



وزارت راه و شهرسازی
سازمان ملی مهندسی و شهرسازی



مرکز تحلیلات راه، مسکن و شهرسازی

طرح ویژه شهر «بندرگان»

جلد یازدهم: طرح‌های موضوعی و موضعی



توپوگرافی

ساختمان آکولوونک

ساختمان کالبدی

زمینهای شهری

فرآیندهای اقتصادی



حَلَّ الْأَذْكُورُ

تصویبه شورای عالی معماری و شهرسازی مورخ ۹۶/۲/۲۵ درخصوص طرح ویژه شهر کنگ

پیرو درخواست شماره ۹۶۲۵۰۰/۵۰۷۵ مورخ ۹۶/۲/۲۴ سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، موضوع درخواست تهیه طرح ویژه برای شهر تاریخی بندرکنگ، شورای عالی شهرسازی و معماری در جلسه مورخ ۹۶/۲/۲۵، به استناد بند ۱۰ از ماده یک آیین نامه نحوه بررسی و تصویب طرح های توسعه و عمران محلی، ناحیه ای، منطقه ای و ملی و مقررات شهرسازی و معماری کشور و با توجه به انسجام، یکپارچگی، پویایی و سرزنشگی بافت تاریخی شهر، وجود سالم ترین و وسیع ترین بافت تاریخی شهری در حاشیه شمالی خلیج فارس، تعدد دانه های سالم ارزشمند در بافت تاریخی شامل خانه ها، مساجد و آب انبارها، وجود نمونه ای کامل از شهرسازی و معماری بومی، دارا بودن میراث معنوی در مقیاس ملی و جهانی، قابلیت های گردشگری متعدد در داخل شهر و حومه آن، مقرر نمود: بنابر اتمام افق طرح جامع قبلی، ضمن توقف اجرای طرح تفصیلی ۱۳۷۸ در محدوده ۱۹۵ هکتاری بافت تاریخی و جلوگیری از تهیه طرح های متعدد و موازی، طرح ویژه برای کل شهر، با رویکرد حفاظت از میراث فرهنگی، تاریخی، زیست محیطی و طبیعی شهر و ارزش های ملموس و ناملموس موجود در آن در طرح توسعه شهر، صیانت از حقوق ساکنین شهر، ایجاد زمینه های استمرار معماری و شهرسازی بومی در بخش های توسعه شهری، با رعایت ملاحظات اکولوژیک دریا و خشکی و کلیه ضوابط و مقررات، منشورها و آیین نامه های ملی و بین المللی معطوف به حفاظت از شهر های تاریخی، در هماهنگی با برنامه مدیریتی ثبت جهانی بندرکنگ، با تأکید بر بهره گیری از مشارکت حداکثری شهروندان، توسط وزارت راه و شهرسازی، با همکاری سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، سازمان حفاظت محیط زیست و شهرداری شهر کنگ، ظرف مدت ۹ ماه تهیه شود. شرح خدمات طرح ویژه، نحوه انتخاب مشاور و چگونگی انجام طرح به تأیید کمیته تخصصی معماری، طراحی شهری و بافت های واجد ارزش رسیده و طرح نهایتاً به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران خواهد رسید.

طرح ویژه شهر کنگ

جلد اول: مبانی نظری و شناخت کنگ

جلد دوم: شناخت و تحلیل شرایط اجتماعی و جمعیتی، اقتصادی و گردشگری در شهر کنگ

جلد سوم: مطالعات آب و محیط زیست

جلد چهارم: احیای ساختار اکولوژیک

جلد پنجم: برنامه‌ریزی کالبدی

جلد ششم: مطالعات طراحی شهری

جلد هفتم: مطالعات معماری و مسکن

جلد هشتم: مطالعات حمل و نقل

جلد نهم: تدوین چشم‌انداز و راهبرد و برنامه اقدام مشترک توسعه شهر کنگ

جلد دهم: ضوابط و مقررات

پیوست جلد دهم: دستورالعمل‌ها

جلد یازدهم: طرح‌های موضوعی و موضوعی

طرح ویژه شهر کنگ

کارفما: معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی

مشاور: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

همکاران طرح

مجری: دکتر غزال راهب

مطالعات برنامه‌ریزی شهری: دکتر علی طبیبی (مسؤول مطالعات شهرسازی طرح)، دکتر کورش علی رضایی‌پرتو، دکتر فردیس سالاریان و همکاران

مطالعات ترافیک: شرکت پارسه (دکتر محمود صفارزاده، دکتر بابک میربها، مهندس صابر فضلی، مهندس علیرضا عبدالرزاقی)

مطالعات طراحی شهری: دکتر اشکان رضوانی نراقی، دکتر کاوه رشیدزاده، مهندس امیر رضا رحیمی، دکتر غزال راهب

مطالعات ساختار اکولوژیک شهر: دکتر اشکان رضوانی نراقی

مطالعات معماری: دکتر غزال راهب، مهندس رویا خرمی، مهندس معصومه حقانی

مشاور معماری تاریخی کنگ: دکتر شیوا آراسته

مطالعات اجتماعی: شرکت نقش کلیک (دکتر گراوند، خانم وطن پرست، دکتر دیهول و همکاران)

مطالعات گردشگری: آقای محمد آمانج رسولی

مطالعات اقتصادی: دکتر همت جو- دکتر رضا نصر اصفهانی

مطالعات هیدرولوژی و محیط زیست: شرکت مهاسب شرق (دکتر اویس ترابی همکاران)

مطالعات محیط زیست: مهندس فاطمه زاهد

مطالعات شناخت و مطالعات میدانی: دکتر الهام ضابطیان، مهندس زینب صادقی و همکاران موضوعی

صفحه آرایی: مهندس آرسام صلاحی مقدم

باهمکاری دفتر منطقه‌ای خلیج فارس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی (دکتر طاها طباطبایی و همکاران)

سخن آغازین

به دلیل اهمیت تاریخی شهر کنگ به عنوان یک میراث ملی، مقرر شد که براساس مصوبه مورخ ۹۶/۲/۲۵ شورای عالی معماری و شهرسازی طرح جامع و تفصیلی این شهر در قالب طرح ویژه و با شرایط ارائه شده در مصوبه مذکور تهیه شود.

با توجه به اهمیت شهر و طرح مرتبط با آن و همچنین نقشی که این طرح می‌تواند در ارائه الگویی برای دیگر شهرهای با شرایط مشابه داشته باشد، تهیه این طرح با راهبری معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی به مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی واگذار شد.

مرکز تحقیقات در تهیه این طرح تلاش نمود که ضمن دستیابی به شناخت عمیق شهر از ابعاد مختلف و در پیوند با بستر تاریخی و طبیعی آن برپایه شاخص‌های حائز اهمیتی که در مصوبه شورای عالی معماری و شهرسازی به آن پرداخته شده و نقشی کلیدی در حفظ اصالت و منظر تاریخی و فرهنگی شهر خواهد داشت، ساختاری برای نحقق‌پذیر نمودن راهکارهای ارائه شده نیز ارائه دهد.

طرح حاضر به دنبال آن بوده که با نگاهی جامع، یکپارچه و باتکیه بر سرمایه اجتماعی شهر، طرحی نو برای چشم‌انداز توسعه شهر دراندازد. حفاظت سرمایه‌ها و میراث ملموس و ناملموس شهر به عنوان یک اصل بنیادین در تهیه طرح مورد توجه قرار گرفته است.

مشارکت عمومی در فرایند تهیه طرح، از رویکردهای حائز اهمیت در این طرح بود. این مهم با بهره‌گیری از نظرات و بازخوردهای گروه‌های مختلف مردم در مقاطع مختلف پیشرفت پروره، دسترسی آزاد به اطلاعات پروژه از طریق وبگاه طراحی شده برای این منظور و ثبت بازخوردها و دیدگاه‌های بازدیدکنندگان میسر شد.

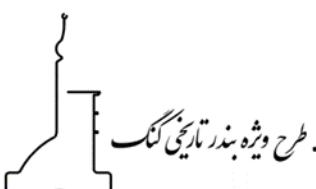
توجه به توسعه مناسب با ظرفیت‌های محیط زیست و منابع موجود، توسعه کالبدی همسو با احیای ساختار اکولوژیک شهر و طراحی متعامل از مقیاس جزء به کل و کل به جزء از رویکردهای مورد توجه در این طرح بوده است.

موضوع حائز اهمیت دیگر همانطور که در ابتداء به آن اشاره شد، ساختاری است که به منظور تحقیق‌بخشی طرح مورد استفاده قرار گرفته است. در طرح‌های جامع شهری، به طور معمول نقشه‌های کالبدی پیشنهادی و ضوابط پیوست آن، مبنای عمل قرار می‌گیرد. طرح حاضر با بهره‌گیری از ساختارهای موازی دیگری، همچون «ارائه برنامه اقدام مشترک سازمانی»، «تهیه طرح‌های موضوعی و موضوعی» برای اماکن و محورهای مهم که می‌توانند نقش الگو برای بقیه فضاهای شهر و ساختمان‌ها بر اساس ضوابط تدوین شده را داشته باشند و همچنین، با ارائه دستورالعمل‌های پیوست درخصوص «سازکار و تصویب طرح بنایی حائز اهمیت»، «تهیه ساختار برای مسئولیت‌های اجتماعی سازمان‌های ذی نفع و ذی نفوذ در شهر کنگ»، «تدوین چارچوب اجرایی حفاظت از میراث تاریخی شهر» و همچنین «منتشر گردشگری خاص شهر کنگ» تلاش کرده است که ساختاری منسجم اجرایی برای تحقق ایده‌ها در قالب یک سامانه یکپارچه، همسو و هماهنگ فراهم آورد.

امید است که روش به کار گرفته شده در تهیه طرح حاضر بتواند پس از دریافت بازخوردها در اجرا و اعمال آن، به عنوان یک الگو برای تهیه دیگر طرح‌های توسعه در کشور مورد استفاده قرار گیرد.

محمد شکرچی‌زاده

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی



پیش درآمد

شهر بندی کنگ با ۱۹۲۳۱ نفر جمعیت (بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال ۱۳۹۵) و مساحت محدوده ۶۵۰ هکتار (بر اساس آخرین طرح جامع و تفصیلی مصوب) در فاصله ۱۶۵ کیلومتری غرب بندرعباس از استان هرمزگان و در شهرستان لنگه واقع شده است.

شهری دلربا که نخل‌های سربرا فراشته آن، در زیر آفتاب تابان جنوب، سایه ساری دلنشیں عرضه می‌دارد؛ بادگیرهایی که نسیم خوش دریا را به قلب خانه‌ها هدایت می‌کنند؛ پیکر سفید ساختمان‌ها که با تزئینات ظریف خود در زیر تشعشع نور آفتاب و در میان آبی دریا و آسمان آرمیده‌اند و تعداد قابل توجهی از آن‌ها همچنین سرزنه بوده و مامن زندگی خانواده‌ها محسوب می‌شوند؛ گذرهایی که در پیچ و شکنج خود به ناگاه تصویر دریا را به رهگذران عرضه می‌دارند و برکه‌های آب در جای جای شهر که نشانی از فن مهندسی آب در آن پهنه است. سیمای این شهر از میان آبهای خلیج فارس، در میان دو آبی آسمان و دریا، با بادگیرها، مناره‌های سوزنی و نخل‌هایی که بر پیکره سفید شهر نقش بسته اند، چهره‌ای ماندگار را به نمایش می‌گذارد.

اما این همه که در پیکر کالبد شهر تجسم می‌یابد، تنها بخشی از زیبایی‌های این بندر دل انگیز است...

این شهر در خشکی تمام نمی‌شود؛ حیات شهر تا افقی دوردست در دریا امتداد می‌یابد و در آن، معنا می‌یابد و نه صرفاً در لبه آن؛ چرا که دریا آمیخته با زندگی مردمان است و لنجهای و قایق‌های صیادی تا افق دور با رنگ‌های زرد و قرمز که هوشمندانه در تضاد با زمینه آبی دریا شکل گرفته‌اند، در امتداد و میان ساحل و اسکله خاکی شهر رخ می‌نمایانند و جز و مد زیای خلیج فارس که در طول روز چندین مرتبه رخ می‌دهد، مناظری بی‌با و بدیع را به نمایش می‌گذارد. فراتر آن که، دریا و زندگی با دریا در مناسک، باورها و آیین‌های ساکنین نیز عمیقاً رخنه کرده و اساساً الهام‌بخش آن بوده است.

از طرف دیگر، تاریخ شفاهی و جمع دوستان و اقوام این شهر نه محدود به به سرزمین ایران که تا آنجا که دریانوردان توانند این خطه توان پیمایش در دریا را داشتند، امتداد می‌یابد. در غروب، کمی که آفتاب در پشت افق خلیج نیلگون فارس فرو می‌نشیند و از شدت تابش آن کاسته می‌شود، محفل بزرگان شهر در موزه مردم‌شناسی که به همت خود، آن را برقا کرده اند، برپاست. جمعی که به گرمی پذیرای مهمانانند. نشستن و گپ زدن با ناخدايان قدیمی این جمع که سینه آنها مملو از خاطرات سفرهای طولانی به کرانه‌های اقیانوس از بمبئی گرفته تا زنگبار و شما آفریقا و ساحل عربستان و جزایر خلیج فارس است، لطف این فضا را صد چندان می‌کند. این دریانوردان خبره که گفتنهای بسیار از فن دریانوردی و ابزار و آداب آن دارند، جلوه دیگری از شهر و آدمیان آن را به نمایش می‌گذارند. حضور در این محفل با چاشنی بوی دریا و شرجی نمناک جنوب، کیفیتی ویژه از این شهر را به نمایش می‌گذارد.

مردمان این دیار در جای جای آداب و سلوک زندگی خود، قدردان دریایی بخشنده‌ای هستند که منابع ارتقاء و صناعت خود را مدیون آنند؛ در تورهای صیادی که از آب بیرون کشیده می‌شود، گونه‌گونی ماهی‌ها که این دریایی مهربان به ساکنین عرضه می‌دارد، تأییدی بر بخشنده‌گی دریا و ارزش این نعمت الهی برای ساکنین است؛ از طرف دیگر، صنعت لنج سازی و تعمیرات آن، چنان در این سرزمین پاگرفته‌اند که لنجهای سراسر حوزه خلیج فارس و دریای عمان را جذب کرده و صنعتی فعال را در منطقه رقم می‌زنند؛ همچنان که صنایع دستی و فراوری ضایعات نخل در پیوند عمیق و گسترده‌ای با معیشت وابسته به دریا قرار می‌گیرد و زنجیره پیوسته حیرت‌انگیزی را شکل می‌دهد.

این بندر در گذشته‌های دور، پل ارتباطی شهرهای بزرگ پسکرانه خود نظیر لار و بستک با آبهای آزاد جهانی بوده و از طرف دیگر، مورد توجه اروپاییانی که کلید تجارت جهانی را در آبهای خلیج فارس می‌جستند و بی سبب نیست که کنگ همواره، نقطه مهمی در تأمین امنیت ایران، در موازنه قوای نظامی و سیاسی و اقتصادی کشورهای اروپایی انگلیس و هلند و پرتغال از یک طرف و حکومت مسقط و کشورهای حوزه خلیج فارس از طرف دیگر محسوب می‌شده است.

در نهایت این که این گوهر ارزشمند، خوشبختانه امروز برای مردم این شهر شناخته شده است و سرمایه اجتماعی عظیمی که در این شهر نهفته است، حکایت از آینده‌ای روشن برای آن دارد. این مردمان، قابلیت و توان آن را دارند که سرمایه‌های خود را تبدیل به ثروتی گرانقدر



(اعم از مادی و معنوی) برای شهرشان کنند و این اتفاقی است که از درون زاییده شده و تابع الگوهای اداری همسان از بالا به پایین که آفته برای تمام شهرهای کوچک شده است، نیست. این شهر با همکاری مردم و مدیریت شهری، آماده است که خود طرحی نو در اندازد... خط کشیدن بر چهره این شهر و به تصویر کشیدن دورنمای توسعه و راهکارهای اجرایی آن در این شهر، باید درخور شان و ثروت نهان این شهر که وصف آن رفت، می‌بود.

در این راستا، با پشتونه مردمی، تلاش‌های صورت گرفته توسط آقای مهندس زارعی، شهردار کوشای شهر و اعضای شورای شهر کنگ، حمایتها و رهنمودهای وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و اداره کل راه و شهرسازی استان و تلاش‌های صورت گرفته توسط خانم دکتر شیوا آراسته که با مستندسازی و تحلیل خانه‌های قدیم این شهر نقش قابل توجهی در شناساندن ارزش‌های این شهر به جامعه تخصصی داشتند، تهیه طرح توسعه و عمران این شهر در قالب طرح ویژه در شورای عالی معماری و شهرسازی به تصویب رسید.

مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی پس از تهیه شرح خدمات ویژه این طرح و تصویب آن در کمیته فنی معماری و طراحی شهری ذیل شورای عالی معماری و شهرسازی، مسؤولیت تهیه این طرح را عهدهدار شد و مقرر شد که در کنار تهیه این طرح، طی تفاهم‌نامه مشترک فیما بین معاونت شهرسازی و معماری، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، شهرداری کنگ و شرکت بازارآفرینی شهری، این طرح در تعامل مشترک و با بهره‌گیری از ظرفیت‌های تخصصی سازمان‌های مذکور تهیه شود.

طرح حاضر در یازده مجلد و یک پیوست تهیه شده است. جلد اول، به مبانی نظری و شناخت کنگ پرداخته است. جلد دوم به شناخت و تحلیل شرایط اجتماعی و جمعیتی، اقتصادی و گردشگری در شهر کنگ اختصاص دارد. جلد سوم به مطالعات آب و محیط زیست و جلد چهارم به احیای ساختار اکولوژیک اختصاص دارد. در جلد پنجم، برنامه‌ریزی کالبدی شهر ارائه شده است. جلد ششم و هفتم به ترتیب به مطالعات طراحی شهری و مطالعات معماری و مسکن اختصاص دارد. در جلد هشتم به مطالعات حمل و نقل پرداخته شده است. در جلد نهم، چشم‌انداز و راهبرد و برنامه اقدام مشترک توسعه شهر کنگ تدوین شده است. در جلد دهم، ضوابط و مقررات طرح ویژه ارائه شده و پیوست این جلد به ارائه دستورالعمل‌های ویژه شهر برای مخاطبین مختلف پرداخته است. جلد یازدهم به ارائه طرح‌های موضوعی و موضوعی اختصاص یافته است.

مجلد حاضر به «ارائه طرح‌های موضوعی و موضوعی» اختصاص دارد. در طرح‌های جامع شهری، به طور معمول نقشه‌های کالبدی پیشنهادی و ضوابط پیوست آن، مبنای عمل قرار می‌گیرد. طرح حاضر با ارائه طرح‌های موضوعی و موضوعی شاخص در شهر اهداف زیر را دنبال نموده است:

۱. چارچوبی برای طراحی و در برخی موارد، طرح روشنی در محورهای خاص شهری و یا بناهای خاص ارائه دهد.
۲. نمونه‌ای از نحوه کاربست ضوابط تدوین شده ارائه دهد.
۳. نمونه‌هایی برای طراحان برای طرح‌های آتی ارائه دهد که قابلیت تبدیل به الگو را داشته باشد.

تهیه این بخش در بخش طراحی شهری توسط آقایان دکتر اشکان رضوانی نراقی، دکتر کاوه رشیدزاده، مهندس امیررضا رحیمی و در بخش الگوهای معماری توسط خانم‌ها دکتر غزال راهب و مهندس رویا خرمی انجام گرفته است.

غزال راهب مجری طرح





تقدیر و تشکر

تهیه طرح ویژه کنگ مدیون حمایت‌ها، رهنمودها و همکاری‌های افراد و گروه‌های متعددی است که انجام آن بدون حضور ایشان میسر نبود. ابتدا لازم می‌دانم از مجموعه معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی که فرصت تهیه این طرح را در اختیار ما قراردادند و راهبری طرح را بر عهده داشتند، معاونین وقت، آقای دکتر ایزدی و خانم مهندس مالواجد، آقایان دکتر عمرانی پور و دکتر ابراهیمی، مدیران وقت دفتر معماری و طراحی شهری و سرکار خانم مهندس الله‌داد تشکر نمایم. همچنین از زحمات اعضای کمیته فنی طراحی شهری و بافت‌های واحد ارزش ذیل شورای عالی شهرسازی و معماری و اعضای کمیته راهبری خاص این پروژه که با ارائه رهنمودها و دقت نظرهایی که در زمینه وجوده مختلف پروژه داشتند، برگنای کار افزودند، سپاسگزارم.

این پروژه در مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی و با همکاری حمایت‌های علمی و اجرایی مرکز به انجام رسید. در ابتدا از حمایت‌های آقای دکتر شکرچی‌زاده رئیس محترم مرکز تحقیقات از این طرح در تمامی مراحل انجام کار سپاسگزارم. همچنین، ضمن قدردانی از پشتیبانی همه بخش‌های تحقیقاتی و ستادی مرتبط، از آقای مهندس عبدی معاون توسعه و برنامه‌ریزی مرکز تشکر ویژه دارم.

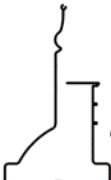
بدون شک، انجام این طرح بدون همکاری و همراهی مسؤولین استانی و محلی میسر نبود. در این راستا برخود لازم می‌دانم که از جناب آقای مهندس زارعی شهردار محترم کنگ که بدون پشتیبانی و همراهی شان، انجام کار میسر نبود، تشکر ویژه داشته باشم. ایشان علاوه بر همکاری محتویاتی ارزشمندی که در مطالعات پروژه و شناخت شهر داشتند، پذیرای گرم گروه‌های مختلف تخصصی پروژه در بیش از ۱۳۰ نفر- روز در شهر کنگ بودند. همچنین، از

کلیه همکاران شهرداری کنگ بهویژه خانم‌ها زارعی و بحری‌پیما، و اخشید و آقایان مهندس علیخواه و مهندس قربان‌زاده سپاسگزارم. از اعضای محترم شورای شهر، جناب آقای رضوانی، امام جمعه محترم شهر، آقای ناخدا همود، مسؤول محترم موزه مردم‌شناسی شهر کنگ، ناخدا ابراهیمی که پذیرای ما در موزه شخصی خود بودند و آقایان سید محمد آذری، سید حسین خائف، عارف کنگی و مرحوم سید خلیل آذری که در مطالعات اکولوژیک و باعث‌گردانی از تجارت و اندوخته‌های ایشان بهره بردیم و سایر بزرگان، پیشکسوتان و مردم‌شهر کنگ که در انجام این طرح ما رایاری کردند، کمال تشکر دارم.

از جناب آقای مهندس رضایی رئیس محترم اداره کل راه و شهرسازی استان هرمزگان، جناب آقای مهندس گورانی مدیر کل معماری و شهرسازی و جناب آقای ساختمان‌ساز، نماینده ایشان در شهرستان بندر لنگه به خاطر همراهی و حمایت‌ها و ارائه اطلاعات لازم در تهیه طرح سیار سپاسگزارم.

از همکاری دفتر منطقه‌ای خلیج فارس مرکز تحقیقات راه مسکن و شهرسازی، جناب آقای دکتر طaha طباطبایی، رئیس محترم دفتر و همکاران ایشان آقای مهندس مرادی، آقای مهندس بلوکی و آقای پولادچنگ که در مطالعات میدانی و فراهم آوردن مستندات طرح کمک‌های قابل توجهی داشتند، بسیار سپاسگزارم.

در نهایت، لازم می‌دانم از کلیه همکاران طرح و بهطور ویژه جناب آقای دکتر طبی عضو محترم هیأت علمی مرکز که تمام مراحل پیشبرد و راهبری طرح را همراهی نمودند، تشکر ویژه داشته باشم. این پروژه فرصتی مغتنم برای آموختن از تک تک همکاران بود که دانش، تجربه و ایده‌های ارزشمند خود را در کار عرضه داشتند و علیرغم مشکلات و محدودیت‌های فراوان، با همراهی و همکاری ایشان، این طرح به سرانجام رسید.





فهرست مطالب

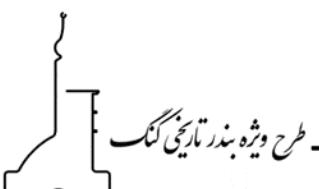
۱	مقدمه
۱	طرح‌های موضعی و موضوعی.....
۷	بخش اول: راهنمای طراحی شهری حفاظت از دورنمای دریایی شهر بندر تاریخی کنگ
۷	۱-۱- مقدمه
۱۲	۱-۲- ارزش‌ها و شاخصه‌های دورنمای شهر کنگ.....
۲۰	۱-۳- آلودگی‌های بصری دورنمای شهر کنگ.....
۲۶	۱-۴- طراحی شهری به منظور بهره‌مندی از دورنمای شهر کنگ.....
۳۱	بخش دوم: راهنمای طراحی شهری خیابان ساحلی شهر تاریخی بندر کنگ
۳۱	۲-۱- چشمانداز خیابان ساحلی:.....
۳۱	۲-۲- کانسپت کلی طراحی شهری:.....
۳۴	۲-۳- راهنمای طراحی گره‌های شهری خیابان ساحلی
۳۴	۲-۳-۱- راهنمای طراحی در گره اول:.....
۳۶	۲-۳-۲- راهنمای طراحی در گره دوم:.....
۳۸	۲-۳-۳- راهنمای طراحی در گره سوم:.....
۳۹	۲-۳-۴- راهنمای طراحی در گره چهارم:.....
۴۲	۲-۴- راهنمای طراحی پروفیل عرضی خیابان ساحلی.....
۴۲	۴-۱- پروفیل عرضی پیشنهادی برای خیابان ساحلی:.....
۴۳	۴-۲- جدارهای شهری:.....
۴۴	۴-۳- تابلوی کاربریهای تجاری و دیگر کسب و کارها.....
۵۱	۴-۵- نمونه سناریوی طراحی شهری برای نوار ساحلی بندر کنگ و جداره خیابان بهشتی.....
۵۱	۵-۱- نوار ساحلی.....
۵۳	۵-۲- سناریو: کنگ و مسیرهای آبی.....
۵۴	۵-۳- تخلخل میان آب و خشکی.....
۶۵	بخش سوم: راهنمای طراحی شهری خیابان استخوانبندی اصلی شهر در ساختار فضایی شهر تاریخی ...
۶۵	۳-۱- مقدمه.....
۶۷	۳-۱-۱- چشمانداز خیابان ساختاری:.....
۶۸	۳-۱-۲- کانسپت کلی طراحی شهری:.....



۳-۲-راهنمای طراحی گرههای شهری در خیابان ساختاری پیشنهادی.....	۷۰
۳-۲-۱-راهنمای طراحی گره سوم:.....	۷۰
۳-۲-۲-راهنمای طراحی گره چهارم:.....	۷۱
۳-۲-۳-راهنمای طراحی گره پنجم:.....	۷۲
۳-۳-راهنمای طراحی پروفیل عری خیابان ساختاری.....	۷۶
۳-۳-۱-پروفیل عرضی پیشنهادی برای خیابان ساختاری:.....	۷۶
۳-۳-۲-تابلوی کاربریهای تجاری و دیگر کسب و کارها.....	۷۸
۳-۳-۳-میلان و کفسازی.....	۷۹
۴-۳-طراحی خیابان بهشتی از میدان شهرداری تا نوار ساحلی به عنوان بخشی از استخوان بندهی شهر.....	۸۴
بخش چهارم: طراحی و ساماندهی میدان شهرداری	۹۵
۴-۱-مقدمه	۹۵
۴-۲-شناخت و تحلیل وضع موجود میدان شهرداری به همراه طرح ۹ مساله برای سناریو سازی طراحی.....	۹۵
۴-۲-۱-نگاه ساختار فضایی و اکولوژیک.....	۹۵
۴-۳-سناریوسازی برای طراحی میدان.....	۱۱۴
بخش پنجم: گونه بندی فضاهای میان بافتی شهر کنگ و ارائه راهکارهای طراحی برای آن فضاهای ...	۱۳۲
۱-۱-مقدمه و طرح مساله.....	۱۳۲
۱-۲-پیش ورودی: سناریوسازی برای رسیدن به روشهای برای ترسیم فضاهای خالی میان بافتی.....	۱۳۳
۱-۳-جستجوی فضاهای میان بافتی در نقشههای موجود و تولید نقشه پایه.....	۱۳۶
۱-۴-ترسیم طراحانه فضاهای میان بافتی در روند رفت و برگشتی.....	۱۳۷
۱-۵-ارزیابی کمی اولیه از نتیجه ترسیم فضاهای میان بافتی.....	۱۳۹
۱-۶-گونه شناسی و طبقه بندی فضاهای میان بافتی.....	۱۴۰
۱-۶-۱-مقدمه	۱۴۰
۱-۶-۲-گونه بندی فضاهای بر اساس محصوریت، درونگرا بودن و برونگرا بودن فضا.....	۱۴۰
۱-۶-۳-تحلیل شش گونه فضاهای میان بافتی به تفکیک مقیاسهای اندازه فضا.....	۱۴۵
۱-۶-۴-نماییزه کردن بازههای مساحتی برای همه گونه ها.....	۱۵۱
۱-۷-ارتباط فضاهای خالی میان بافتی با کاربریها.....	۱۶۱
۱-۸-تاثیر زیر ساختهای ریسک روان آبهای راههای اصلی، بر طراحی فضاهای میان بافتی.....	۱۶۴
۱-۸-۱-تاثیر فرم موجود فضاهای میان بافتی بر طراحی آنها.....	۱۶۴



۱۶۶	۵-۸-۲- ترکیب فضاهای مجاور میانبافتی و امکان ایجاد کل بزرگتر (گشتالت) حاصل ارتباط میان این فضاهای.....
۱۷۰	بخش ششم: ارائه الگوهای طراحی اجزا در گذر زیر مهره
۱۷۰	۱- طرح کلی گذر زیر مهره.....
۱۷۴	۲- نمونه اجرای ضوابط نما و جداره در گذر زیر مهره.....
۱۸۰	۳- مقایسه گزینه های پیشنهادی.....
۱۸۶	بخش هفتم: نمونه های طراحی معماری
۱۸۶	۱- الگوی طراحی در طمین های بزرگ در بافت تاریخی شهر.....
۱۹۰	۲- الگوی نمونه طراحی معماری در محدوده ۲۰ هکتاری.....
۲۰۴	۳- الگوهای نمونه طراحی معماری برای یک خانوار گسترده در بافت میانی.....
۲۱۲	۴- طراحی الگوهای مسکن استطاعت پذیر در بندر کنگ.....





همکاران ارائه طرح‌های موضعی و موضوعی

بخش اول: راهنمای طراحی شهری حفاظت از دورنمای دریایی شهر بندر تاریخی کنگ

دکتر اشکان رضوانی

بخش دوم: راهنمای طراحی شهری خیابان ساحلی شهر تاریخی بندر کنگ

دکتر اشکان رضوانی - دکتر کاوه رسیدزاده

بخش سوم: راهنمای طراحی شهری خیابان استخوانبندی اصلی شهر در ساختار فضایی شهر تاریخی بندر کنگ

دکتر اشکان رضوانی - دکتر کاوه رسیدزاده

بخش چهارم: طراحی و ساماندهی میدان شهرداری

دکتر کاوه رسیدزاده

بخش پنجم: گونه‌بندی فضاهای میان‌بافتی شهر کنگ و ارائه راهکارهای طراحی برای آن فضاهای در محله‌های بافت

میانی و ابوذر

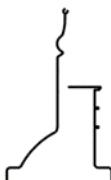
دکتر کاوه رسیدزاده

بخش ششم: ارائه الگوهای طراحی اجزا در گذر زیرمهره

مهندس امیررضا رحیمی

بخش هفتم: طراحی معماری

دکتر غزال راهب - مهندس رویا خرمی





مقدمه

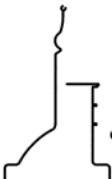
طرح‌های موضعی و موضوعی

معماری و معبر در تعامل با یکدیگر، فضای شهری را ایجاد می‌کنند. لذا توجه به ارتباط این دو در ایجاد فضای شهری مطلوب تأثیر بهسزایی دارد. در مطالعات شناخت، الگوهای معابر موجود و همچنین، معماری ساختمان‌ها و با تأکید بر ارتباط معماری با محیط پیرامون به تفصیل بررسی شدند.

در بررسی معابر، معابر موجود بر مبنای شاخص‌های مؤثر بر طراحی معبر گونه‌بندی شدند و ویژگی‌ها و عناصر شاخص کالبدی هر گونه، در خصوص معماری نیز، مطالعه گونه‌های معماری در چهار حوزه بافت تاریخی و محدوده بالاصل، بافت میانی، محله ابودر و بافت جدید به انجام رسید. تأکید این مطالعه بر بررسی معماری با توجه به شاخص‌هایی بود که رابطه بنا را با محیط پیرامون تعریف می‌کنند. اندازه و تناسبات قطعات زمین، جهت استقرار بنا، الگوی استقرار بنا، الگو و عناصر حجمی، تعداد طبقات، سطح اشغال و اجزا و عناصر بدندهای خارجی ساختمان از شاخص‌های مورد بررسی بودند. براساس تداوم منطقی الگوی تاریخی و با هدف حفظ هویت بومی، ضوابط معماری برای پهنه‌های مختلف ارائه شده است.

طرح‌های موضعی و موضوعی شهر کنگ در کنار برنامه‌ریزی کالبدی و ضوابط تدوین شده، در راستای محورهای زیر نقش حائز اهمیتی دارند:

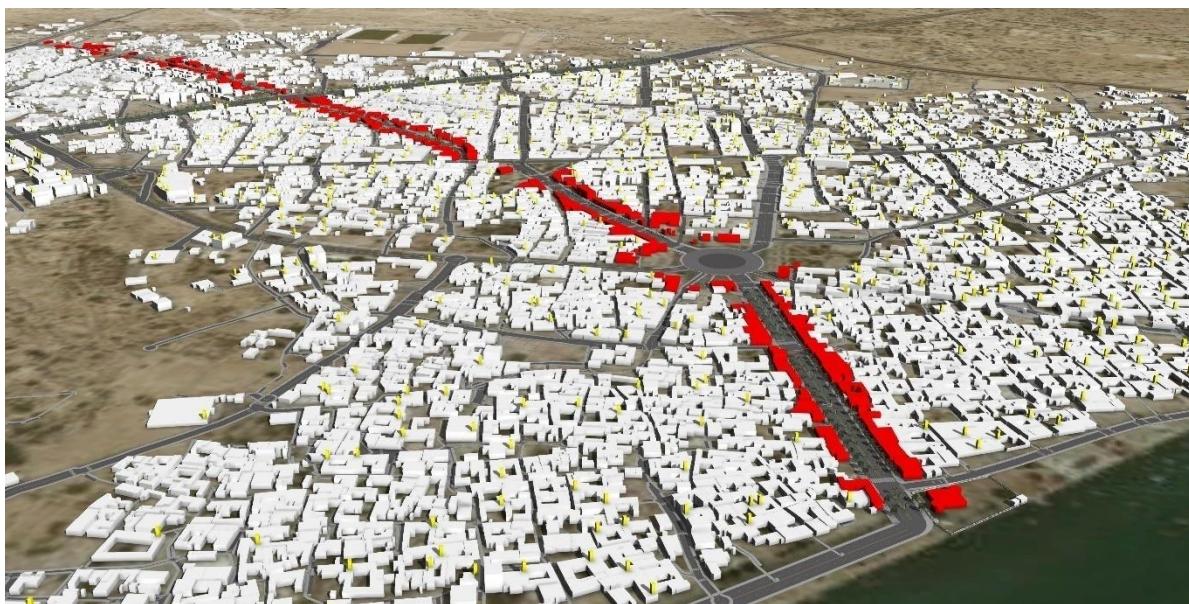
۱. انسجام و یکپارچگی بافت شهر
۲. حفظ سرزندهای در شهر و تعریف محورهای توسعه گردشگری
۳. تعریف محور گردشگری بافت تاریخی در پیوند با کل شهر
۴. خوانایی شهر و تعریف نشانه‌های شهری
۵. تقویت رابطه شهر با دریا
۶. حفاظت از سیما و منظر لبه ساحلی
۷. افزایش فضای سبز خرد در سطح شهر و کیفیت‌بخشی به محلات
۸. تداوم ارزش‌های بومی سکونت
۹. انسجام بافت کالبدی





علاوه بر آن این طرح‌ها نمونه‌هایی از کاربرد ضوابط تدوین شده و همچنین الگوهایی برای طراحی شهری و طراحی معماری در کل شهر ارائه می‌دهند.

باتوجه به موارد مذکور، پروژه‌های تعریف شده به شرح زیر هستند:

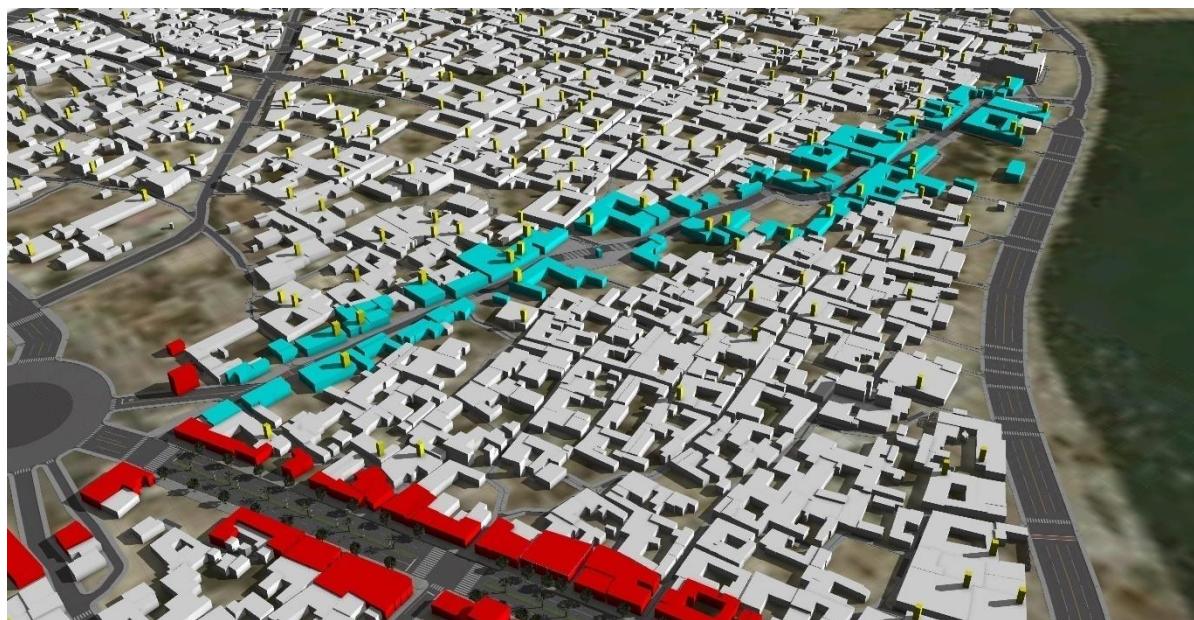


طراحی محور ساختاری تعریف شده برای شهر؛ در راستای اهداف ۱ و ۲ و ۴ و ۵



تدوین ضوابط طراحی خط لبه ساحل؛ در راستای هدف ۶

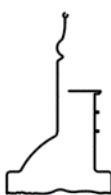




طراحی محور تاریخی زبرمهره؛ در راستای هدف ۳



میدان شهوداری و محور اتصال آن به دریا؛ در راستای اهداف ۳ و ۴ و ۵





فضاهای باز میان بافتی در راستای هدف ۷

در ادامه به هریک از پروژه‌ها پرداخته شده است:

بخش اول: راهنمای طراحی شهری حفاظت از دورنمای دریایی شهر بندر تاریخی کنگ



**Urban Design Guidelines for
the Protection of the Urban Silhouette of
Bandare Kong**

دانشگاه علم و فناوری
میرزا کوچک خان و شهزاده







بخش اول: راهنمای طراحی شهری حفاظت از دورنمای دریایی شهر بندر تاریخی کنگ

۱-۱- مقدمه

دورنمای شهری^۱ همچون اثر انگشت منحصر بفردی است که تصویری از شهر و هویت آن از ابعاد فضایی، کالبدی، تاریخی، اجتماعی، فرهنگی، و اقتصادی را نمایش می‌دهد. آین دورنما به ویژه در شهرهای ساحلی ارزش بسیاری می‌باید زیرا با فاصله گرفتن از شهر بر سطح صاف دریا می‌توان تصویری ویژه از آن را به دست آورد. این امر تا بدانجا اهمیت دارد که در شهرهای ساحلی امریکای شمالی همچون شیکاگو و نیویورک، یکی از جاذبه‌های توریستی شهرها تماشای دورنمای شهر از روی دریا می‌باشد.

در گذشته نه چندان دور، هر شهری دورنمای منحصر بفردی داشت که به نوعی هویت آن شهر تلقی می‌شد. در قرن ۱۹ میلادی و پیشتر از آن، مسافران اروپایی در اولین برخوردهای شهرهای خاورمیانه همچون ایران و امپراطوری عثمانی به ثبت تصویری این دورنما می‌پرداختند و در توصیف دورنمای شهرهای مهمی همچون استانبول قلم‌فرسایی می‌کردند.

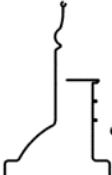
متاسفانه در قرن حاضر بسیاری از شهرها در حال یک شکل شدن هستند و دورنمای منحصر تاریخی شهرها در حال فراموشی است. فرق چندانی مابین دورنمای تهران، اصفهان، مشهد و تبریز وجود ندارد. تنها خصوصیات جغرافیایی شاید این شهرها را از دور از یکدیگر متمایز کند. برای مثال پنهان کوهستان توچال برای دورنمای تهران یک علامت ممیزه به حساب می‌آید.

با این حال، بندر کنگ را می‌توان استثنایی در بین شهرهای ایران به حساب آورد. این بندر دارای دورنمای منحصر بفردی است که به دلیل محدود بودن توسعه‌های بلند مرتبه (بیش از ۳ طبقه در این مورد) همچنان دست نخورده و واجد ارزش‌های کالبدی، فرهنگی، اجتماعی، تاریخی و هویتی بسیار است. از همه مهم‌تر آنکه این دورنما به راحتی قابل مشاهده است و می‌توان با یک پیاده‌روی کوتاه بر روی موج‌شکن‌های بندر فاصله مناسبی برای مشاهده آن به دست آورد و لزوماً نیازی به قایق سواری برای مشاهده این دورنما نمی‌باشد.

از این رو، این دورنما قابلیت تبدیل شدن به یک شاخصه گردشگری برای بندر کنگ را دارد و با توجه به ارزش‌ها آن نیاز مبرم به حفاظت، برنامه‌ریزی، و پاکسازی آن از عوامل مزاحم احساس می‌شود. هدف از این راهنمای انجام دادن دورنمای شهر کنگ در مقطعی از زمان نیست، بلکه نگارندگان کاملاً آگاه هستند که شهر کنگ همچون هر شهر دیگری حق توسعه و به روز شدن دارد. این مجموعه راهنمایها بدین

^۱City skyline or City Silhouette

Nurulhuda Abdul Hamid Yusoff, Anuar MohdNoor, RosmadiGhazali. (2014). City Skyline Conservation: Sustaining the Premier Image of Kuala Lumpur. *Procedia Environmental Sciences* 20, 583-592.

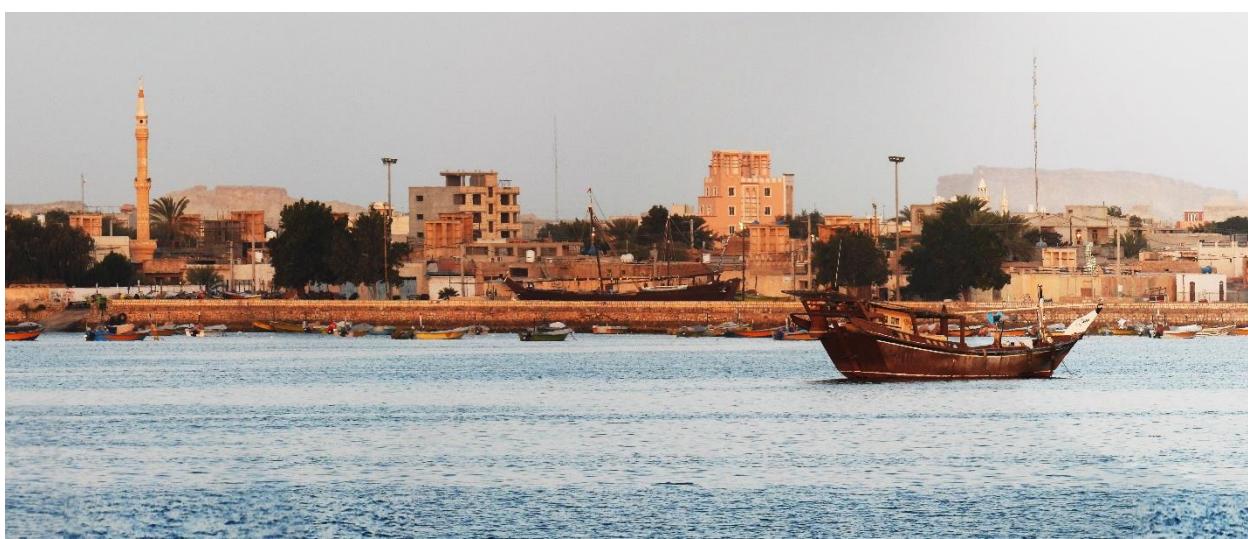




منظور تهیه شده‌اند تا معیاری برای پاسداشت و بهره‌برداری گردشگری از این دورنمای دست دهنده و نیازهای روز شهر را به نحوی هدایت کنند که باعث تخریب دورنمای ویژه آن نشوند. تصاویر زیر دورنمای بندر را از شرق به غرب در ساعت ۷ صبح یکم بهمن ماه ۱۳۹۷ به تصویر می‌کشند. محل ثبت این پاوراما قطعه قطعه شده از انتهای بازوی غربی موج‌شکن بندر می‌باشد.

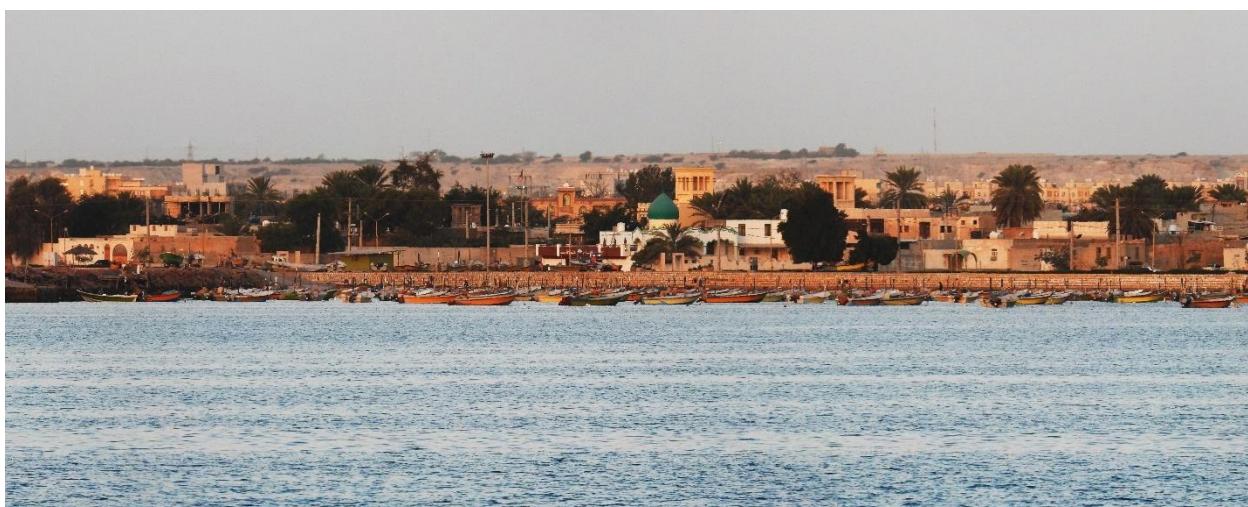


شكل ۱-۱- دورنمای دریایی شهر بندر تاریخی کنگ

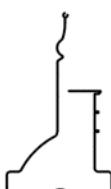


ادامه شکل ۱-۱- دورنمای دریایی شهر بندر تاریخی کنگ





ادامه شکل ۱-۱- دورنمای دریابی شهر بندر تاریخی کنگ



ଶ୍ରୀମତୀ ମୁଖ୍ୟମନ୍ତ୍ରୀ ପାଦ୍ମଲାଲାଙ୍ଗାରୀଙ୍କ ଉତ୍ସବରେ



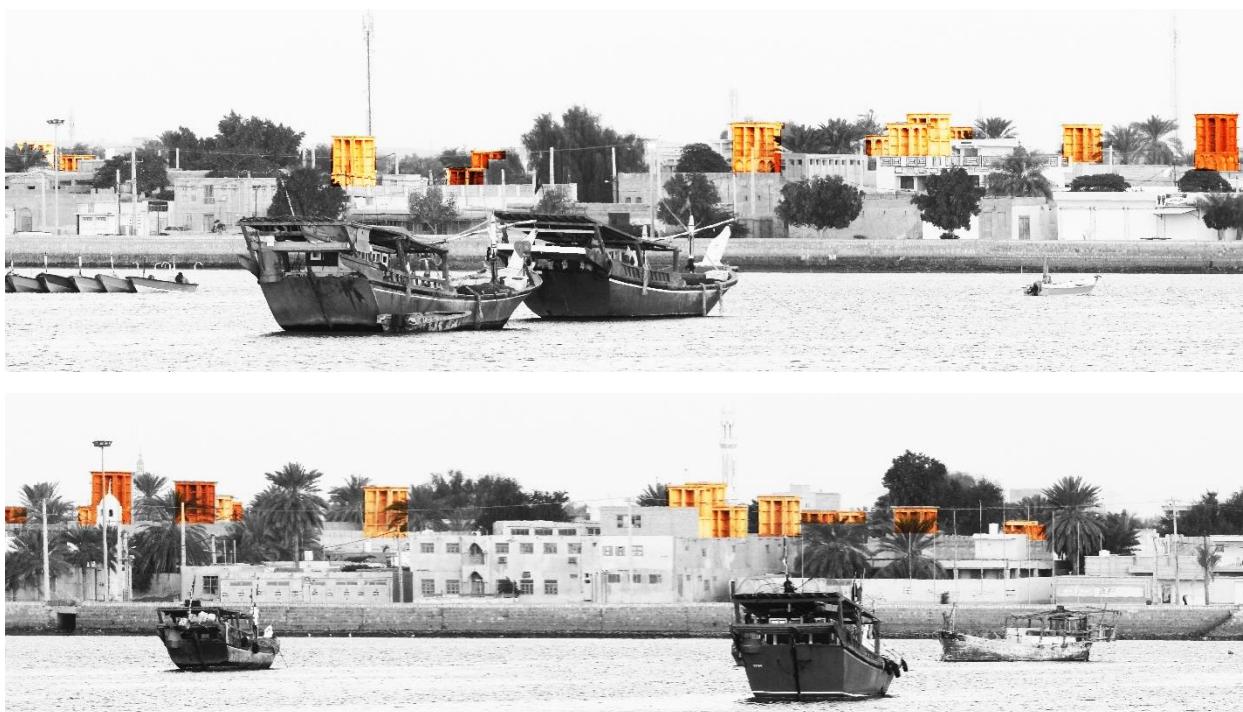


۲-۱- ارزش‌ها و شاخصه‌های دورنمای شهر کنگ

دورنمای شهر کنگ دارای هفت شاخصه بصری ویژه است که هویت این دورنمای بندر را شکل می‌دهند. هرگونه دخل و تصرف کالبدی باید با توجه به پاسداشت این هفت شاخصه و تاکید بر آنها صورت پذیرد و هرگونه دخل و تصرفی که باعث لطمہ به این شاخصه‌ها شود باید کنترل و ممنوع گردد. از این هفت شاخصه، پنج شاخصه اصلی، دائمی و انسان ساخت هستند که عبارتند از: ۱- بادگیرها، ۲- مناره مساجد، ۳- درختان نخل و دیگر درختان بلند قامت بومی، ۴- بدنه ساختمان‌های ساحلی (لایه‌ی اول ساختمانی) و ۵- رنگ ویژه و جزئیات اصلی نمای ساختمان‌ها. دو شاخصه بعدی عبارتند از: ۶- لنج‌ها و قایق‌های لنگر اندخته در لنگرگاه بندر کنگ و ۷- تصویر ارتفاعات لشتان و گنبدهای نمکی دور دست. برنامه‌ریزی و طراحی به منظور پاسداشت و صیانت از دورنمای بندر کنگ بیشتر شامل مداخلات در ۵ شاخصه اصلی ابتدایی می‌شود.

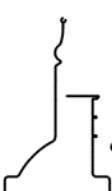
بادگیرها:

بادگیرهای شهر را می‌توان مهم‌ترین شاخصه دورنمای شهر به شمار آورد. این احجام مکعب مستطیل شکل نسبت به بافت تاریخی بلندتر بوده و به خوبی خویش را در دورنمای شهر جلوه می‌دهند. بادگیرها ریتم نامنظم عمودی دلنشیینی به دورنمای خط آسمان شهر داده‌اند که باید به عنوان ریتم اصلی بصری این دورنمای غلبه خویش را حفظ کنند.



شکل ۱-۲- دورنمای بادگیرها

- هرگونه ساخت و ساز در بافت تاریخی و نوار ساحلی که باعث تخریب یا مسدود شدن دید به بادگیرها شود ممنوع است.
- هرگونه تخریب بادگیر در سطح شهر ممنوع است.
- توصیه می‌شود از الگوی کالبدی بادگیر حتی به صورت نمادین در ساخت و سازهای جدید استفاده گردد.





- طرح بادگیرهای جدید باید مشابه نمونه‌های تاریخی باشد و طراحی اشکال جدید به ویژه با گرتهبرداری از دیگر کشورهای خلیج فارس یا شمال افrika اکیداً منوع است. تنها الگوهای بومی باید ملاک ساخت بادگیرهای جدید باشند.
- بادگیرهای جدید باید مصالحی مشابه و هم رنگ بادگیرهای تاریخی داشته باشند.
- در نوار ساحلی و بافت تاریخی، هیچ المان کالبدی (به جز مناره مساجد) نباید از ارتفاع بادگیرها بلندتر باشد.
- نورپردازی شب بادگیرها با تکنیک یکسانی انجام شود. در صورت صلاحیت شهرباری با تامین برق آن و نحوه روشن کردن آنها و ساعات مورد نظر سیمای شهر را در شب مزین و خواستنی کند. برای مثال از ساعت ۱۲ تا ۲ بامداد که شهر خاموش می‌شود فقط بادگیرها (و معابر) روشن باشند با نوری که مزاحم ساکنان نباشد. قبل از آن بناهای شاخص شهر هم تا ساعت ۱۲ یا ۲ بامداد روشن بمانند.
- همچنین می‌توان از نورپردازی رنگی برای بادگیرها استفاده نمود به نحوی که در مناسبات مختلف رنگ نور تغییر کند. برای مثال در عید نوروز بادگیرها سبز شوند و در دیگر مناسبات رنگهای ویژه خود را داشته باشند.

مناره مساجد:

مناره مساجد بعد از بادگیرها دومین المان عمودی هستند که در دورنمای شهر به چشم می‌آیند. این المان اگرچه از لحاظ ارتفاعی بر بادگیرها غلبه دارند اما به دلیل تناوب استفاده کمتر و باریک بودن کمتر به چشم می‌آیند. با این حال رکن فرهنگی ویژه‌ای در دورنمای شهر به شمار می‌آیند که لایه‌ی تفسیرپذیر ارزندهای به دورنمای شهر اضافه می‌کنند. در خط آسمان نسبتاً نرم بندر کنگ، مناره‌ها شکسته‌ای نقطه‌ای و نقاط تاکیدی ایجاد می‌کنند که بادگیرها قادر به انجام آن نیستند. این نقاط تاکید خود از جذایتها ویژه خط آسمان شهر محسوب می‌شوند.



شکل ۱-۳-دورنمای مناره مساجد

- مناره‌ها را باید یک المان کاربردی (Functional) در طراحی معماری تلقی نمود.
- طرح این المان کاربردی در هر اقلیم و جغرافیایی محصول خصوصیات معماری بومی آن نقطه بوده است و در طول تاریخ بر اساس مصالح بوم‌آور آن نقطه شکل گرفته است. در نتیجه هر نقطه از ایران دارای الگوهای طراحی و ساخت ویژه‌ای برای مناره‌ها و مساجد بوده‌اند که باید در طراحی و ساخت مناره‌های جدید مورد توجه قرار گیرند.



- توصیه می‌شود هر مناره جدیدی در سطح بندر کنگ بر اساس الگوهای تاریخی مناره‌های محل طراحی و ساخته شوند.
- تناسبات، تزئینات، مصالح و رنگ مناره‌های تاریخی باید ملاکی برای ساخت مناره‌های جدید باشند.
- استفاده از کاشی‌کاری و الگوهای ساخت مناره‌های محدوده مرکزی ایران برای ساخت مناره‌های جدید به هیچ عنوان مطلوب نیست و نباید مورد استفاده قرار گیرند.
- هرگونه تخریب مناره‌های مساجد سابق یا ساخت و سازی که موجب مسدود شدن دید به آنها در دورنمای شهر شود ممنوع است.
- مناره‌های مسجد نسبتاً تازه ساز امام مهدی (عج) در محله قلعه در تضاد کامل با مناره‌های مساجد منطقه می‌باشد. این مناره‌ها علاوه بر آنکه به صورت زوج طراحی شده‌اند از لحاظ طرح، تناسبات و مصالح نیز هیچ‌گونه هماهنگی با باقی مناره‌های شهر ندارند.
- ایده‌آل باز طراحی و تغییر این مناره‌ها بر اساس الگوهای مناره‌های قدیمی می‌باشد.
- نگارندگان بر این مطلب آگاه هستند که این عمل می‌تواند باعث ایجاد بار معنایی بر اساس تفاوت‌های مذهبی اهل تشیع و اهل سنت شود. در نتیجه توصیه می‌شود که قبل از هر اقدامی در این زمینه، در قالب جلسات آموزشی با بزرگان و متولیان این مسجد و دیگر بزرگان دینی شهر آگاهی لازم در زمینه معماری بوم‌گرا و لزوم پاسداشت آن ایجاد شود. این مطلب آموزش داده شود که طرح مناره مسجد لزوماً معرفی برای هویت مذهبی آن نیست و مساجد بزرگی در پایتخت (از جمله مسجد نمایشگاه بین‌المللی تهران) با الگوی تک مناره و مشابه مساجد کشورهای عربی طراحی و ساخته شده‌اند. تنها در صورت موافقت بزرگان مسجد و دیگر علمای دینی این باز طراحی صورت گیرد. در غیر این صورت بهتر است این مناره‌ها در وضعیت موجود باقی بمانند.

درختان نخل و دیگر درختان بلند قامت بومی:

در تضاد با طراحی هندسی مناره‌ها و بادگیرها، درختان نخل و معدود گونه‌های بلند قامت بومی دیگری که در سطح شهر پراکنده‌اند جذابیت ارگانیک ویژه‌ای به خط آسمان و دورنمای شهر داده‌اند. در دو انتهای غربی و شرقی دورنما تراکم این سیزینگی بیشتر است.





شکل ۱-۴- درختان نخل و دیگر درختان بلند قامت بومی

- بهره‌گیری از درختان نخل چه در فضای عمومی و چه تشویق به کاشت آن در فضای خصوصی حیاط منازل توصیه می‌شود.
- درختان بلند قامت قدیمی در تنوع بخشی به دورنمای شهر بسیار موثر هستند. حفاظت از این درختان در هر کجایی که قرار گرفته‌اند الزامی است.
- از کاشت گونه‌های مهاجم و غیر بومی از جمله کهور پاکستانی شدیداً پرهیز شود و استفاده از این گونه‌ها ممنوع است.

بدنه ساختمان‌های ساحلی (لایه‌ی اول ساختمانی)

یکی از جاذبه‌های دورنمای شهر کنگ بدنه ساخته شده ساختمان‌ها مشرف به نوار ساحلی است. این بدنه به ویژه در مرکز بافت تاریخی و در محدوده خانه گلبتان تا موزه مردم‌شناسی بسیار قوی و شاخص می‌باشد. این بدنه باید حفاظت شده و در پاسداشت دورنمای شهر نقش ویژه‌ای یابد.



شکل ۱-۵- بدنه ساختمان‌های ساحلی (لایه‌ی اول ساختمانی)



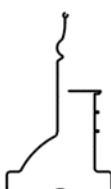
- بدنه ساختمان‌های نوار ساحلی باید کاملاً بر اساس الگوهای معماری تاریخی شکل بگیرد.
- نمای تمام ساختمان‌های تاریخی مرمت شده و الحاقات و زوائد اضافه شده همچون کولرهای گازی، پنجره‌هایی با طرح غیر بومی، تابلوها، منابع آب سقفی و ... حذف شوند.
- کاربرد هرگونه مصالح جدید در بدنه نوار ساحلی و بافت تاریخی منوط به تشابه ظاهری آنها با مصالح تاریخی است.
- توجه شود که این بدنه، به ویژه لایه ابتدایی مشرف به ساحل، الگوهایی از معماری بروونگرا را نیز در خود جا داده که بر جذابیت آن افزوده است. هر گونه ساخت و ساز باید با توجه به الگوهای موجود صورت پذیرد.
- تزئینات، مصالح، الگوها، تناسبات، و دیگر جزئیات ساختمان‌های تاریخی باید ملاک ساخت و سازهای جدید قرار گیرد.
- در ساحل و خیابان ساحلی نصب هرگونه مبلمان شهری یا المانی که موجب مسدود شدن دید به این بدنه شود ممنوع است.

رنگ ویژه و جزئیات اصلی نمای ساختمان‌ها

آخرین شاخصه اصلی از دورنمای بندر کنگ رنگ ویژه بافت تاریخی و جزئیات نمای ساختمان‌ها در بافت تاریخی نمایی کرم تا شیری رنگ دارند که ناشی از گچ مخصوصی بوده که برای اندود نما به کار می‌رفته است. این رنگ یکی از شاخصه‌های معماری و نمای ساختمان‌ها می‌باشد که در ترکیب با سبزینگی درختان نخل و آسمان آبی هویت ویژه‌ای برای بندر به وجود آورده است.



شکل ۱-۶- رنگ ویژه و جزئیات اصلی نمای ساختمان‌ها





- رعایت ترکیب اندود نمای ساختمان‌ها بسیار مهم است و باید به صورت دقیق و آزمایشگاهی مشخص گردد تا مشابه آن در ساخت و سازهای جدید و یا مرمت ساختمان‌های گذشته مورد استفاده قرار گیرد.
- یکی از نگرانی‌های نگارندگان این راهنمای تغییر رنگی است که مرمت‌های متاخر در نمای ساختمان‌ها ایجاد کرده و از کرم و شیری رنگ به سمت سفید تغییر رنگ ایجاد شده است. توصیه اکید می‌شود از ادامه سفیدکاری و تغییر رنگ نما پرهیز شود و تا مشخص شدن اندود مناسب اقدام بیشتری صورت نپذیرد.
- سفیدکاری بیش از حد خطر تغییر هویت بافت و دورنمای آن و شبیه شدن به معماری مدیترانه‌ای را دارد.
- نماهای تاریخی که تغییر مصالح یافته‌اند باید مجددأ به صورت مصالح قدیمی بازگردند و تغییر مصالح ممنوع گردد.
- جزئیات نماهای جدید باید مشابه نماهای تاریخی اجرا شود و از طرح‌های جدید و غیر هماهنگ با بافت پرهیز شود.

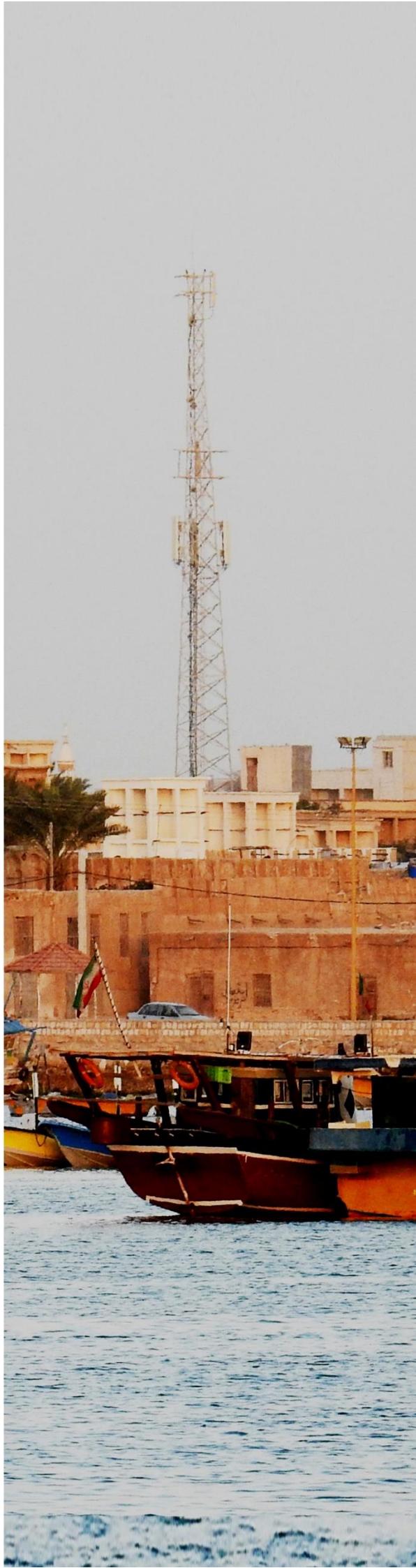
نمونه‌ای از تغییر مصالح در نمای ساختمان‌ها

نمونه‌ای از طراحی نمای ناهمانگ با الگوهای تاریخی



شکل ۱-۷-نمونه تغییر مصالح

የኢትዮጵያውያንድ አስተዳደር





۳-آلدگی‌های بصری دورنمای شهر کنگ

در بخش قبل ضمن معرفی شاخصه‌های بصری دورنمای شهر تعدادی از آلدگی‌های بصری مرتبط با هر شاخصه و دستورالعمل‌های مربوطه مشخص شدند. در این بخش به صورت مشخص‌تر به دیگر آلدگی‌های بصری این دورنمای پرداخته می‌شود و توصیه‌ها و دستورالعمل‌هایی برای ارتقا بصری این دورنمای آورده می‌شود.

عناصر عمودی: دکل‌های برق، مخابرات و چراغ برق

- یکی از المان‌های آلدود کننده دورنمای شهر دکل‌های برق بتی می‌باشد.
- اگرچه در ظاهر هر دکل برق المان عمودی باریکی است که چندان به چشم نمی‌آید اما تعداد زیاد آنها و کابل‌های برقی که از دکلی به دیگر کشیده شده در آلدگی بصری دورنمای بسیار موثر بوده‌اند.
- با توجه به اینکه انتقال از یک تکنولوژی قدیمی به جدید به هر حال در تمام شهرها دیر و زود رخ می‌دهد، توصیه می‌شود با نهادهای مسئول برای انتقال کابل‌های برق در بافت تاریخی و خیابان ساحلی به زیر زمین مذاکره و هماهنگ شود.
- تا حد ممکن اگر بتوان دکل‌ها و کابل‌های برق را از دورنمای شهری حذف کرد در ارتقای بصری این دورنمای بسیار موثر خواهد بود. تنها حذف این دکل‌ها در محدوده خیابان ساحلی نقش بسیار مثبتی در این زمینه خواهد داشت.



شکل ۱-۸-عناصر عمودی: دکل‌های برق، مخابرات و چراغ برق

- دکل‌های مخابراتی حضور قوی‌تری در کل سطح شهر دارند. این دکل‌ها دیگر محدود به خیابان ساحلی نیستند و در هر کجای شهر که حضور داشته باشند با توجه به قامت بلندشان کاملاً به چشم می‌آیند.
- این دکل‌ها رقیب مناره مساجد به عنوان بلندترین المان‌های دورنمای شهر هستند.



- حذف این دکل‌ها نیازمند تحقیق جدأگانه و هماهنگی کامل با سازمان مربوطه است تا راهکارهای جایگزینی برای تامین آتن-دهی تلفن‌های همراه فراهم گردد. شایسته نیست ارتقای یک دورنمای شهری باعث ایجاد مزاحمت در زندگی روزمره ساکنان شهر شود.
- در صورتی که روش جایگزینی برای آتن-دهی بجای دکل‌ها فراهم نیست و حذف آنها مقدور نمی‌باشد باز طراحی این دکل‌ها پیشنهاد می‌گردد. این باز طراحی می‌تواند به صورت الگویی در هماهنگی با رنگ بافت و ارکان دورنمای صورت پذیرد.
- مشابه این عمل گاه در جاده‌های جنگلی صورت می‌پذیرد که برای پوشاندن تسلط بصری دکل‌های مخابراتی در منظر طبیعی آنها را شبیه درختان جنگلی آن ناحیه طراحی می‌کنند.



شکل ۹-۱- دکل مخابراتی

- المان عمودی سومی که باعث آلودگی بصری دورنمای شهر می‌شود دکل‌هایی روشنایی چه در قالب پروژکتورهای شهری و چه در قالب تیرهای چراغ برق شهری است.
- تیرهای چراغ برق روشنایی سواره کمتر به چشم می‌آیند و شاید تنها باز طراحی آنها در قالب الگویی زیباتر در خیابان ساحلی و بلوار بهشتی کفایت نماید. در این باز طراحی برای تیرهای چراغ برق این دو خیابان حتی می‌توان از الگوهای قدیمی که از تیر چراغ برق‌های چوبی استفاده می‌شد نیز بهره برد.
- بر خلاف تیر چراغ برق‌های عادی، در چند نقطه شهر و خیابان ساحلی دکل‌های بسیار بلندی وجود دارند که بر روی آنها پروژکتورهای روشنایی بزرگی نصب شده‌اند. این دکل‌ها عمدتاً وظیفه روشنایی عمومی برای زندگی شبانه را به عهده دارند و





خصوصاً در محدوده بوم مسی به چشم می‌آیند. توصیه اکید می‌شود که این دکل‌ها حذف شده و روشنایی زندگی شبانه در مقیاس انسانی و به صورت کوتاه قامت اجرا شود.

- همینطور بوم مسی نیز می‌تواند از سطح زمین به صورت تزئینی نورپردازی شود و نیازی به دکل‌های بلند و پروژکتور نمی‌باشد.

نور از بالا سایه نامناسبی از بوم مسی بر زمین تولید می‌کند و به خوبی نمی‌تواند این المان را برجسته کند و نور شدید از بالا آرامش شب در گذر ساحلی را سلب می‌کند.



شکل ۱۰-۱ - المان‌های عمودی

ساختمان‌های تازه‌ساز بلندتر از بافت شهری

- یکی از مهم‌ترین مخاطرات پیش روی دورنمای شهری بندر کنگ ساخت و سازهایی است که به شکل قابل توجهی از بافت مجاور بلندتر بوده و غلبه بالایی بر دورنمای شهری دارند.

- خوشبختانه با توجه به محدودیت ساخت و ساز در بافت تاریخی چنین ساخت و سازهایی نباید در نزدیکی ساحل و در مجاورت بافت تاریخی شکل بگیرند و این خود عامل محافظتی مناسبی برای دورنمای شهری حداقل در محدوده بافت تاریخی است.

- با این حال، در پیرامون بافت تاریخی ساخت و سازهای بلند تاثیر انکارناپذیری بر روی دورنمای شهری خواهند داشت. توصیه اکید می‌شود که مسئولین شهری هیچ گونه تراکمی بالاتر از آنچه در طرح ویژه مجاز دانسته شده است نفوذند و اجازه ساخت و سازی بلندتر از ضوابط طرح ویژه ندهند.

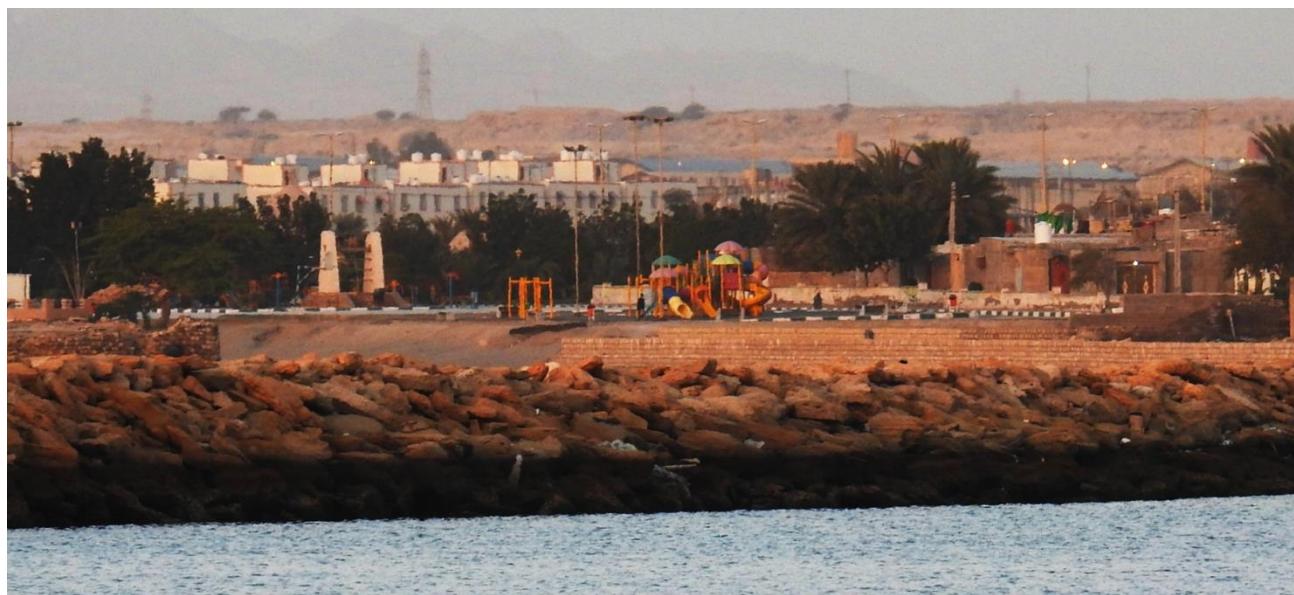
- ساخت و سازهایی که احتمال دیده شدنشان از دوردست وجود دارد و بر روی خط آسمان و دورنمای شهر تاثیر می‌گذارند باید به نحوی طراحی شوند که در انتطبق با معماری تاریخی و رنگ غالب بافت تاریخی باشند. در این ساختمان‌ها از ایجاد بدنه‌های حجمی بدون بازشوی باید خودداری شود.



شکل ۱۰-۱- ساختمان‌های تازه‌ساز بلندتر از بافت شهری

تابلوهای کاربری‌های تجاری، مبلمان شهری و دیگر عناصر مسدود کننده دید در حاشیه نوار ساحلی

- تابلوهای کاربری‌های تجاری به علاوه مبلمان شهری از جمله آلاچیق‌ها، میله‌های پرچم، روشنایی شهری، وسایل زمین بازی کودکان و هر آنچه در ردیف جلوی دید و در جلوی بدنه ساختمان‌های ساحلی (لایه‌ی اول ساختمانی) قرار می‌گیرد در صورت مسدود کردن دید، بزرگ بودن بیش از اندازه و یا ترکیب‌بندی نامناسب رنگی و حجمی می‌تواند به عنوان عامل برهم زننده دورنمای شهری تلقی شود.
- مبلمان شهری باید جداگانه طراحی و مکان‌یابی شوند تا منظری یکپارچه و هماهنگ از دور دست به چشم آید.
- تابلوهای مغازه‌های تجاری و دیگر تابلوها باید بر اساس ضوابط طراحی شهری تهیه شده برای خیابان ساحلی طراحی و جانمایی شوند.
- قرار دادن بیلبوردهای تبلیغاتی و غیر تبلیغاتی در نوار ساحلی و خیابان کناره ممنوع است.
- کاشت درختان حجیم و بزرگی که در بلند مدت می‌تواند مسدود کننده دید شوند ممنوع است.
- تنها کاشت درختان نخل تزئینی در نوار ساحلی مجاز می‌باشد.
- توصیه می‌شود دیواره ساختمان پاسگاه ساحلی تخریب شود تا جلوی دید را نگیرد.
- با توجه به نقش پاسگاه ساحلی در تصویر ذهنی مردم توصیه می‌شود این بنا حفظ شود و به عنوان یک کافه، رستوران یا مرکز راهنمای گردشگری تغییر کاربری باید.
- دیواره ساحلی در قسمت مارینای شهر که حد فاصل خیابان ساحلی و دریا می‌باشد به عنوان یک دیواره صلب ارتباط بصری و ادراکی دریا با شهر را مسدود کرده است. توصیه می‌شود این دیواره بر اساس ضوابط طراحی شهری خیابان ساحلی باز طراحی شود.

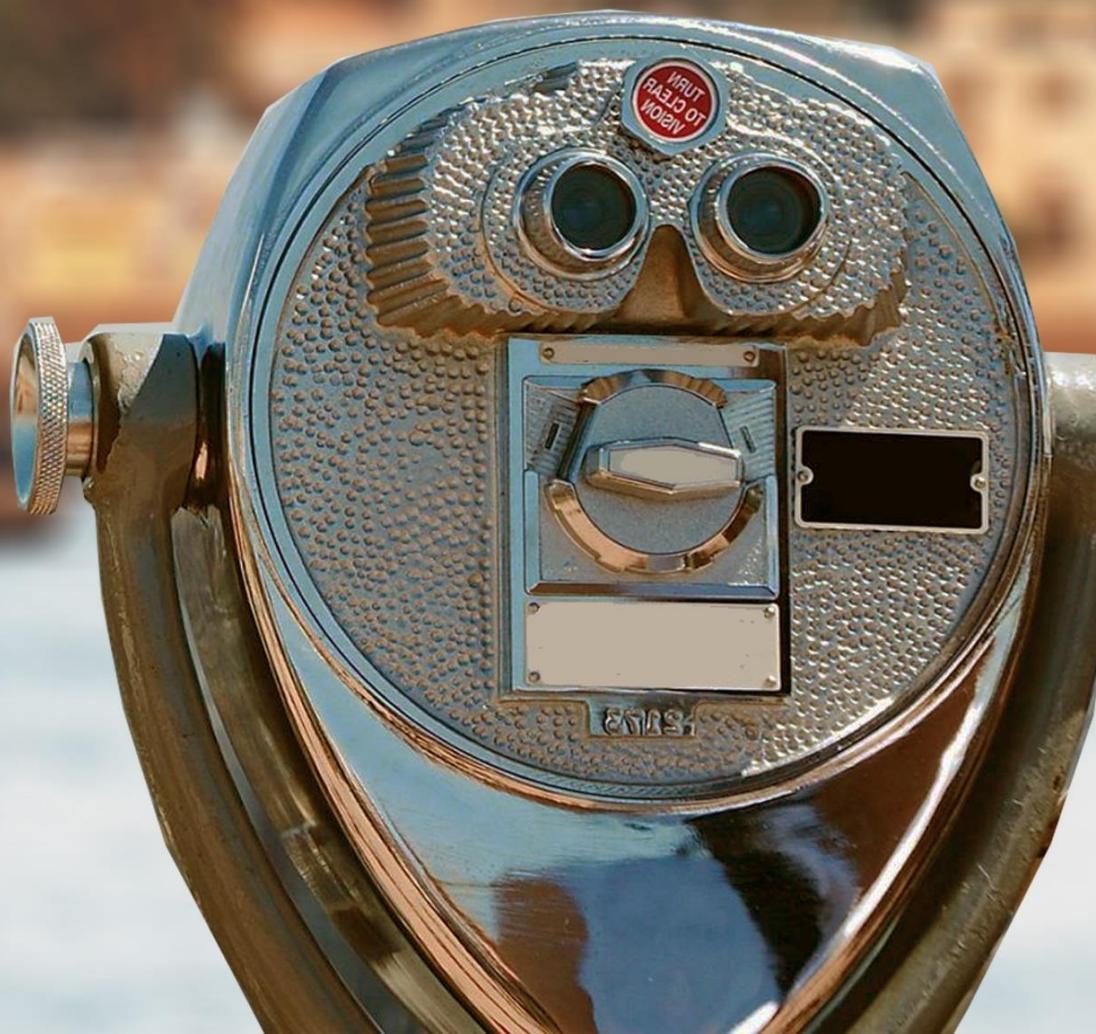


شکل ۱۱-۱- تابلوهای کاربری‌های تجاری، مبلمان شهری و دیگر عناصر مسدود کننده دید در حاشیه نوار ساحلی



طراقي شعشيقي مديار بيله مظفري

كاريير شعشيقي





۴- طراحی شهری به منظور بهرهمندی از دورنمای شهر کنگ

با توجه به وجود دو موج شکن نسبتاً طویل به دور لنگرگاه بندر کنگ، فرصت بسیار مناسبی برای ایجاد یک جاذبه گردشگری و بهرهمندی از دورنمای شهر وجود دارد. موج شکن غربی به طول تقریبی ۱۳۰۰ متر، فاصله‌ای حدود یک کیلومتر به خط مستقیم از نوار ساحلی می‌گیرد. از این فاصله دور نمای شهر به خوبی به چشم می‌آید.

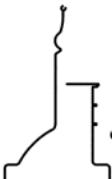


شکل ۱۲-۱- موج شکن از دورنمای شهر کنگ

به دو صورت می‌توان از این موج شکن به عنوان یک فرصت طراحی بهره برد و آن را تبدیل به یک جاذبه تفریحی برای مردم بندر و همینطور یک جاذبه گردشگری توریست‌ها نمود.

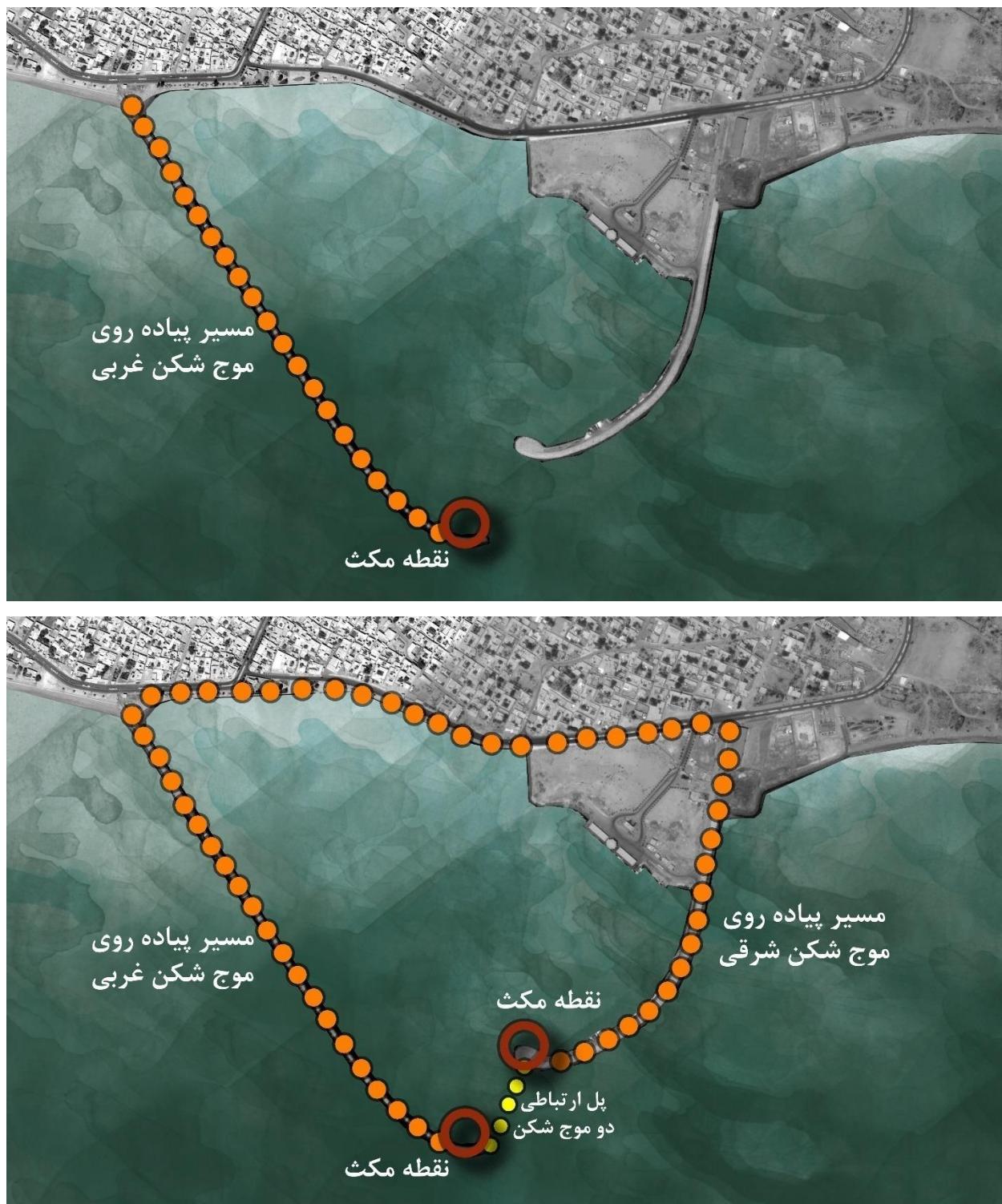
۱- در ساده‌ترین حالت می‌توان موج شکن غربی را ترمیم کرد و با تسطیح، سنگفرش و نصب مبلمان شهری مناسب همچون نرده‌های محافظه، روشنایی شهری، نیمکت و سطل زباله آن را تبدیل به یک مسیر پیاده‌روی برای مردم شهر نمود. در این حالت توصیه می‌شود در انتهای موج شکن یک قرارگاه رفتاری با فضاسازی مناسب برای مکث و گذراندن دقایقی به منظور مشاهده دورنمای شهر و همینطور طلوع و غروب آفتاب ایجاد شود.

۲- در حالت دوم و ایده‌آل‌تر (و در صورت تایید مراجع فنی مرتبط) پیشنهاد می‌شود که دو موج شکن در محل دهانه مارینا توسط پل پیاده‌ی شکیل و طراحی شده در ارتفاع بالا به یکدیگر وصل شوند تا یک حلقه حرکتی کامل شکل بگیرد. در این حالت یک مسیر پیاده‌روی، دو پرخسواری و دوین به طول حدود چهار کیلومتر ایجاد خواهد شد که دو موج شکن غربی و شرقی و نوار ساحلی حد فاصل آنها را در بر





خواهد گرفت. البته می‌توان این پل را متحرک هم تعریف کرد که در هنگام صید و کشتیرانی باز باشد و در باقی موارد برای گردشگران بسته شود. حسن پل متحرک آن است که از دید سمت شهر نشانه بینهایت بودن دریا را مخدوش نمی‌کند.



شکل ۱۳-۱- مسیر پیاده روی موج شکن غربی





نکات زیر در طراحی این مسیرهای حرکتی و نقاط دید توصیه می‌شود:

- از آسفالت سطح موج شکن پرهیز شود. استفاده از تایل‌های بتونی، سنگ‌فرش و آجر فرش توصیه می‌شود.
- سطح موج شکن باید با روکشی غیر لغزندۀ پوشانده شود.
- مبلمان شهری مورد استفاده در طول این مسیر باید بسیار سبک و کم حجم طراحی گردند تا خود تبدیل به آلودگی بصری نشوند.
- سطح موج شکن می‌تواند در قالب مسیر پیاده و دوچرخه به صورت رفت و برگشت طراحی گردد.
- در طول موج شکن نقاط مکثی در کنار مسیر اصلی طراحی گردد.
- نقطه انتهایی باید وسیع‌تر شود تا فضای لازم برای تجمع، مکث، استراحت و بهره بردن از مناظر توسط مردم فراهم آید.
- در این نقاط مکث و دید توصیه می‌شود دوربین‌هایی برای مشاهده جزئیات دورنمای شهر و گذر کشتهای نصب شود.
- در ورودی و در طول مسیر موج شکن تابلوهای هشدار نصب شود و امكان بستن موج شکن به روی عموم در موقع طوفانی فراهم گردد.
- روشنایی شهری سبک در مقیاس پیاده در سرتاسر مسیر ایجاد شود.
- توصیه اکید می‌شود طراحی مسیرهای ذکر شده در قالب یک مسابقه طراحی شهری صورت پذیرد و طراحی مجبوب و با استعداد مسئول طراحی و هماهنگی تمامی جزئیات مربوطه شود.
- توصیه می‌شود از المان‌های کالبدی طراحی خیابان ساحلی در طراحی مسیرهای پیشنهادی استفاده شود.
- در صورتی که اتصال دو موج شکن توسط پلی مدنظر است، توصیه می‌شود طراحی این پل نیز در قالب یک مسابقه صورت پذیرد و طرحی متفاوت و جذاب اجرا گردد.
- در طراحی این پل تمامی کدهای مربوط به بهره‌برداری از مارینا و عبور لنجهای، قایق‌ها و کشتی‌ها از زیر آن باید در نظر گرفته شود. این پل نباید هیچ گونه مزاحمتی در فعالیت اقتصادی بندر ایجاد نماید.
- تمامی طول مسیر از جمله پل هواپی باید به نحوی طراحی و اجرا شود که امكان استفاده به تمامی اقسام جامعه از جمله معلولین حرکتی و ویلچرسواران را بدهد.



بخش دوم:

راهنمای طراحی شهری

خیابان ساحلی شهر

تاریخی بندر کنگ

**Urban Design Guidelines for
the Seaside Street of
Bandar-e Kong**

طراحی و پژوهش شورای
مراکز تحقیقات راه، ملک و شهرسازی





بخش دوم:

بخش دوم: راهنمای طراحی شهری خیابان ساحلی شهر

تاریخی بندر کنگ

۱- چشم انداز خیابان ساحلی:

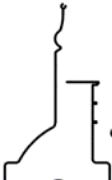
خیابان ساحلی بندر کنگ به عنوان یک محور پیاده‌مدار با خصوصیات گردشگری و تفریحی قوی و دارای هویتی بر مبنای خصوصیات کالبدی و فرهنگی بندر کنگ و منطبق بر ویژگی‌های طبیعی و اقلیمی این سرزمین و در ارتباط قوی و تنگاتنگ با پهنه آبی در نظر گرفته می‌شود.

۲- کانسپت کلی طراحی شهری:

این مجموعه ضوابط به دنبال ارائه طرحی دقیق برای محور ساحلی نمی‌باشد بلکه خطوط اصلی طراحی برای هرگونه مداخله در راستای این محور را فراهم می‌آورد. در نتیجه هرگونه مداخله آتی در این محور باید در انطباق با این مجموعه از راهنمایها باشد. با این حال شهر آن اندازه کوچک است که هر نقطه از نوار ساحلی دارای اهمیت خاص و منحصر به فرد خود می‌شود و نسبت به تعمیم پذیری ضوابط نمی‌توان بسنده کرد و بنابراین در این طرح ویژه هر دو نگاه ضابطه محور (عام و انتزاعی تر) و نگاه خاص‌نگر (و انصمامی تر) در نظر گرفته شده اند و سعی شده است میان این دو ارتباط برقرار گردد.

نگاه اول منجر می‌شود به ارایه ضوابط طراحی، که با ماهیت طرح حاضر که طرح ویژه در چارچوب طرح جامع است همخوانی دارد، و نگاه دوم به آزمون و بسط ضوابط می‌پردازد تا بتواند گامی به ارائه طرح نزدیک‌تر شود و ضمن توضیح بیشتر ضوابط نگاه منعطف آن را نسبت به ارائه راه حل‌های خلاقانه طراحی بستجد و آن را با (نهادهای مرتبط با تولید فضای شهر کنگ در میان بگذارد).

- مطابق تصویر، خیابان ساحلی از مجموعه‌ای از گره‌های شهری قوی و با هویت تشکیل خواهد شد که در راستای محور ساحلی در امتداد هم قرار می‌گیرند.
- پروفیل عرضی طراحی شده خیابان ساحلی همچون نخ تسیبیخی عمل کرده و این چهار گره را به یکدیگر متصل می‌کند.



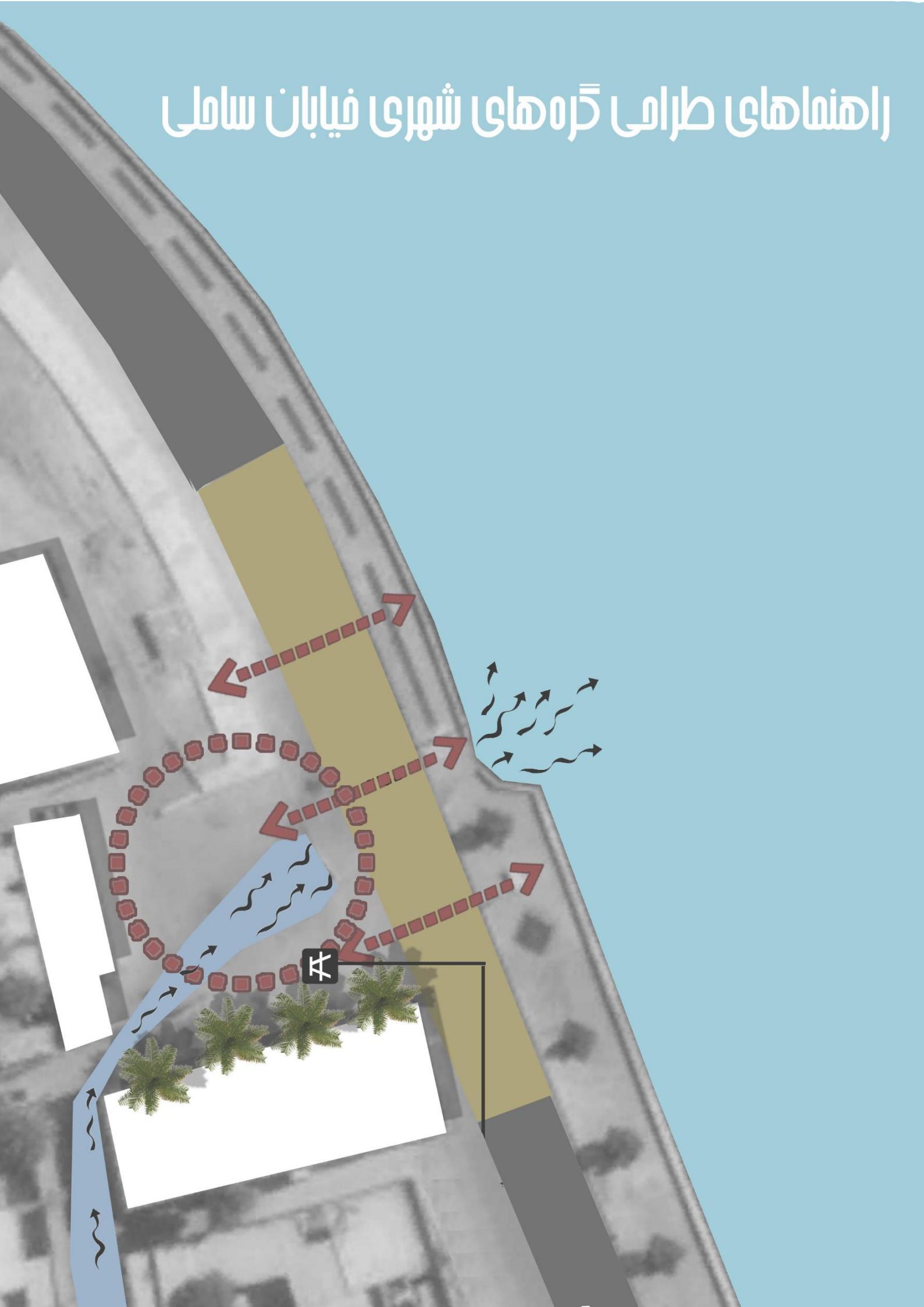


شکل ۱-۲ - کانسپت کلی طراحی شهری

- در حال حاضر، چهار گره شهری در نظر گرفته شده است. گره اول نقطه پایانی گذر زیر مهره و اتصال آن با خیابان ساحلی است. در این نقطه گشودگی و فضای باز مناسبی قرار دارد. گره دوم محل قرارگیری بوم مسی و موزه مردم شناسی در دو سوی خیابان ساحلی است. گره سوم محل تقاطع خیابان بهشتی با محور ساحلی است. در این محل ساختمان پاسگاه نیروی انتظامی قرار دارد. گره چهارم محل اتصال بازوی غربی موج شکن لنگرگاه بندر کنگ به خیابان ساحلی می‌باشد.
- علاوه بر این چهارگره می‌توان گره‌های فرعی دیگری همچون محل اتصال بازوی شرقی موج شکن لنگرگاه و محل قلعه پرتوالی‌ها را نیز در نظر گرفت. اما اولویت ساماندهی و طراحی با این چهارگره می‌باشد.
- در ادامه خواص جدایهای برای هر کدام از این چهار گره ارائه می‌شود.



لار ساٹلی فیابان شہری کاروباری طرامی





۲-۳- راهنمای طراحی گرههای شهری خیابان ساحلی

۱- راهنمای طراحی در گره اول:

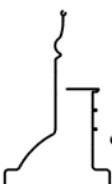
این گره از سمت شمال محدود به یک بدنه تجاری غیر فعال و یا پارکینگ‌های خصوصی، از سمت غرب محدود به ردیفی از درختان نخل نسبتاً قدیمی و مسجد نایبنا در پشت آنها، از سمت شرقی محدود به عمارت تاریخی مدنی و از سمت جنوب به خیابان ساحلی باز است.

- هرگونه مداخله و طراحی در این گره باید در ارتباط با طرح کلی محور زیرمehrه باشد. به عبارتی دیگر این گره باید به عنوان مفصلی بین گذر زیرمehrه و خیابان ساحلی عمل کند.

- این گره محل تخلیه آب‌های سطحی قسمت بزرگی از بافت تاریخی و میدان انقلاب (شهرداری) است و در جنوب آن کanal زیرگذری قرار دارد که رواناب‌ها را به لنگرگاه کنگ تخلیه می‌کند. در موقع بارندگی سطح وسیعی از این محل را آب فرا می‌گیرد و جریان نسبتاً شدید و زیاد آب به سمت کanal سرازیر می‌شود.



شكل ۲-۲- گره اول

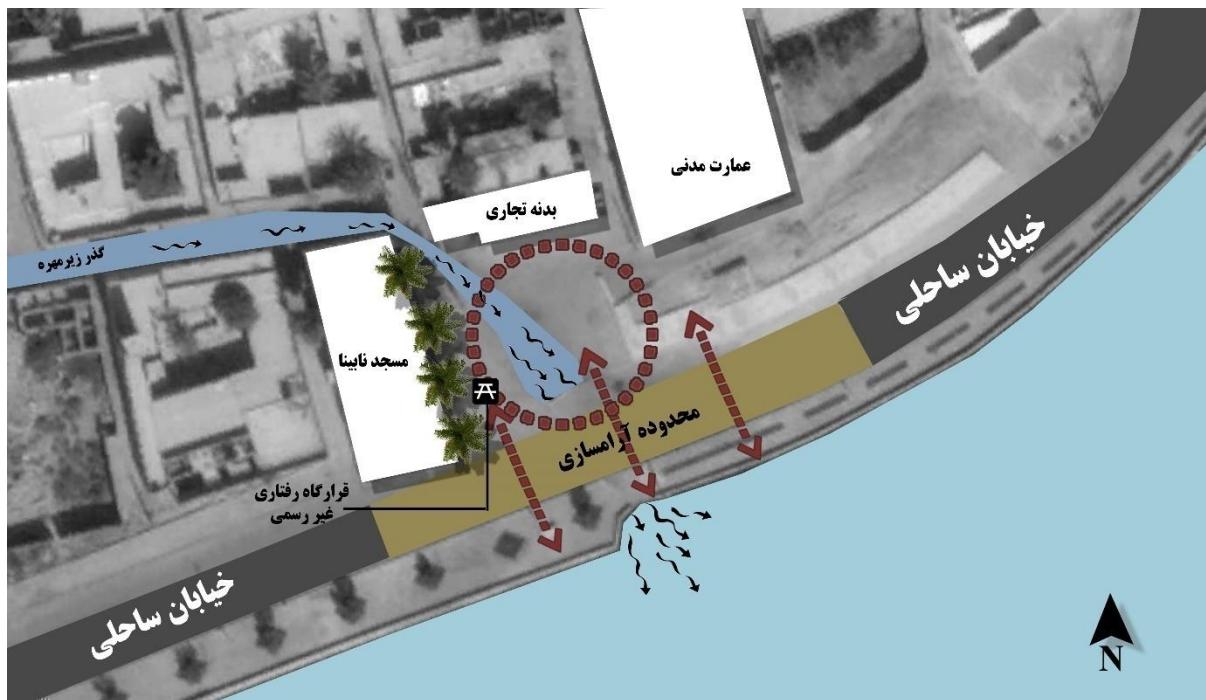




- هرگونه طراحی در این محل باید با توجه به این جریان رواناب صورت پذیرد.
- این امر در طراحی کفسازی، قرارگیری مبلمان شهری، المان‌های محیطی، شبیه‌بندی سطحی و تاسیسات شهری تاثیرگذار است.
- در طرح جامع رواناب‌های بندر کنگ، این گره یکی از نقاط در نظر گرفته شده برای تاسیس یک برکه جدید می‌باشد تا با جمیع آوری رواناب‌ها مانع از هدر رفت آن به سمت خلیج فارس شود.
- در جبهه غربی این گره و در زیر درختان نخل نیمکت چوبی نسبتاً بزرگی قرار دارد. این نیمکت محل تجمع اهالی و سالمدان است و به عنوان یک قرارگاه رفتاری غیر رسمی باید حفظ شده و ارتقا داده شود.
- توصیه می‌شود بدنۀ مسجد نایینا به سمت گره باز شود و یک بدنۀ طراحی شده قوی برای گره فراهم آورد.
- توصیه می‌شود بدنۀ شمالی به عنوان یک بدنۀ تجاری با ماهیت گردشگری و فعالیت‌های جاذب جمعیت که باعث سرزنشگی محیط می‌شود فعال گردد.
- این بدنۀ باید بتواند از فضای این گره برای جذب جمعیت استفاده کند. به عنوان مثال اگر کافه یا رستورانی در این بدنۀ قرار گرفت باید اجازه داشته باشد که میز و صندلی‌هایش را در آن چیده شوند.
- کفسازی این گره باید در انطباق با کفسازی طراحی شده برای گذر زیرمهره طراحی شود.
- در طراحی این گره باید به نقش آستانه‌ای آن به عنوان مدخل گذر زیر مهره توجه شود.
- توصیه می‌شود این گره به همراه گذر زیرمهره تنها مختص عابر پیاده باشد و ورود، حرکت و پارک اتومبیل در آن ممنوع باشد.
- نصب هرگونه المانی که باعث مسدود شدن دید و منظر این مکان به سمت خلیج و از خیابان ساحلی به سمت گره شود ممنوع است.
- نصب تابلوهای و بیلبوردهای تبلیغاتی در این محل ممنوع است.
- آرامسازی خیابان ساحلی از طریق کاهش عرض و تغییر کفسازی در مجاورت گره الزامی است.



شکل ۲-۳-دورنمای اجزا در گره اول



شکل ۲-۴- طراحی گره اول

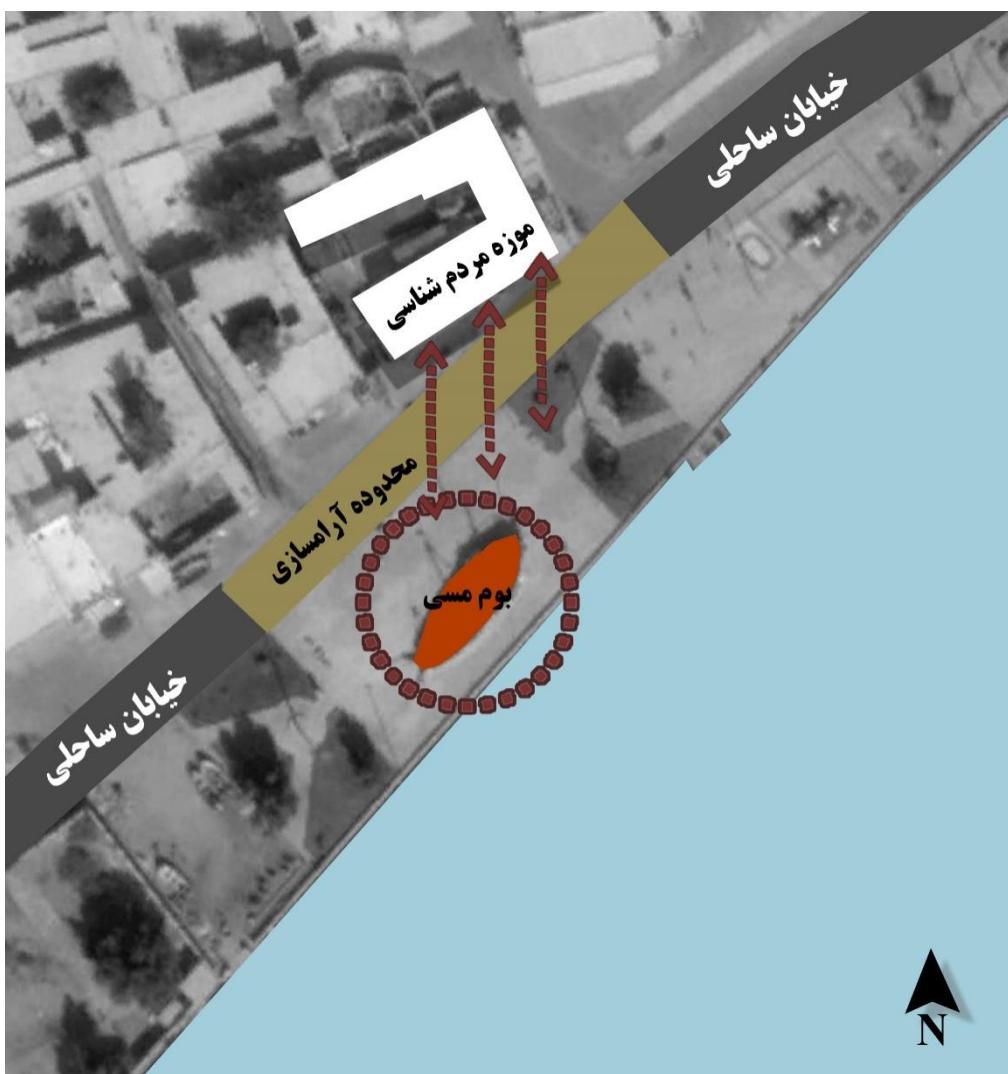
۲-۳-۲- راهنمای طراحی در گره دوم:

گره شماره دو یکی از مهم‌ترین گره‌های شهری بnder کنگ می‌باشد که در برگیرنده مهم‌ترین نشانه شهری (بوم مسی) و یکی از مقاصد اصلی گردشگری شهر (موزه مردم شناسی) می‌باشد. طبق پرسشنامه‌های تنظیم شده به منظور مطالعه نقشه شناختی شهر از دید اهالی، بوم مسی از مهم‌ترین نشانه‌های شهر است. فضای اطراف بوم نیز با آنکه از لحاظ کیفیت محیطی و طراحی در سطح پایینی می‌باشد از مقاصد مهم گذران اوقات فراغت اهالی شهر می‌باشد. زندگی شبانه در این گره بسیار مهم است و وجه تمایز آن با دیگر نقاط شهر حیات شبانگاهی چه در موزه مردم شناسی و چه در اطراف بوم مسی می‌باشد.

- هرگونه مداخله و طراحی در این نقطه باید با توجه به ویژگی‌های فوق صورت پذیرد و امکان حیات شبانه و تجمع مردم در اولویت قرار گیرد.
- با توجه به اینکه فضای باز اطراف بوم مسی از جمله نقاط برگزاری مراسم سنتی در بnder کنگ می‌باشد، طراحی این فضا و مبلمان آن باید به نحوی باشد که تجمع پرشمار و برگزاری مراسم را فراهم آورد و مخل آن نباشد.
- نورپردازی این محل از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است چرا که هم باید به کارکردهای تجمع مردم و فرهنگ آنان و امنیت پاسخ دهد خصمن اینکه آلودگی بصری ایجاد نکند. دکل‌های نورافکن نصب شده در اطراف بوم مسی از جمله آلودگی‌های بصری دورنمای دریابی شهر هستند که باید جمع شده و نورپردازی مناسب مجددًا طراحی گردد.
- نورپردازی این محل باید در مقیاس انسانی باشد.



- با توجه به آنکه مجسمه بوم مسی در جنوب خیابان ساحلی و موزه مردم شناسی در شمال آن قرار دارد، آرام سازی خیابان در این محل از طریق تغییر کفسازی، کاهش عرض و دیگر راهکارهای طراحانه الزامی است.
- توصیه می شود باند پارکینگ حاشیه خیابان در مقطع عرضی پیشنهادی (ارائه شده بخش های بعدی) در این محل حذف شده و به عرصه پیاده افزوده شوند.
- برای این گره پارکینگ دوچرخه در نظر گرفته شود.
- برقراری ارتباط قوی فضایی، کالبدی و عملکردی بین موزه مردمشناسی و بوم مسی و دریا الزامی است.
- در این گره، نصب هرگونه المانی که باعث مسدود شدن دید و منظر به سمت خلیج شود ممنوع است.



شکل ۲-۵- طراحی گره دوم



شکل ۲-۶- اجزا گره دوم

۳-۳- راهنمای طراحی در گره سوم:

گره سوم محل تقاطع بلوار شهید بهشتی و خیابان ساحلی می‌باشد. به غیر از بدنه تجاری نسبتاً فعال شمال شرقی این گره، وجه ممیزه آن قرارگیری پاسگاه نیروی انتظامی در کنج جنوب شرقی تقاطع می‌باشد. این پاسگاه در مطالعات نقشه شناختی مردم نقش ویژه‌ای به عنوان یک نشانه شهری دارد و حتی محله اطراف آن با نام محله پاسگاه شناخته می‌شود.

- توصیه اکید می‌شود که نیروی انتظامی از این پاسگاه به بنایی مناسب‌تر در درون شهر منتقل شود.
- الزامی است که بعد از این انتقال محوطه پاسگاه به عنوان یک فضای شهری باز شده و ضمن یکپارچه شدن امتداد خط ساحلی و اتصال دو نیمه غربی و شرقی به یکدیگر، این محوطه با توجه به جزئیات فضایی گره شماره دو طراحی گردد.
- ساختمان پاسگاه به عنوان یک نشانه شهری قوی باید حفظ شود و تغییر کاربری داده شود.
- توصیه می‌شود این ساختمان به یک کاربری عمومی جاذب جمعیت تبدیل شود.
- در حیاط این بنای شاخص شهر نیز می‌توان یکی دیگر از برکه‌های جدید شهر را جهت ذخیره آب‌های سطحی که در این نقطه از شهر از خیابان بهشتی سرازیر می‌شوند تعبیه کرد و از آن جهت افزودن به جاذبه کاربری جدید پاسگاه استفاده نمود و موضوع جذابی برای معماری الحاقی-احیا ایجاد کرد. دیوارهای پاسگاه برچیده شده و فضای دور پاسگاه (شامل حیاط آن) محوطه سازی شود. در طراحی این محوطه‌سازی ارتباط و توالی فضایی بین گره بوم مسی و گره خیابان بهشتی و امکان گذر کردن از جنوب ساختمان پاسگاه نیز فراهم گردد که از وضعیت فعلی که نوار ساحلی را دچار مانع فضایی نموده است عبور خواهد کرد.
- خیابان ساحلی در رویروی ساختمان پاسگاه و در محل تقاطع با بلوار شهید بهشتی باید از طریق کم کردن عرض، تغییر کفسازی و دیگر راهکارهای طراحانه آرامسازی شود.
- بدنه تجاری ضلع شمال شرقی باید حفظ شود و به بهانه تعریض خیابان ساحلی تخریب نگردد.
- در این گره، نصب هرگونه المانی که باعث مسدود شدن دید و منظر به سمت خلیج فارس شود ممنوع است.
- با توجه به امتداد دید آکس خیابان بهشتی و امکان دیدن شهر تا میدان شهرداری و درک شهر تا افق‌های دورتر از آن در نقطه پایانی خیابان پیشنهاد می‌شود فضای مکتی طراحی شود که بدون افزودن جرم خاصی اهمیت این نقطه را پررنگ کند و



رهگذران را به درنگ و تماسا دعوت کند. درباره پرچم‌های نصب شده در این نقطه می‌توان بازبینی صورت گیرد تا منظر اکس خیابان و عمق شهر از سمت دریا هنگام ایستادن بر موج شکن مخدوش نشود.



شکل ۷-۲- طراحی گره سوم

۴-۳-۲- راهنمای طراحی در گره چهارم:

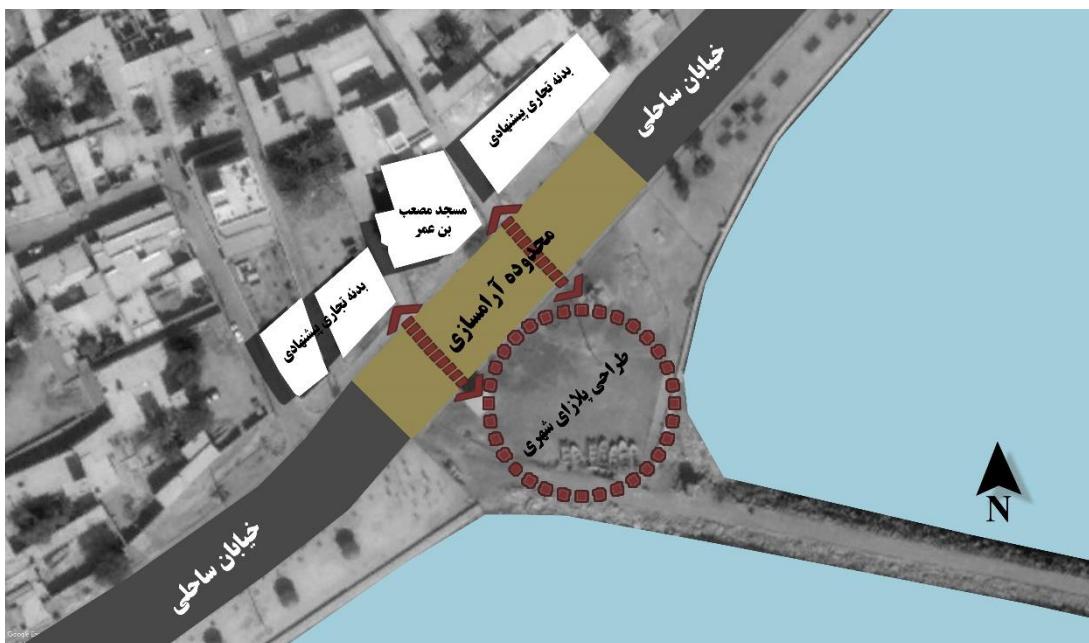
گره چهارم در محل اتصال موج شکن غربی لنگرگاه شهر به خیابان ساحلی می‌باشد. با توجه به نقش تفریحی در نظر گرفته شده برای این موج شکن و فراهم آوردن مکان تماشای دورنمای دریایی شهر از طریق آن (ارائه شده در بخش دورنمای شهر)، محل اتصال آن با خیابان ساحلی اهمیت ویژه‌ای می‌یابد.

- در محل این اتصال زمین نسبتاً گسترده‌ای وجود دارد که توصیه می‌شود به یک پلازا شهری سرزنشه و واجد هویت تبدیل شود.
- این پلازا به نوعی می‌تواند بدیل پلازا بوم مسی در نیمه شرقی باشد.
- این پلازا علاوه بر ایجاد یک گره شهری و فضای مکث باید به عنوان ورودی موج شکن غربی و مسیر پیاده روی آن نیز عمل کند.
- توصیه می‌شود بدنه مجاور این پلازا در سمت شمال خیابان ساحلی تبدیل به بدنه تجاری جاذب جمعیت شود.





- در این بدن شمالي مسجد مصعب بن عمر نيز قرار دارد که به عنوان يك بنای عمومی توصیه می شود با پلازا ارتباطی قوی برقرار کند و در زمان اعياد و مراسم مذهبی پلازا تغییر عملکرد داده و به عنوان يك فضای مذهبی در خدمت عملکرد مسجد قرار گیرد.
- الزامی است که خیابان ساحلی در محدوده این پلازا از طریق کاهش عرض، تغییر کفسازی و دیگر راهکارهای طراحانه آرامسازی شود.
- توصیه می شود ساحل غربی شهر از محل این پلازا به سمت غرب به صورت طبیعی باقی بماند و در نقاطی که از حالت طبیعی خارج شده مجدداً ساحل ماسه‌ای و طبیعی احیا شود.
- با توجه به اینکه از گره چهارم به سمت غرب رفته از رفت و آمد ها کاسته می شود و خیابان خلوت می گردد، می توان نه تنها نسبت به کاهش حداکثری عرض خیابان اقدام کرد بلکه به نحوه توسعه (و بازطراحی آینده) فضای پارک موجود و ساحل (طبیعی) در این زون اتصال اندیشید بلکه برای رونق بیشتر حضور شهروندان و گردشگران مسیرهای باگهای اجرا شده به این نقطه منتهی شده و برای دعوت کننده بودن آنها فکر شود، قلعه پرتغالی ها نمایان تر شود، ایستگاه دوچرخه‌ای در این مرز اتصال ۴ منظر شهری (ساحل ماسه‌ای، پارک، باغ، خیابان) تعییه شود.
- سواحل ماسه‌ای برای شهرهای ساحلی همچون گنجینه‌ای هستند که یک مقصد بینظیر تفریحی برای مردم و زیستگاهی ارزشمند برای موجودات دریایی فراهم می‌آورند. الزامی است که سواحل ماسه‌ای بندر کنگ با جدیت حفظ شوند و از تغییر آنها خودداری شود.



شکل ۲-۸- طراحی گره چهارم



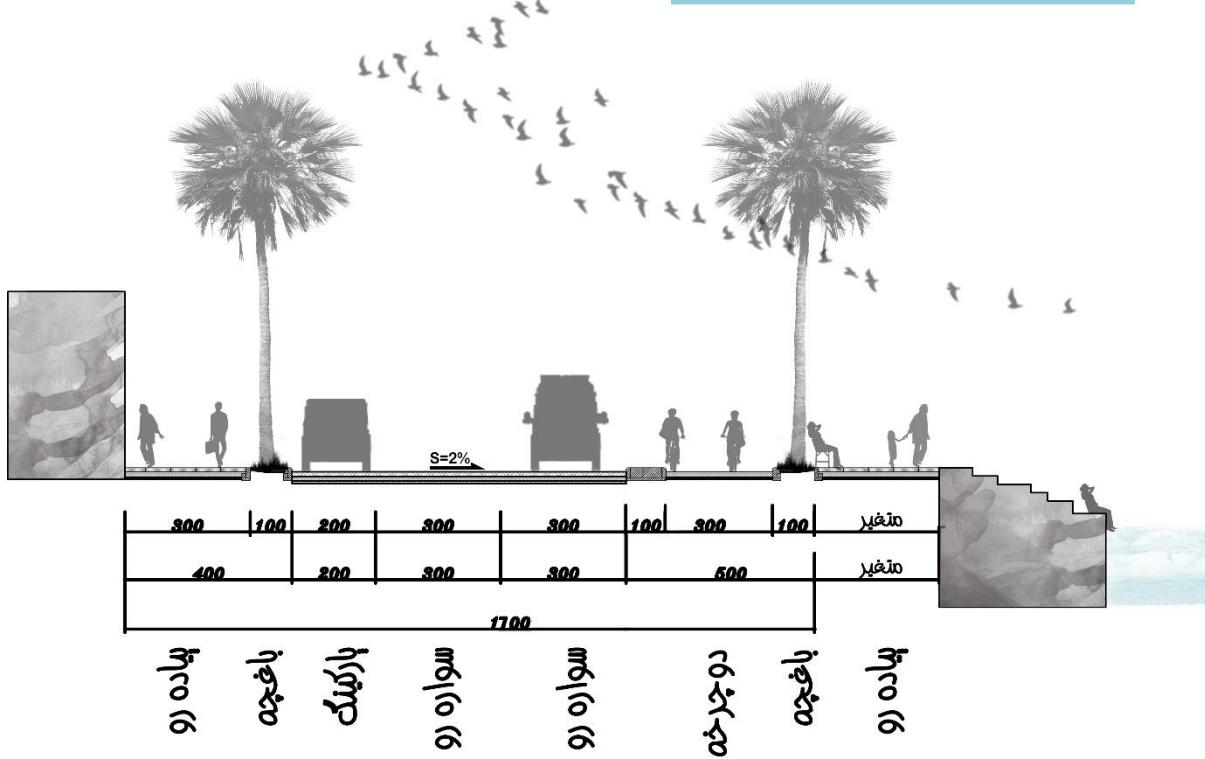
راهنمایی طراحی پروفیل عرضی فیابان ساطع

۴-۲- راهنمای طراحی پروفیل عرضی خیابان ساحلی

۱-۴-۲-پروفیل عرضی پیشنهادی برای خیابان ساحلی:

با توجه به عملکرد ویژه مدنظر برای این خیابان و با توجه به پتانسیل‌های بالای وضع موجود، پروفیل عرضی خیابان ساحلی همچون نخ تسیبیحی است که گره‌های پیشنهادی در قسمت قبل را به یکدیگر متصل می‌کند.

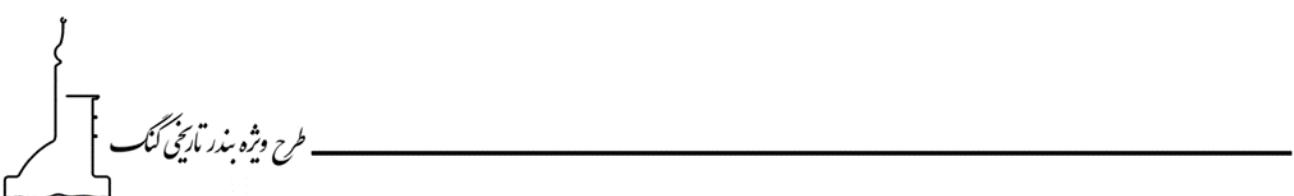
مقطع پیشنهادی خیابان ساحلی



شکل ۲- مقطع پیشنهادی خیابان ساحلی

این پروفیل عرضی دارای خصوصیات زیر است:

- مطابق تصویر، ضروری است که عرض خیابان به یک مسیر رفت و برگشت با حداقل عرض سواره و یک باند پارکینگ موازی در سمت شمال خیابان تقلیل یابد.
 - سرعت سواره در این خیابان نباید بالاتر از ۳۰ کیلومتر باشد و از طریق آرامسازی‌های متوالی به ویژه در محدوده گره‌ها باید اعمال گردد.
 - در محدوده گره‌ها حداقل عرض سواره را با حذف پارکینگ‌های جانبی به منظور افزایش ارتباط دو سوی محور الزامی است.





- حداقل عرض پیاده‌رو در سمت شمالی خیابان (سمت شهر) چهار متر توصیه می‌شود.
- الزامی است که پیاده‌روی سمت شهر با عرضی ثابت طراحی و ساخته شود.
- این پیاده‌رو باید در خدمت فعالیت‌های تجاری مجاور قرار گیرد و تا عرض یک متر از آن می‌تواند توسط مبلمان این کاربری‌ها در مجاورت بنا اشغال شود. برای مثال رستوران‌ها و کافه‌های احتمالی می‌توانند برای پذیرایی از مردم میز و صندلی‌های خویش، سایبان‌های چتری و جعبه‌های کاشت گل و درختچه را در این یک متر قرار دهند.
- قرار دادن مبلمانی که کاربری عمومی نداشته باشد ممنوع است. به عنوان مثال این یک متر نمی‌تواند برای نصب بیلبورد یا تابلوی تبلیغاتی یا احداث باغچه توسط این کاربری‌ها استفاده شود.
- هرگونه مبلمان مورد استفاده در این یک متر باید به صورت قابل حمل و موقتی باشد و از نصب و قرار دادن مبلمان دائمی که به زمین پیچ شود یا با بتون متصل شود ممنوع است.
- پیاده‌روی سمت دریا می‌تواند عرضی متغیر داشته باشد و بعد از کم کردن عرض چهار متر پیاده‌روی شمالی و عرض ۸ متری خیابان، این پیاده‌رو باقیمانده عرض وضع موجود را به خود اختصاص می‌دهد.
- الزامی است که خیابان ساحلی در تمام طول آن یک مسیر رفت و برگشت دوچرخه به عرض سه متر داشته باشد.
- تعییه یک بافر ایمنی یک متری مابین مسیر دوچرخه و خیابان الزامی است.
- طبق طرح باید حد فاصل مسیر دوچرخه و پیاده‌رو باغچه یک متری قرار بگیرد.
- با توجه به عرض بالا خیابان ساحلی مقطع پیشنهادی در تمام طول آن قابل پیاده‌سازی است. تنها نقطه‌ای که در وضع موجود امکان پیاده‌سازی این مقطع نیست محدوده پاسگاه نیروی انتظامی می‌باشد. بعد از تخریب دیوارهای محوطه این پاسگاه و ادغام آن در فضای شهری در صورت کمبود فضا، مسیر دوچرخه می‌تواند از ضلع جنوبی پاسگاه عبور کند.

۲-۴-۲-جدارهای شهری:

- توصیه می‌شود ردیف اول کاربری‌های مشرف به خیابان ساحلی به کاربری تجاری با ماهیت گردشگری و تفریحی اختصاص یابد.
- خصوصیات این بدنه باید منطبق بر راهنمایی‌های ارائه شده در دفترچه راهنمایی طراحی شهری دورنمای دریایی بندر کنگ می‌باشد.
- بدنه ساختمان‌های خیابان ساحلی باید کاملاً بر اساس الگوهای معماری تاریخی شکل بگیرد.
- نمای تمام ساختمان‌های تاریخی مرمت شده و الحالات و زوائد اضافه شده همچون کولرهای گازی، پنجره‌هایی با طرح غیر بومی، تابلوها، منابع آب سقفی و ... حذف شوند.



- کاربرد هرگونه مصالح با هویت بصری متفاوت از الگوهای تاریخی در بدنه خیابان ساحلی و بافت تاریخی ممنوع گردد.
- توجه شود که این بدنه، به ویژه لایه ابتدایی مشرف به ساحل، الگوهایی از معماری بروونگرا را نیز در خود جا داده که بر جذابیت آن افزوده است. هر گونه ساخت و ساز با توجه به الگوهای موجود صورت پذیرد.
- تزئینات، مصالح، الگوها، تناسبات، و دیگر جزئیات ساختمان‌های تاریخی باید ملاک ساخت و سازهای جدید قرار گیرد.
- در ساحل و خیابان ساحلی نصب هرگونه مبلمان شهری یا المانی که موجب مسدود شدن دید به این بدنه شود ممنوع است.
- با آنکه سایبان‌های طولی در راستای خیابان‌های تجاری در شهر کنگ متداول است و در طرح جامع نیز احداث این سایبان‌ها در دیگر نقاط شهر به رسمیت شناخته شده است، نصب سایبان‌های دائمی در راستای خیابان ساحلی به علت مخدوش کردن دورنمای دریابی شهر ممنوع است.

۳-۴-۲- تابلوی کاربری‌های تجاری و دیگر کسب و کارها

- تابلوهای کاربری‌های تجاری در صورت مسدود کردن دید، بزرگ بودن بیش از اندازه و یا ترکیب‌بندی نامناسب رنگی و حجمی می‌توانند به عنوان عامل برهم زننده منظر شهری تلقی شده و باید ضابطه‌مند گردند.
- در ساختمان‌های جدید، محل تابلوی فروشگاه‌ها باید جزئی از طراحی نمای ساختمان باشد. ارتفاع تابلو نباید بیشتر از ۷۰ سانتیمتر و عرض آن بیشتر از ۳ متر باشد.
- نصب تابلوهای سطحی متداول فروشگاه‌ها که تمام سطح نما را می‌پوشانند ممنوع است. توصیه اکید می‌شود به جای تابلوهای سرتاسری، با رعایت ابعاد بند قبلی، نام فروشگاه به صورت کلمه‌های مجزا بر روی نما و محل نصب تابلو نصب گردد.



شکل ۲-۱۰- تابلوی کاربری‌های تجاری و دیگر کسب و کارها





- هر گونه تابلو به صورت پرینت روی امثال مقوا و پارچه و پلاستیک ممنوع است و تابلوها باید در نهایت سادگی حاوی اسم مورد نظر باشند. در انتخاب فونت اجباری نیست و می‌تواند تنوع داشته باشد.
- توصیه می‌شود طرح تابلوها به تصویب شهرداری برسد.
- زیرسازی و ایجاد پس زمینه یکدست برای کلمات ممنوع است و این کلمات باید بر روی نمای اصلی ساختمان که بر اساس ضوابط بافت تاریخی سفید شده‌اند قرار گیرند.
- توصیه می‌شود شهرداری کنگ الگوی متحده‌الشكلی برای تابلوهای فروشگاه‌ها در راستای خیابان ساحلی طراحی کند و در اختیار فروشگاه‌ها قرار دهد. این الگو می‌تواند نوشته‌های پشت ویترین، ابعاد و سطح پوشش آنها، تابلوی معرفی فروشگاه و موارد دیگر را در بر بگیرد.
- توصیه می‌شود برای فروشگاه‌های این محدوده از تابلوهای عمود بر نما با ابعاد نهایتاً ۷۰ در ۷۰ سانتیمتر استفاده شود. بیرون زدگی این تابلوها نباید از ۸۰ سانتیمتر بیشتر باشد.
- نورپردازی تابلوها به صورت مخفی مجاز است. نصب پروژکتور یا منبع نور بزرگ ممنوع است.



شکل ۱۱-۲- تابلوی کاربری‌های تجاری و دیگر کسب و کارها

مبلمان و کفسازی

- مبلمان شهری باید جداگانه طراحی و مکان‌یابی شوند تا منظری شهری یکپارچه و هماهنگ ایجاد شود.
- با توجه به آنکه ماهیت تفریحی و پیاده این خیابان باید مبلمان شهری کافی جهت نشستن، روشنایی مقیاس عابر، دفع زباله و ... فراهم گردد.
- توصیه می‌شود طراحی و ساخت مبلمان این محدوده به صورت یک مسابقه صورت پذیرد و از استفاده از مبلمان شهری حاضر و آماده بی‌کیفیت موجود در بازار پرهیز شود.
- در صورت برگزاری مسابقه، توصیه می‌شود در دستور کار جانمایی مبلمان (بخصوص محل نشستن) نیز باشد - چه بسا رویکرد مناسب برای هویت کنگ استفاده از عناصر معمارانه و بنایی همچون سکو (اما با امکانات هوشمند) باشد و با تفکر مبلمان شهری به عنوان شی مجازی نصب شونده صنعتی قابل تولید انبوه و یک شکل پرهیز شود و به عبارتی در هر نقطه بتوان با

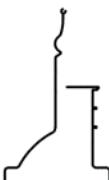


اصول ثابتی (همچون دی ان ای) طراحی مبلمان را مختص همان مکان انجام داد. برای بقیه مبلمانها می‌توان رویکرد حداقلی و حذفی داشت. یعنی فقط مبلمان شهری مخصوص نشستن با اهمیت باشد و عناصر دیگر مانند سطل آشغال، شیر آبخوری، کمترین خودنمایی را داشته باشند.

- توصیه می‌شود جانمایی این مبلمان ابتدا بر روی نقشه کلی مسیر مشخص شود و از نصب بی‌برنامه آنها پرهیز شود.
- توصیه می‌شود در جاهایی که نیاز به فضای یکپارچه وجود دارد و مبلمان ایجاد مزاحمت می‌کند، مانند پلازاها و یاد شده در چهار گره، مبلمان‌ها در حاشیه فضای اصلی جانمایی شوند.
- قرار دادن بیلبوردهای تبلیغاتی و غیر تبلیغاتی در خیابان ساحلی ممنوع است.
- با توجه به منظره لنگرگاه، تعییه نیمکت‌ها باید به نحوی باشد که امکان بهره‌مندی از این منظره فراهم باشد.
- توصیه می‌شود کفسازی محدوده با توجه به مبلمان و در ارتباط با آن طراحی شود تا نقاط مکث و حرکت ایجاد نماید.
- توصیه می‌شود در مسیر پیاده کنار ساحل زیرساخت هوشمند لازم جهت استفاده و اتصال الکتریکی تجهیزات و دستگاه‌ها و مبلمان هوشمند در ابتداء طراحی و تعییه شود.
- مبلمان شهری که احتمال تعییر و جابجایی بیشتری دارد، مانند انواع بازی‌ها (میز پینگ‌پنگ، شطرنج و ...) از مواد و سازه‌ای انتخاب شود که کمترین آسیب را به مصالح ثابت وارد کنند و ضمناً گذران، انعطاف پذیری و موقتی بودن آنها مشخص باشد.
- الزامی است که کفسازی کل خیابان در یک مرحله صورت پذیرد.
- پلاک‌های شمالی خیابان به هیچ وجه اجازه تعییر و دست بردن در کفسازی را ندارند.
- سطح پیاده‌رو نهایتاً ۱۰ سانتیمتر از سطح سواره‌رو بالاتر اجرا شود.
- در تمام نقاط عبور عابر از خیابان باید رمپ‌های کم شیب برای عبور توaniابان در نظر گرفته شود.
- اختلاف سطح پیاده‌رو و سواره‌رو در تمام طول خیابان باید یکسان باشد و به هیچ وجه تعییر نکند.
- سطح پیاده‌رو نباید به خاطر پلاک‌های مجاور تعییر ارتفاع یابد و این پلاک‌ها هستند که باید خود را با پیاده‌روی یکدست هماهنگ نمایند.
- سطح پیاده‌رو باید برای عبور ویلچر کاملاً مسطح باشد و حتی به اندازه یک سانتیمتر در آن اختلاف ارتفاع ایجاد نشود.
- نصب تایل‌های نابینایان ممنوع است. به جای نصب چنین تایل‌هایی که عموماً اجرای آن با خطاهای بسیار همراه است، باید تلاش شود که پیاده‌روها تا اندازه ممکن بدون مانع باشند، مبلمان شهر در محل مناسب نصب شوند و تنها در سر تقاطع‌ها و مکان‌های عبور از خیابان تایل‌های برجسته مخصوص نصب گردد.
- ایجاد ورودی پارکینگ از درون خیابان ساحلی به پلاک‌های مجاور ممنوع است.
- جدول خیابان باید هم سطح پیاده‌رو بوده و از آن بالاتر نزند.



- لازم است که به جای ایجاد موانع برای محدود کردن ورود احتمالی اتومبیل و موتور سیکلت به پیاده‌رو، با فرهنگسازی و تنبیه از این امر جلوگیری شود که هم به مراتب کم هزینه‌تر و هم بلند مدت‌تر خواهد بود و آثار سوء ایجاد موانع را نخواهد داشت.
- توصیه می‌شود از پر دوام‌ترین و با کیفیت‌ترین مصالح برای کف‌سازی و جدول سازی این محور استفاده شود به نحوی که یکبار اجرای آن تا بیش از ۵۰ سال عملکرد داشته و نیازمند مرمت یا تغییر نباشد.
- از این رو استفاده از جداول‌های بتنی مرسوم توصیه نمی‌شود و اسلب‌های سنگی با ضخامت‌های بالا و از سنگ‌های خاراء گرانیت، لاستر به صورت غیر صیقلی پیشنهاد می‌گردد.
- به جای جداول سنگی می‌توان از بتن درجا با عیار بالا در محل استفاده کرد. در این حالت توصیه می‌شود که همراه با جدول کانیووی ۴۰ سانتی‌متری در حاشیه جنوبی خیابان نیز اجرا گردد.
- رنگ آمیزی جداول اکیداً منوع است.
- اگر پیاده‌رو با پوشش تایل مفروش می‌گردد باید زیرسازی به نحوی باشد که هیچ‌گونه امکان نشست فراهم نگردد. از این رو یک لایه ۱۰ تا ۱۵ سانتی‌متری بتن با عیار بالا در زیر پوشش نهایی توصیه می‌شود.
- پیشنهاد می‌شود به جای تایل، پیاده‌روها را با لایه‌ای بتنی به ضخامت ۲۰ تا ۲۵ سانتی‌متر با عیار بالا و یک لایه مش بسیار سیک و نازک در کف اجرا شود. در زیر این لایه بتنی باید خاک سطحی کوبیده شود و یک لایه بتن مگر به ضخامت بین ۷ تا ۱۰ سانتی‌متر ریخته شود.
- از بتن‌های رنگی برای این امر می‌توان استفاده کرد تا طرح پیاده‌رو از یکدستی خارج شود.
- لازم به یادآوری است که رنگ آمیزی پیاده‌رو یا المان‌های شهری نامناسب‌ترین شیوه برای سرزنشگی بصری است. به جای این امر که عموماً به اختشاش بصری منجر می‌شود توصیه می‌شود سرمایه‌گذاری بر فضای سبز مناسب و هنر محیطی صورت پذیرد.





شکل ۱۲-۲ - مبلمان و کفسازی

- به منظور دفع آبهای سطحی، شیب خیابان به سمت خلیج در نظر گرفته می‌شود.
- توصیه اکید می‌شود برای جمع آوری آبهای سطحی به هیچ وجه از جوب استفاده نشود. احداث جوب آب ممنوع است.
- در ضلع جنوبی نهایتاً کانیووی ۴۰ سانتیمتری طراحی گردد و در فواصل کم دریچه‌هایی باشد که آب را از درون کانیو مستقیماً به خلیج منتقل کنند.



شکل ۱۳-۲ - کفسازی

- تیرهای روشنایی سواره تنها در ضلع شمالی خیابان نصب شوند.
- از همین تیرها هم برای روشنایی ساختمان‌های مهم عمومی جداره شمالی استفاده شود.
- باید در این خیابان برای عابر پیاده به صورت جداگانه روشنایی در مقیاس انسانی تعییه گردد.





پوشش گیاهی:

- در دو سوی خیابان کاشت دو ردیف درخت نخل تزئینی توصیه می‌شود.
- مطابق طرح پروفیل عرضی، محل کاشت این درختان در لبه پیاده‌رو و در باغچه‌های یک متر در یک متر می‌باشد.
- درختان نخل تزئینی به علت همکووانی با عناصر دورنمای شهری برای خیابان ساحلی مناسبند. به علاوه این درختان به علت تننه‌های باریک و ارتفاع بلند بعد از رشد کامل دورنمای دریایی شهر را مسدود نخواهند کرد و در هماهنگی با آن خواهند بود.
- کاشت درختان بلند قامت دیگر در این خیابان توصیه نمی‌شود.
- در حال مطابق تصویر حاضر در پیاده‌روی سمت دریا شهرداری اقدام به کاشت درختانی با تاج پهن نموده است. این درختان با رشد بیشتر باعث مسدود شدن دورنمای دریایی شهر خواهند شد. توصیه می‌شود این درختان بدون آنکه صدمه بینند جایجاً شوند و در داخل شهر مجدداً کاشته شوند.



شکل ۱۴-۲ - پوشش گیاهی

- کاشت هرگونه چمن ممنوع است.
- برای کاشت گیاهان زینتی کوتاه قامت باید از گونه‌هایی استفاده شود که نیاز آبی کمی داشته، و در برابر شوری نسبی آب، کم آبی و گرمای شدید مقاوم باشند.

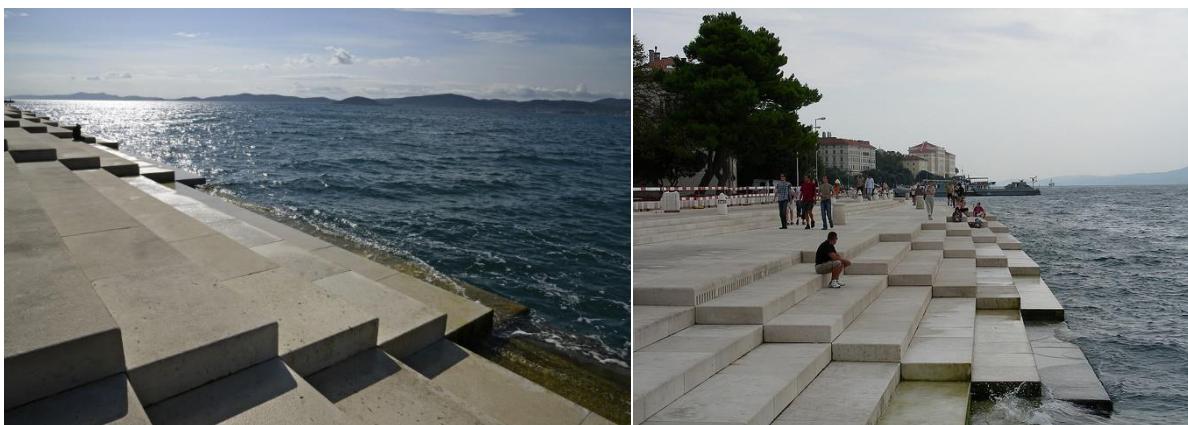
دیواره‌ی لنگرگاه:

- در خیابان ساحلی لازم است که ارتباط با سطح آب فراهم شود.
- مطابق تصویر، متناسفانه در قسمت بزرگی از این خیابان دیواره‌ای به ارتفاع چند متر فضای پیاده‌روی سمت دریا را از سطح آب جدا کرده است و عملأً چنین ارتباطی از بین رفته است.



شکل ۲-۱۵- دیواره‌ی لنگرگاه

- توصیه می‌شود این دیواره با نظارت سازمان‌ها و ارگان‌های ذی ربط بازطراحی شده و به صورت پلکانی در آید.
- شیب و ابعاد این پلکان به نحوی باشد که امکان نشستن و حرکت بر روی آن به راحتی فراهم آید و خطر پرت شدگی نداشته باشد. به عبارت دیگر بازطراحی این دیواره‌ی ساحلی در قالب یک فضای شهری پویا توصیه می‌شود.



شکل ۲-۱۶- شیب و ابعاد پلکان

- ایجاد دیواره و از بین بردن ساحل ماسه‌ای در دیگر نقاط شهر و به ویژه در سمت غربی شهر که خارج از محدوده‌ی لنگرگاه است و ساحل ماسه‌ای دست نخورده باقی مانده ممنوع می‌باشد.
- سواحل ماسه‌ای شهر باید به عنوان یکی از با ارزش‌ترین فضاهای شهری تفریحی و ارتباط زیستی دریا و کرانه برای آینده شهر کاملاً حفظ شوند و از تخریب و ساخت و ساز به دور مانند.





۵-۲- نمونه سناریوی طراحی شهری برای نوار ساحلی بندر کنگ و جداره خیابان بهشتی



نمونه سناریوی طراحی شهری برای نوار ساحلی بندر کنگ و جداره خیابان بهشتی

اکنون که ضوابط طراحی شهری برای سیما و محدوده نوار ساحلی کنگ و همچنین راه ساختاری از خیابان بهشتی تا برکه دریادولت تدوین شده است، بستر برای انجام طراحی فراهم است. طراحی شهری که این ضوابط را رعایت کند پیش بینی می‌شود که می‌تواند حساسیتهایی که برای طرح ویژه شهر کنگ در نظر گرفته شده را برآورده نماید. اما به دلایل متنوع که به برخی از آنها اشاره خواهد شد بین این دو مرحله یا سطح، یعنی سطح ضوابط و سطح طراحی یک خلاصی وجود دارد که این بخش از گزارش سعی بر روشن سازی این خلاصه دارد تا با انجام دو مثال نشان دهد که چگونه با وجود ضوابط نوشته شده طراحی ممکن است به خطای نسبی رود و برعکس، نشان داد که چه نقشه‌ها و قابلیتهایی را از سطح طراحی می‌توان انتظار داشت که نتیجه ای فراتر از عمل کردن یک به یک به مجموعه ضوابط داشته باشد. در قسمت اول نمونه سناریوسازی برای نوار ساحلی آزمایش می‌شود و در قسمت دوم نمونه ای برای خیابان شهید بهشتی محدوده از ساحل تا میدان شهرداری مورد طراحی قرار می‌گیرد و در آخر بحثی پیرامون لزوم برقراری یکپارچگی میان این مداخلات طراحانه شامل میدان شهرداری، نوار ساحلی، گذر زیرمهره، خیابان بهشتی، و فضاهای میان بافتی مطرح خواهد شد. سوال اصلی این است که چگونه با استفاده از این ضوابط طراحی کنیم؟

۱-۵- نوار ساحلی

ضوابط فعلی ارائه شده خیابان ساحلی موجود را با تغییراتی مواجه می‌کند، مثلاً عرض آن را تعديل و کم می‌کند، آرامسازی آن را توصیه می‌کند، بنابراین مقطع جدیدی را پیشنهاد می‌دهد، زیبایی بصری و کارآیی عملکردی عناصر موجود در آن از مبلمان شهری تا نورپردازی را کنترل می‌کند، زشتهای ناهمانگیزها و بدنظامی‌ها را به حداقل می‌رساند. فضای شهری این محدوده را به سامان می‌کند و یکپارچگی کلی ضوابط را تضمین می‌کند. پوشش گیاهی را کنترل می‌کند، پیشنهاد مقطع پله ای برای ارتباط بهتر دریا و نوار ساحلی می‌دهد. و همین‌طور چندین موضوع ساماندهی دیگر را. ممکن است ضوابط طوری مورد خواش قرار گیرد که برخی هویتهای موجود در کنگ تغییر شکل دهند، تا حدی که از خاص بودن آن کاسته شود. بنابراین ضوابط به خودی خود تضمین حتمی ندارد که اجرای بند به بند آن منجر به طراحی خوب می‌شود.

چالش مهم طراحی نوار ساحلی این است که ایجاد فضای تفریحی و سرزنده لب ساحل با سیاستهای حفاظت سیمای تاریخی و فرهنگی کنگ متناسب و مقارن نباشد و این دو موضوع رو به روی یکدیگر قرار گیرند. مورد اول اکنون در وضع کنونی این محدوده شامل عناصری



مانند آلاچیق های نامربوط به هویت بستر، چیدمان مبلمان شهری و تجهیزات تفریحی به شکلی ناهمانگ با بستر شهر است و همچنین خیابان ساحلی که عنصری است مدرن و در سالهای گذشته وارد زندگی این شهر شده است. از طرف دیگر به پتانسیلهای موجود در فرهنگ فضایی کنگ، زیرساختهای مورفولوژیک کنگ توجه نشده است، معماری حصیری، ارتباط بهتر خشکی با دریا، پیاده محور شدن فضا، ایجاد پلازاهای شهری و استفاده بهینه از فضای خالی در اختیار که فعالیتهای متنوع تری را بتوان برای سرزنشه تر شدن فضا تدارک دید.

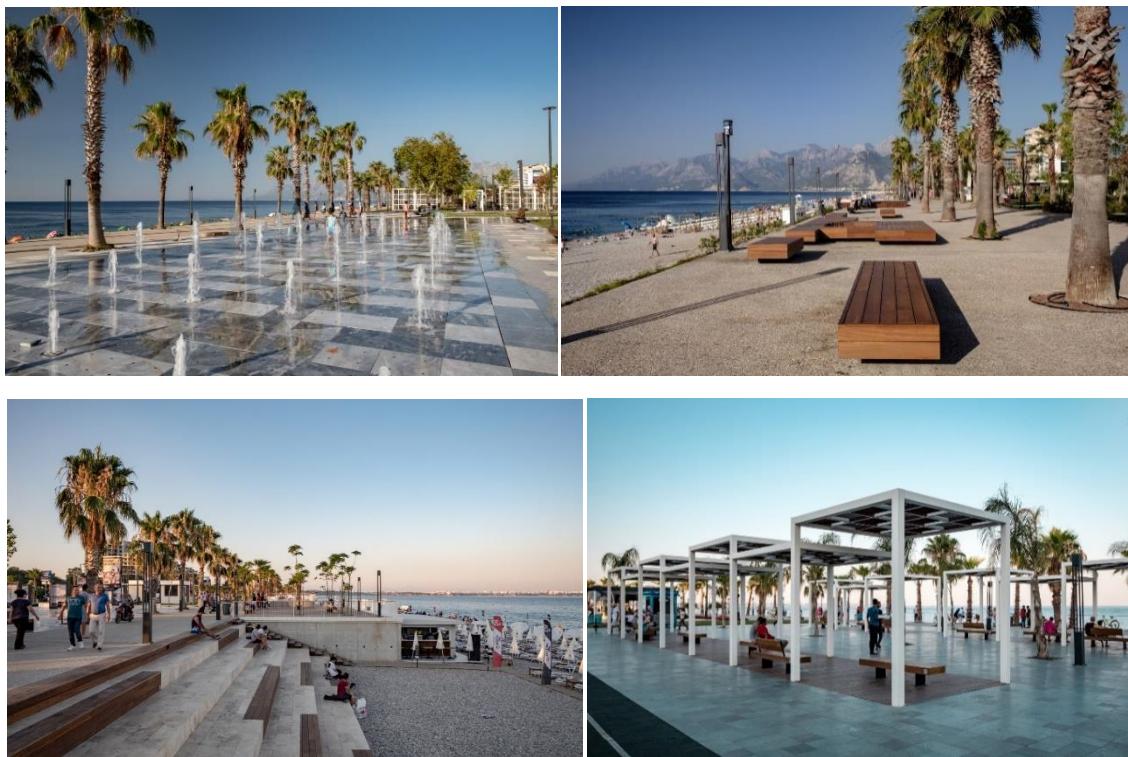
خطر دیگر افتادن در دام طراحی شهری کلیشه ای و ظاهری (مثال جی بی آر دوبی) و در حالت بهتر آن طراحی شهری اصولی اما تقليدی از مثالهای موفق (موفق از چه زاویه ای خود جای بحث دارد که اینجا مجال آن نیست) (مثال کنیالتنی آنتالیا) است. مسلما هر دو سطح طراحی ظاهرگرای فوق برای کنگ نمی تواند طرحی ویژه را رقم زند. برخی از کلیشه ها (که منطقی هم هستند) در ضوابط آورده شده اند، با توجه به منطق کانسپت طراحی قابل اجتناب هستند مانند استفاده (منظم) از درخت نخل، همچنین برخی از ریسک های احتمالی مانند به مسابقه گذاشتن طراحی مبلمان شهری که می تواند بسیار مثبت باشد و یا به نتایج درخور نیانجامد.



شکل ۱۷-۲ - طراحی نوار ساحلی

راست: دوبی، مسیر پیاده جی بی آر - طراحی شهری کلیشه ای و همه جایی - چپ: خیابان با دو طرف نخل در کالیفرنیا برنده هویتی کالیفرنیا





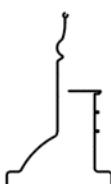
شکل ۲-۱۸-۲- نمونه طراحی نوار ساحلی در آنتالیا

Antalya Konyaalti Coastline Urban Rehabilitation / OZER/URGER Architects –

source: archdaily.com

۲-۵-۲- سناریو: کنگ و مسیرهای آبی

تلاش برای سناریوسازی برای این است که نشان دهد طراحی نقشی فراتر از صرفا عمل کردن به ضوابط دارد و هدف این است که با ارائه مثالی متفاوت نشان دهد که تولید طرح‌های آرمان‌گرایانه برای پروژه‌های ویژه لازم اند و چشم انداز سازی ای که ریشه‌ای به مسائل شناسایی شده شهر پردازد.



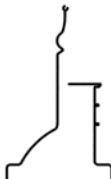


شکل ۲-۱۹- جبهه جنوبی شهر

شکل ۲-۱۹ جبهه جنوبی شهر و نیز سمت شرق کاخ دوج و کلیسا سن مارکو - دو شبکه متداخل کانالهای آب و جزایر به هم متصل با پلهایی که در شبکه مسیرهای پیاده قرار دارند.

۳-۵- تخلخل میان آب و خشکی

شهر کنگ از آن دسته شهرهای باقیمانده از تمدن انسانی است که تجربه کردن آن همچون خواندن کتاب شهرهای نامرئی اثر ایتالو کالولیتو است، کنگ از همان جنس شهرهای ازلی و شاعرانه است که انسان را از خودش بیرون می‌آورد و دنیا (کوچک) دیگری را به روی او می‌گشاید. کتاب شهرهای نامرئی توصیف شهرهایی خیالی است که از نگاهی واریاسیون‌هایی از شهر و نیز هستند. از دید یک ونیزی اگر به کنگ نگاه کنیم، می‌توانیم کنگ را همچون یک ونیز خشک بینیم. هنگام بارندگی‌های شدید کنگ تبدیل به ونیز می‌شود: سیل وارد برخی از معابر می‌شود، گویی این معابر کanal آب هستند. بنابراین معابر کنگ همچون شهر ونیز به دو دسته تقسیم می‌شوند، آنها که آب گرفته می‌شوند و آنها که آب در آنها کم جاری می‌شود. در این موقع، شهر متشکل از جزیره‌هایی می‌شود که بعضی از بلوکها توسط آبها احاطه شده اند. مسیر نهایی همه روانآههای کنگ دریا است. در نزدیکی ساحل دریا می‌توان تصور کرد که روان‌ابها قدرت و ظاهر جدی‌تری دارند. در محدوده میان دو موج شکن-اسکله بندر کنگ که بافت اصلی شهر قرار دارد، این روانآههای به داخل دریا می‌ریزند. همانطور که در قدیم نیز چنین بود. یکی از مهمترین نقاطی که آب بسیاری را به این شکل تخلیه می‌کند گره انتهای گذر زیرمehr و تلاقی آن با خیابان ساحلی است که در این نقطه تلاقی، حجم عظیمی از روانآههای از زیر خیابان ساحلی از دریچه‌ای به دریا می‌ریزند. میزان این آب گاهی بیشتر از گنجایش کanalی است که برای آن تدارک دیده اند و سرریز می‌کند به داخل خیابان (رجوع کنید به مجلد چهارم).





مکان مهم دیگر انتهای خیابان شهید بهشتی است. خود خیابان که همواره در پست ترین نقطه نسبت به بافت اطرافش قرار دارد همه روآتاب ها در آن جمع شده و از این خیابان شیبدار به طرف ساحل تخلیه می‌شوند. بین این دو نقطه از شهر، چند کوچه باریک شمالی جنوبی مستعد برای تخلیه آب نیز وجود دارند که همگی عمود بر محور خیابان ساحلی حامل آب هستند. پس اگر استعاره کنگ همچون نیز را بهتر تصحیح کنیم، کنگ در نزدیکی ساحل بیشتر شبیه به نیز می‌شود. و تخلخلی روی می‌دهد بین آب و خشکی که در این سناریو مرکز توجه قرار می‌گیرد.

۱-۲ خیابان ساحلی یا پلازاها کنگی؟ به سوی پیاده محوری و محدود کردن خودرو نکته دوم این است که خیابان ساحلی نه تنها جنبه تاریخی ندارد بلکه بیشتر تقليدی و به شکلی هم که اکنون هست غیر ضروری می‌نماید. از نگاه میراثی و قرن بیست و یکمی (پایداری، شهر هوشمند و...) وضع موجود خیابان توجیه قوی‌ای ندارد. عرض پهن موجب سرعت گرفتن خودرو می‌شود، زیرساخت دوچرخه ندارد، فضای زیادی از ساحل با آسفالت پوشانده شده که سلب کننده بسیاری امکانات عرصه عمومی از شهروندان پیاده است، همین طور از نظر معنای سمبولیک نیز یک تجربه پشت سر گذاشته است.

در قرن بیستم مدد شده بود که اتومبیل را به لب ساحل بیاورند و جاده‌ای ساحلی منظر زیبای دریا و ساحل را به درون اتومبیلهای شخصی بیاورند. رفته رفته علاقه به احداث خیابان‌های ساحلی، ممالک در حال توسعه را نیز در بر گرفت و به سبک غربی با تاخیر زمانی دیگر بنادر کشورهای جهان کمابیش خیابان‌ها و جاده‌های ساحلی احداث کردند و مکان دور زدن خودروها با سرشیستن جوان و درختان نخل و عینک آفتابی صحنه تکراری اکثر این شهرها شد که در کنار آن در پیاده راه نیز چند خانواده به قدم زدن مشغولند. حتی در سال‌های اخیر هم با انبساط طراحی شهری با الزامات نئولیبرال شاهد احداث پیاده راه‌های ساحلی تفریحی مشابه در گوشه و کنار مناطق توریستی جهان هستیم که تاثیر مستقیم و غیر مستقیم بر اذهان تصمیم‌سازان بومی خودمان هم گذاشته و می‌گذارد. این شیوه تکراری زندگی کردن منظر ساحلی اکنون در آنتالیا و دوبی تجربه می‌شود، طراحی شهری هم تمام قد در خدمت آمال تکراری شهرهایی است که تشننه تکرار مدل‌های تجربه شده از این دست هستند و دنبال اقتصاد توریسمی که همه جایک حال و هوا دارد، امروزه با ایجاد تنوع در تعریف مسیر و کفسازیهای زیبای وارداتی همه جا مثل هم شده‌اند. بسیاری از شهرهای ساحلی چین، مالزی، سنگاپور، ترکیه، قبرس، امارات... که ناتوان از مدرن‌سازی هویت بومی خود بودند خود را تسليم توسعه یکسان‌ساز کرده‌اند. البته کنگ خوشبختانه در معرض چنین نیروهای اقتصاد سیاسی در این مقیاس‌ها نیست و نمی‌تواند وارد چنین بازی‌های جهانی سازی شود، اما ذهنیت مردمانش می‌تواند تحت تاثیر این تجارب تاریخ مصرف گذشته باشد. خوشبختانه کنگ هم مانند نیز هنوز به اتومبیل تسليم نشده است. شاید بتوان گفت (متاسفانه) این شهر به موتورسیکلت تسليم شده است اما اتومبیل هنوز جایگاه سلطه آمیزش را به اینجا باز نکرده است. همان‌طور که می‌دانیم امروزه طراحی شهری پیش‌تاز در زمینه پایداری به محدود کردن همه‌جانبه خودروی شخصی می‌پردازد. تکنولوژی‌های جایگزین، خودروهای خود ران و هوشمند برقی و اشتراکی در آینده جای خودروی شخصی را خواهد گرفت. مانند دوچرخه‌های اشتراکی که هم اکنون با شبکه پارکینگ‌های خود در شهرها حضور خود را قطعی کرده‌اند. بنابراین حمل و نقل در آینده‌ای نه چندان دور امر ناگیری است که موجب تغییر و به روز رسانی زیرساخت شهرها می‌شود. پس چرا کنگ زودتر به استقبال این آینده نرود؟

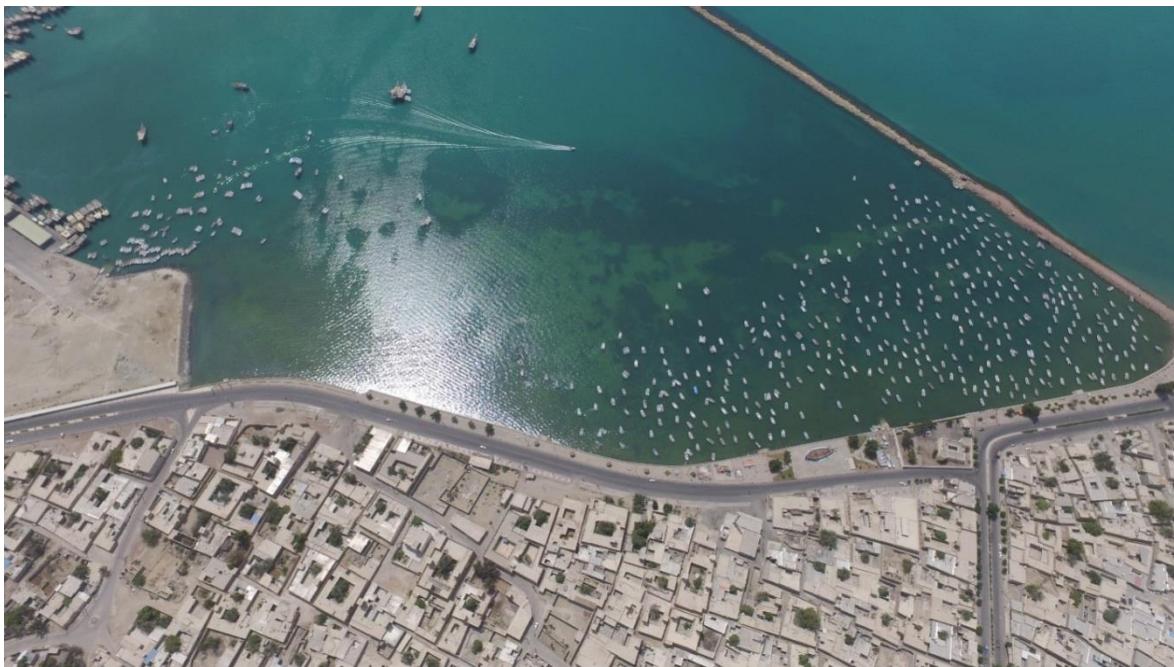


شکل ۲۰-۲- میدان تاریخی رپوبلیک (جمهوری) پاریس

شکل-بالا میدان تاریخی رپوبلیک (جمهوری) پاریس که بارها مورد بازنگری قرار گرفته - دو وضعیت اخیر میدان قبل از ۲۰۱۳ که میدانی قرن بیستمی بود پر از آسفالت و اولویت با ترافیک خودرو، اکنون اولویت با پیاده است و تردد خودروها و سرعتشان تا جای ممکن محدود شده است. شکل پایین، قسمت شمالی میدان را نشان می‌دهد که مسیر دوچرخه و اتوبوس اضطراری سواره همنگ با کفسازی پیاده با طرافت از یکدیگر جدا شده اند و از آسفالت دیگر خبری نیست.



شکل ۲۱-۲- قسمت شمالی میدان



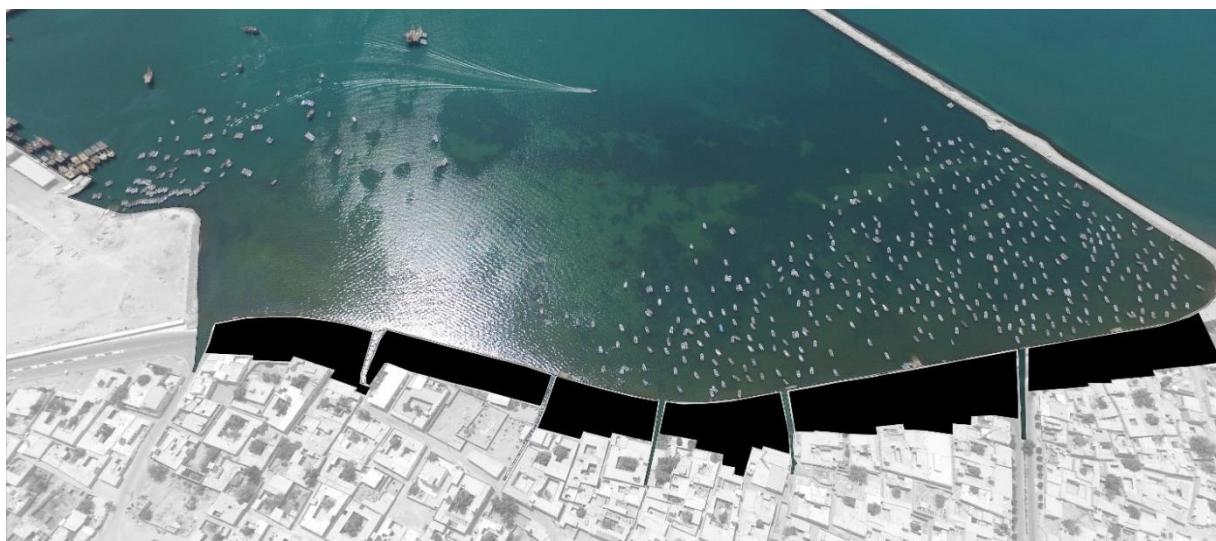
شکل ۲۲-۲ - خیابان ساحلی موجود

خیابان ساحلی موجود هم به دلیل اینکه عملکرد جاده ای هم ندارد، نقش اشتباہ کمربندی خود را هم حتی ایفا نمی‌کند. در قسمت غربی، این خیابان بن بست می‌شود. از خیابان بهشتی به سمت غرب عملاً خیابان یک کوچه بزرگ بن بست است. همانطور که در ضوابط نیز آورده شده، عرض این خیابان باید محدود شود به مسیر دوچرخه، مسیر رفت و برگشت سواره و فضای پارک از یک طرف. آنچه سناریوی جدید می‌خواهد مطرح کند این است که ضوابط بر پایه مبنا قراردادن خیابان به عنوان موضوع اصلی مورد تفکر تنظیم شده است. یعنی فرض بر این بوده است که اینجا خیابانی وجود دارد که باید ساماندهی شود و پیاده راه‌های دو طرف آن تقویت شوند و در گره‌ها این خیابان آرامسازی می‌شود و برای هر گره برنامه طراحی شهری تدوین شده است. اگر بیاییم مجموع سطح اشغال شده توسط گره‌هایی که به درستی شناسایی شده اند را با سطح پیاده راه محاسبه کنیم می‌بینیم که در واقع ما با یک سری گره-میدان‌هایی سر و کار داریم که در یک محور طولی کنار هم قرار گرفته اند. مشخص می‌شود که خیابان در این قسمت شهر (بین دو موج شکن) عنصر اصلی نیست، بلکه وجود فضاهای خالی ای است که امکان تبدیل شدن به پلازاهایی ساحلی هستند، همچنان که در گذشته ارتباط بی‌واسطه ای با دریا از طرف ساحل و بافت شهر برقرار بود.

عکس پهبهادی وضع موجود ارتباط شهر (ساحل) با دریا - خودنمایی آسفالت، کمنگ شدن میزان فضای خالی قابل استفاده. اگر فضاهای باز موجود را در نوار ساحلی نشان دهیم و آنها را بر اساس ساختار معابر شهر تفکیک کنیم به تصویر زیر می‌رسیم که محدوده بین خیابان بهشتی و گذر زیرمهره را نشان می‌دهد که با سه کوچه ای که عمود بر محور ساحل امتداد داده شده اند به چهار فضا تقسیم شده است. اگر خیابان بهشتی و گذر زیرمهره را هم به این خطوط عمودی تقسیم کننده اضافه کنیم در تصویر زیر شش سکانس متوالی از فضاهای میدان مانند در امتداد هم خواهیم داشت. نام این سناریو از این جهت ونیز گذاشته شده است که تصور شده است این فضاهای توسعه از مساحت محدوده ای که مساحت از یکدیگر جدا شده اند و نیاز است برای برقراری ارتباط مجدد بین آنها پلهایی قرار داده شود. پلهایی که مساحت اند اما همچون

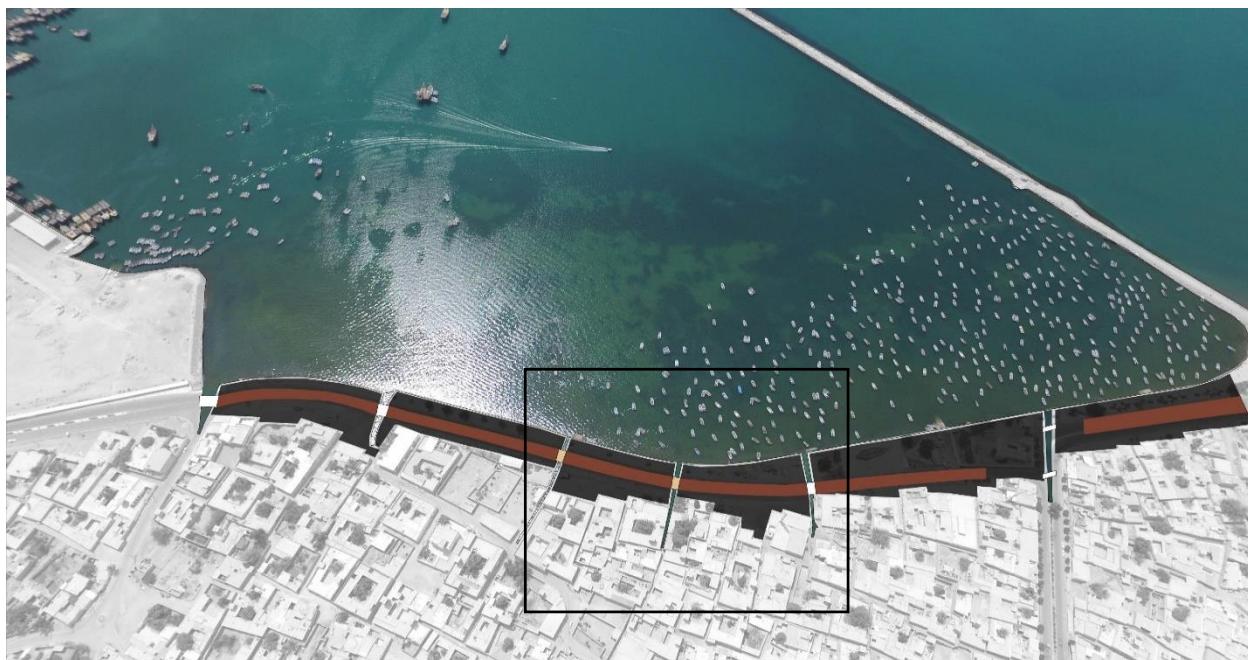


سرعت گیر طبیعی هم عمل می‌کنند. این شیارهای ایجاد شده و گود شده هم جنبه نمادین دارند و هم کارکردی و هم زیباشناصی. جنبه نمادین آنها این است که جمع بندی آنچه طرح ویژه کنگ بر آن بوده تا ساختار اکولوژیکی قدیمی درواها را احیا کند، نقش حیاتی درواها برای شهر را آشکار و نمادین در این نقطه مهم از شهر بازمایی کند و به آن رنگ و بویی زیباشناصنه دهد و جاودانه شان کند. اگر این زیرساختها تا کنون فراموش شده بودند، اکنون در سرزنشه ترین نقطه شهر حضور خود را به شهر وندان و توریستها اعلام می‌کنند. همانطور که زاینده رود به زیبایی در اصفهان خودش را عرضه می‌کند یا هر زیرساخت دیگری. با گود کردن تدریجی شیارها و اتصالشان به دریا، آب دریا در محدوده نوار ساحلی به داخل شهر آمده همچون خورهای کوچکی فضای ساحل را به چند قسمت تقسیم کرده (که هر کدام از این قسمت‌ها مشابه گره‌هایی هستند که در ضوابط آمده است).



شکل ۲۳-۲- شیار-کanal- درواها

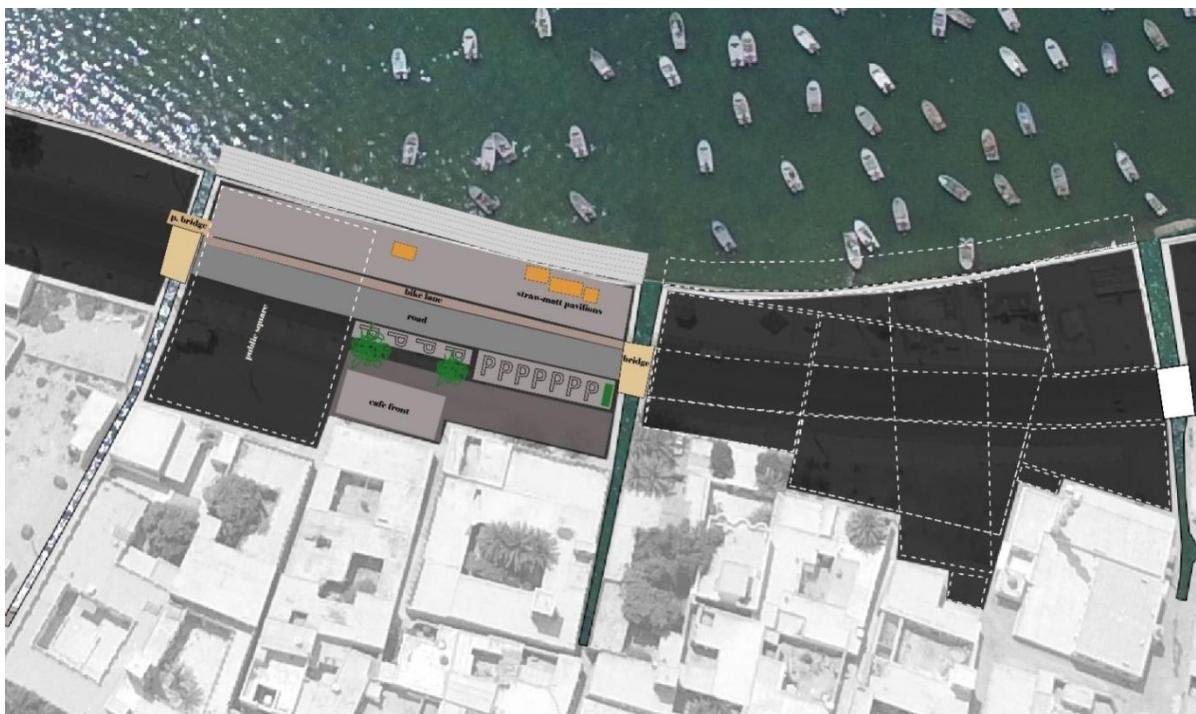
این شیار-کanal- درواها هنگامی که به کوچه‌ها می‌رسند وقت شده است که مدخل دسترسی به منازل نباشد. ضمن اینکه کوچه‌هایی انتخاب شده اند که پتانسیل دروا بودن را دارند. یعنی هنگام جاری شدن روایتها این معابر حامل آب هستند که به راحتی در دریا دشارژ می‌شود. بخصوص در دو نقطه گره زیرمهره و گره پاسگاه. این سناریو در هماهنگی با برکه بزرگ میدان شهرداری نیز عمل می‌کند. در صورت نیاز به تخلیه آب از برکه تا چشممه آن در خیابان بهشتی به هم متصل اند و آب به راحتی می‌تواند در این مجرای جاری شود، و شاید این امکان را هم بدهد که تصویر آب جاری شده حتی در زمان سیلاب (بهتر است گفته شود بارندگی شدید) به دلیل تصفیه شدن اولیه در برکه میدان شهرداری آنچنان گل آلود نباشد و تجربه بارندگی در شهر به تجربه ای خوش آیند بدل گردد.



شکل ۲-۲۴- احداث مجدد خیابانی در محدوده سناریوی برنامه‌ریزی رواناب‌ها

اکنون که درواها نمود جدی خود را در پیوند دوباره با دریا نشان داده و تعریف کننده تقسیمات فضای شهری شده اند، روند طراحی آغاز می‌شود. ابتدا برای بازگرداندن کارکرد حمل و نقل و متصل کردن فضاهای هم خیابانی جدید احداث می‌شود (شکل---) که با ایجاد پلهایی بین این شبه جرایر قابل تصور است. خیابانی محدود به: محل تردد دوچرخه با دو باند، دو باند سواره به اضافه مقداری فضای اضافه که کمک کند در جاهای مناسب امکان تعییه پارکینگ راحت تر فراهم شود. محل پارک خودروها بصورت خطی نخواهد لود که سیمای تاریخی بندر ساحلی را مخدوش کند. محل پارک خودروها با توجه به پتانسیلهای موجود در هر یک از سکانسها و با توجه به برنامه کلی استفاده از این فضاهای عمومی فکر می‌شود (مثال شکل---). این خیابان همانطور که در مثال طراحی میدان روپلیک پاریس نیز اشاره شد، خود را به فضا تحمیل نمی‌کند. وجود دارد به خاطر ضرورت، اما با کمترین دخالت. با آرامسازی جدی آن دیگر نیازی به جدول کشی صریح، آسفالت کردن و اختلاف سطح مشخص نباید وجود داشته باشد. خیابان، یا بهتر از بگوییم معبر سواره، در اینجا بخشی از پلازا است که اتومبیل اجازه ورود به آن را دارد. (اندک بازنگری در ضوابط را به همراه خواهد داشت).

در شکل زیر (شکل ۲۵-۲) به توسعه امکانات طراحی پلازاها در محدوده بزرگنمایی مشخص شده در شکل ۲۴-۲ خواهیم پرداخت.



شکل ۲۵-۲- توسعه امکانات طراحی پلازاها در محدوده بزرگنمایی مشخص شده در شکل ۲

برای طراحی هر سکانس-پلازا نخست تحلیلی از هندسه پنهان و پتانسیلهای تعریف کردن فضاهای درون آن و خوانایی آنها و تصور کردن نقش ها کارکردهای آن فضا لازم است. سپس ملاحظات کارکردی دیگر مانند الزامات طراحی معبر سواره و دوچرخه و یا توجه به کاربری های موجود. در شکل بالا روند طراحی کردن نشان داده شده است. برای ارتباط بهتر با دریا و تماسی آن همانطور که در ضوابط نیز آمده است در اتصال تدریجی پلازا با دریا طراحی مقطع به صورت پلکانی انجام گرفته است که پیشنهاد میشود پیش روی به سوی دریا صورت گیرد، این فضای پلکانی در جذب امکانات تجربه/استفاده متنوعی از فضا را فراهم می‌کند.

در شکل صفحه بعد که بزرگنمایی یکی از سکانسها با جزئیات بیشتری نشان داده است، مثالی از آزمایش این سناریو در چگونگی پاسخ آن به ملزمات طراحی و همچنین کیفیات منحصر به فردی که قادر به تولید آن است. طراحی این پلازا با تحلیل هندسه فضا و تقسیمات هندسی آن صورت گرفته است. سه نوار افقی مشخصا سکوی پلکانی متصل به پیاده راه عریضی است که چند سایهبان حصیری (طراحی شده مخصوص اینجا - جایگزین آلاچیق های کلیشه ای همه جایی) در آن قرار داده شده است. اما بخش شرقی آن خالی گذاشته شده است تا پتانسیل موجود برای در نظر گرفتن پلازا بی نسبتا بزرگ و خوش تناسب با کشیدگی شمالی-جنوبی (مستطیل با نقطه چین سفید) مخدوش نشود. دو نوار افقی دیگر مربوط به دوچرخه و سواره است. دو درخت موجود جایجا شده و رویه روی مکانی که رستوران/کافه شده است حدود فضا را برایش مشخص می‌کنند. و پیش آمدگی جلوی این ساختمان سنتی برای استفاده آن برای محل نشستن کافه مناسب است. دو فضا برای پارک سواره در نظر گرفته شده که یکی عمودی دیگری افقی است. در صورت نیاز می‌توان پارکینگ دوچرخه (موتورسیکلت) را جایگزین پارکینگ افقی کرد.



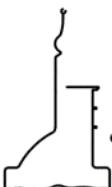
پلهای همان طور که اشاره شد نقش فضای اتصال دهنده و گذار همراه با مکث ایجاد می‌کنند. سرعت خودرو را خودبه‌خود کم کرده، برای رهگذر تفکیک میان فضاهای به همراه نگاه = انداختن به دور و بر به وجود می‌آورند، موجب محدود شدن ورودی و خروجی به فضاهای پلازا می‌شوند که این امر به خوانایی و تعریف شدن بهتر فضای پلازا کمک مهمی می‌کند.



شکل ۲-۲۶- فضای اتصال دهنده (پلهای)



دکتر اشکان رضوانی نراقی - دکتر کاوه رسیدزاده



بخش سوم:

راهنمای طراحی شهری
خیابان استخوانبندی اصلی
شهر در ساختار فضایی شهر
تاریخی بندر گنگ

**Urban Design Guidelines for
the Suggested Street for the Spatial
Structure of Bandar-e Kong**

طراحی پژوهشی
مرکز تحقیقات راه. ملدن و شهسازی





بخش سوم: راهنمای طراحی شهری خیابان استخوانبندی

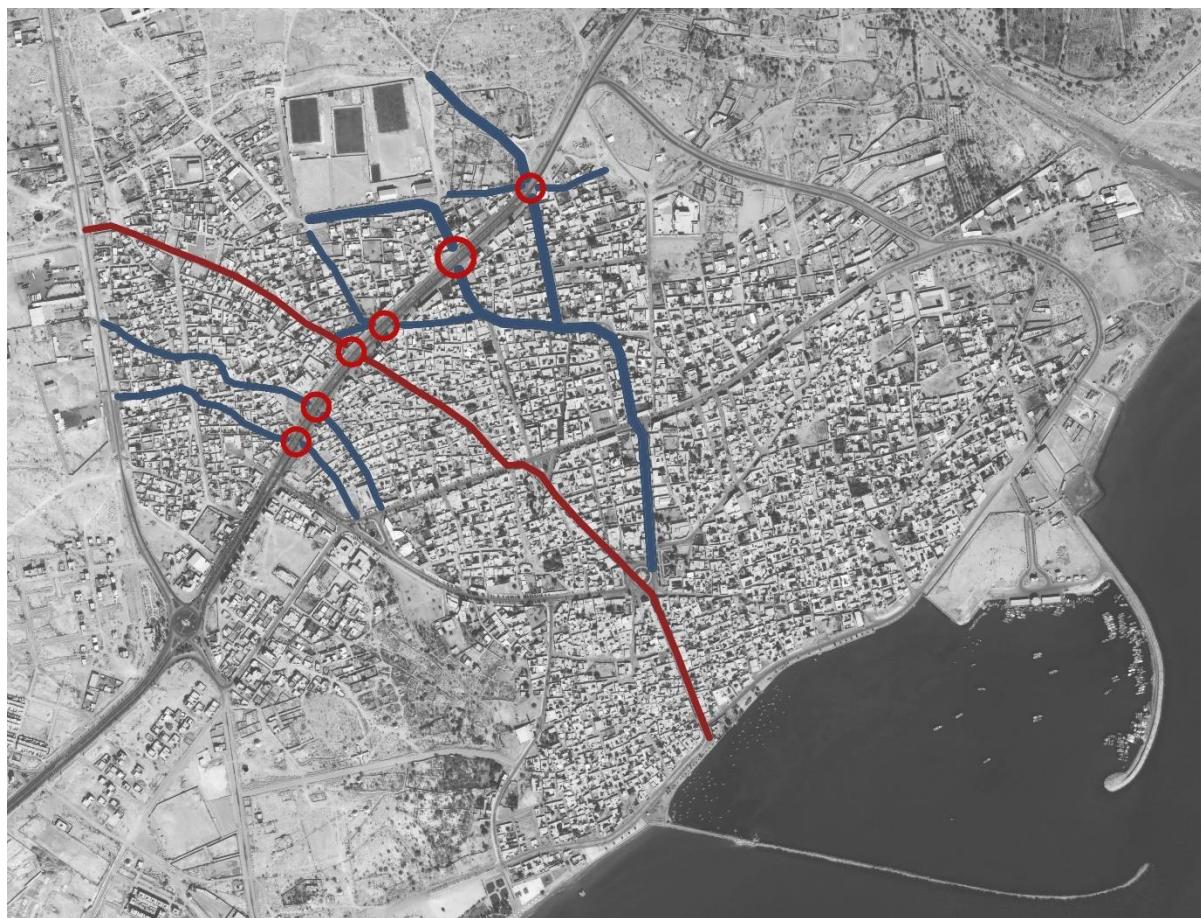
اصلی شهر در ساختار فضایی شهر تاریخی بندر گنگ

۱- مقدمه

در طی مطالعات صورت گرفته در بخش شناخت این پروژه، ضعفی ساختاری در استخوانبندی شهر گنگ شناسایی گردید: ارتباطی قوی بین بافت میانی و تاریخی شهر با محله ابودر وجود ندارد. محله ابودر در شمال بلوار آیت الله خامنه‌ای (خیابان ارتباطی با بندر لنگه) کاملاً منفک از بافت میانی و تاریخی شهر رشد کرده و ارتباط مناسبی بین محورهای آن با خیابان‌های اصلی باقی شهر وجود ندارد. این ضعف ارتباط فضایی حتی در نقشه ذهنی ساکنان شهر نیز انعکاس یافته است به نحوی که در ذهن بسیاری از مردم مرز شمالی شهر جاده ارتباطی با بندر لنگه می‌باشد و اصولاً محله ابودر در این نقشه ذهنی جایگاهی ندارد و جزئی از شهر دانسته نمی‌شود.

خوبی‌ترین برهه در این نقشه ذهنی این است که در حدود زیادی در امتداد هم قرار دارند. این امر به دلیل باز نگه داشتن مسیرهای حرکت آب بوده است.



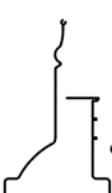


شکل ۱-۳ - ساختار استخوانیندی شهر کنگ

در این میان مسیر مشخص شده با رنگ قرمز در تصویر فوق با توجه به موقعیت مرکزی آن در شهر، عبورش از میدان انقلاب (شهرداری) به عنوان مهم‌ترین گره شهری، اتصالش به جاده ساحلی و اनطباقش بر بلوار شهید بهشتی به عنوان یکی از مهم‌ترین خیابان‌های تجاری شهر می‌تواند در قالب یک کل انسجام یافته به عنوان جزئی از استخوانیندی شهر مطرح شده و نقیصه مطرح شده در سازمان فضایی شهر را برطرف نماید. به علاوه، دو انتهای معتبر در شمال و جنوب شهر به دو المان کالبدی شاخص در نقشه ذهنی شهروندان ختم می‌شود که این امر کمک می‌کند تا در بازطراحی آن در قالب یک کل منسجم از این المان‌ها استفاده نمود. در جنوب و در محل تقاطع بلوار شهید بهشتی با خیابان ساحلی، ساختمان پاسگاه به عنوان یک نشانه فضایی قوی حضور دارد و در انتهای شمالی این معتبر و در محل تقاطع آن با جاده مواصلاتی با شهر بستک، برکه دریا دولت به عنوان بزرگ‌ترین و یکی از قدیمی‌ترین برکه‌های شهر قرار دارد. این دو نشانه فضایی به صورت نمادین می‌توانند باعث تثبیت ابتدا و انتهای معتبر شده و آن را در قالب یک کل در سازمان فضایی شهر و همچنین نقشه ذهنی شهروندان تثبیت نمایند.

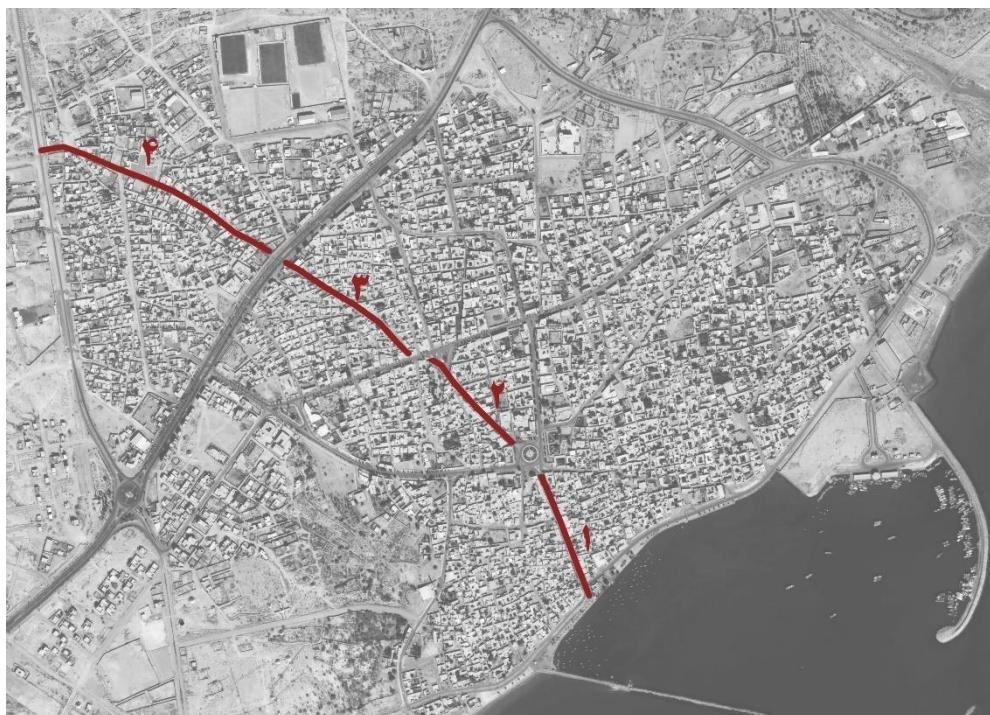
با این وجود، این مسیر دارای نواقص چندی است که باعث می‌شود به جای ادراک آن در قالب یک کل منسجم، به صورت اجزایی منفک از هم درک شود و درنتیجه در شرایط حاضر کارگرد ساختاری برای اتصال محله ابوذر به باقی شهر را دارا نباشد. نواقص را می‌توان چنین

برشمرد:





- معبر در شرایط حاضر به جای یک کل منسجم چهار جز منفک می‌باشد که عبارتند از: ۱- بلوار شهید بهشتی حد فاصل میدان شهرداری و خیابان ساحلی، ۲- حد فاصل میدان شهرداری و خیابان امام خمینی، ۳- حد فاصل خیابان امام خمینی و بلوار آیت الله خامنه‌ای و ۴- حد فاصل بلوار آیت الله خامنه‌ای و جاده ارتباطی با شهر بستک.



شکل ۲-۳-بخش‌های مختلف معبر

- در تقاطع این معبر با بلوار آیت الله خامنه‌ای (خیابان موصلاتی با بندر لنگه) اتصال فضایی آن کاملاً از بین رفته و امكان حرکت در امتداد معبر از بین می‌رود.
- در تقاطع این معبر با بلوار امام خمینی بین قسمت شمالی و جنوبی آن انقطاع فضایی وجود داشته و دو قطعه آن در امتداد یکدیگر نیستند.
- دو قطعه این معبر در شمال و جنوب میدان شهرداری دارای هویت تجاری غالب می‌باشد و از لحاظ فضایی در استخوانبندی شهر نقش ساختاری ایفا می‌کنند ولی دو قطعه دیگر در شمال خیابان امام خمینی و محله ابوذر فاقد این هویت فضایی بوده و عملاً نقشی در ساختار فضایی شهر ندارند.

۱-۱-۳-چشم‌انداز خیابان ساختاری:

خیابان ساختاری بندر کنگ به عنوان یک کل منسجم و با هویت تجاری غالب و به عنوان جزئی ساختاری از استخوانبندی شهر ارتباط فضایی مابین محلات ابوذر، بافت میانی و بافت تاریخی را ایجاد خواهد کرد.



۳-۱-۲- کانسپت کلی طراحی شهری:

- این مجموعه ضوابط به دنبال ارائه طرحی دقیق برای خیابان ساختاری نمی‌باشد بلکه خطوط اصلی طراحی برای هرگونه مداخله در راستای این محور را فراهم می‌آورند. در نتیجه هرگونه مداخله آتی در این محور باید در انطباق با این مجموعه از راهنمایها باشد.
- این خیابان به چهار زون تقسیم می‌شود که در تصویر زیر به نمایش آمده است. این چهار زون در دو گروه متفاوت تقسیم می‌شود. زون یک و دو در گروه اول دارای ویژگی‌های کالبدی یکسانی هستند و برای آنها پروفیل عرضی مشترکی پیشنهاد می‌شود. زون سه و چهار نیز دارای خصوصیات مشابهی هستند و با دو زون ابتدایی تفاوت‌های بسیاری دارند. برای این دو زون نیز در بخش بعدی یک پروفیل عرضی مشترک پیشنهاد شده است.
- در کنار این دو پروفیل عرضی، ۵ گره شهری در راستای این معبر نیاز به طراحی دارد. گره اول تقاطع خیابان ساحلی با بلوار شهید بهشتی می‌باشد. ضوابط مربوط به این گره در راهنمای طراحی شهری خیابان ساحلی ارائه شده است. گره دو میدان انقلاب (شهرداری) است. این گره به صورت جداگانه در قالب طرح ویژه طراحی شده است. گره سوم تقاطع این معبر با خیابان امام خمینی است که ضوابط آن در این دفترچه ارائه می‌شود. گره چهارم تقاطع معبر با بلوار آیت الله خامنه‌ای است که ضوابط آن در این دفترچه ارائه می‌شود. نهایتاً گره پنجم در محل برکه دریا دولت به عنوان انتهای نمادین این خیابان می‌باشد که هرگونه مداخله احتمالی در آن باید با توجه به راهنمایی‌های ارائه شده در دفترچه ساماندهی رواناب‌ها و ساختار اکولوژیک شهر صورت بپذیرد.



شکل ۳-۳- نمایی از گره‌های معبر



پیشنهادی ساختاری شهری در فیابان طراحی اعتماد





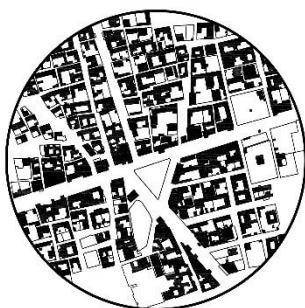
۲-۳-راهنمای طراحی گرههای شهری در خیابان ساختاری پیشنهادی

۱-۳-۲-راهنمای طراحی در گره سوم:

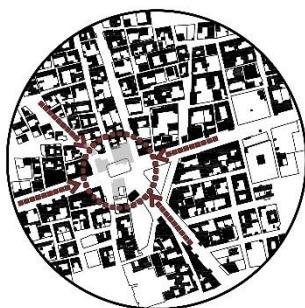
گره سوم در تقاطع محور ساختاری پیشنهادی و خیابان امام خمینی قرار دارد. چالش اصلی در این گره عدم تداوم فضایی معتبر در زون ۲ و ۳ می‌باشد. در محل تقاطع معتبر ساختاری پیشنهادی با خیابان امام خمینی، دو طرف معتبر در یک امتداد نبوده و حدود ۵۰ متر از یکدیگر فاصله دارند.

- امتداد دو سوی معتبر در این تقاطع باید اصلاح شده و در یک امتداد قرار گیرند. این امر باعث پیوستگی فضایی این معتبر ساختاری خواهد شد و نقش آن در استخوانبندی شهری تثبیت می‌شود.
- توصیه می‌شود این امر از طریق راهکارهای طراحانه در مقیاس خرد صورت پذیرد.
- برای نیل به این هدف دو راه حل کلی پیشنهاد می‌شود: ۱- باز طراحی میدان ۲۲ بهمن به نحوی که مفصلی بین این دو بازو بوجود آورد، ۲- بازطراحی معتبر و تقاطع به نحوی که دو بازوی معتبر در یک امتداد قرار گیرند.
- برای پیاده‌سازی هر کدام از این راه حل‌ها نیاز به تخریب یا عقب نشینی سه یا چهار پلاک ساختمانی می‌باشد. این تعداد تخریب برای رسیدن به این هدف مجاز بوده ولی تخریب بیش از این تعداد پلاک مجاز نمی‌باشد.

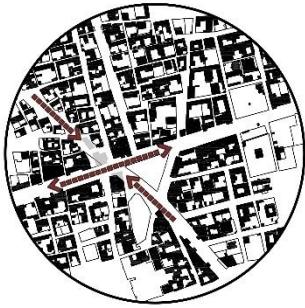




وضع موجود



راهکار یک: باز طراحی میدان ۲۲ بهمن



راهکار دو: باز طراحی معتبر

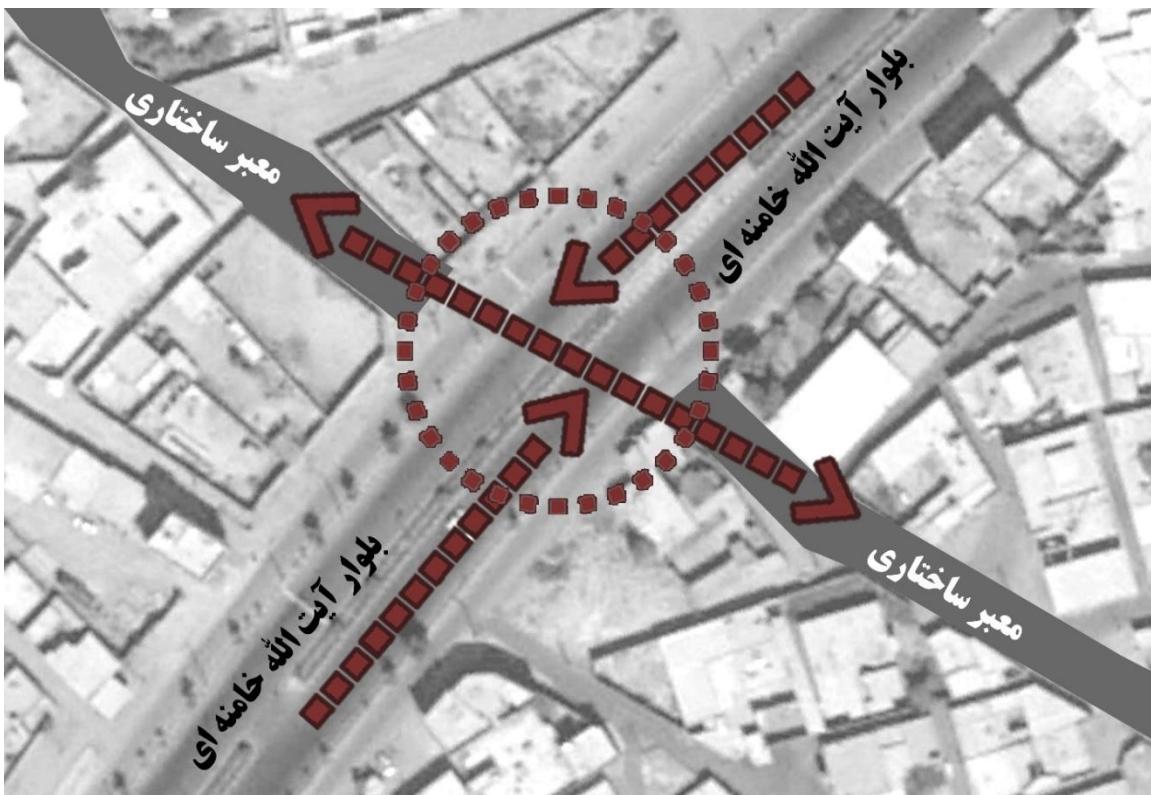
شکل ۴-۳-۴-۳- نمای راهکار اول و دوم نسبت به وضع موجود

- هر یک از این دو راهکار نیازمند تغییراتی چند در پلاکهای مجاور است.
- توصیه می‌شود با نقشه‌برداری دقیق تقاطع و طراحی در مقیاس ریز تا حد ممکن میزان مداخله در پلاکهای موجود به حداقل برسد.

۲-۳-۳- راهنمای طراحی در گره چهارم:

گره چهارم در تقاطع محور ساختاری پیشنهادی و بلوار آیت الله خامنه‌ای (جاده ارتباطی با بندر لنگه) قرار دارد. چالش اصلی در این گره انقطاع فضایی معتبر می‌باشد به نحوی که تقاطعی در این محل وجود نداشته و جریان ترافیک سواره امکان عبور از عرض بلوار را ندارد. نقطه قوت این تقاطع نسبت به گره سوم آن است که دو بازوی معتبر ساختاری پیشنهادی در دو سوی بلوار در امتداد هم بوده و چالش گره قبل را ندارد.

- توصیه می‌شود در این محل یک تقاطع کامل ایجاد گردد و با ایجاد آرامسازی در امتداد بلوار و نصب چراغ راهنمایی امکان تردد ترافیک عبور عمود بر امتداد بلوار فراهم آید.

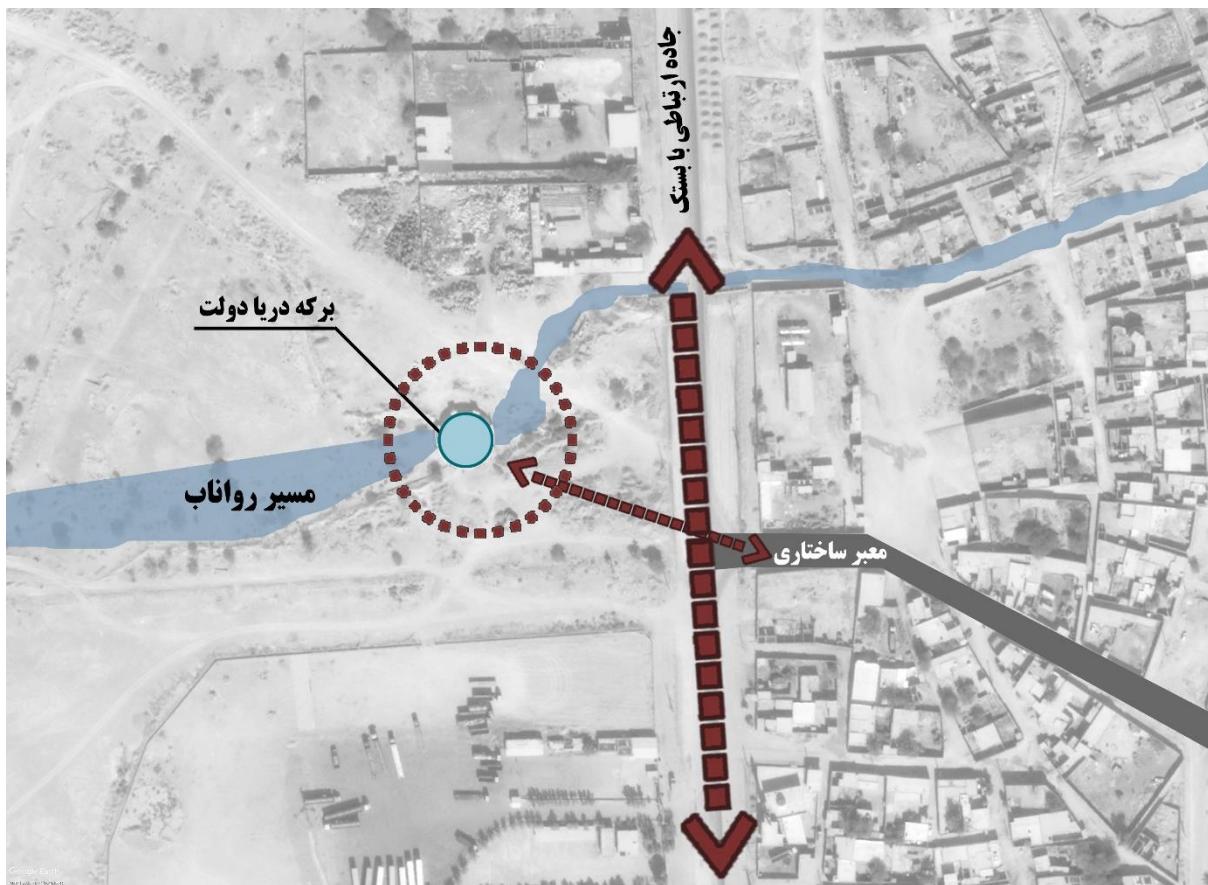


شکل ۳-۵- طراحی در گره چهارم

۳-۲-۳- راهنمای طراحی در گره پنجم:

گره پنجم انتهای شمالی معبر پیشنهادی برای ساختار فضابی شهر می‌باشد. در این محل معبر به جاده ارتباطی با بستک می‌رسد و دیگر سوی جاده برکه دریا دولت قرار دارد.

- توصیه می‌شود از موقعیت برکه به عنوان یکی از آثار تاریخی مهم بندر کنگ و از قدیمی‌ترین و بزرگ‌ترین برکه‌های شهر استفاده شود تا با طراحی منظر و سایت آن یک پایان نمادین برای این خیابان ساختاری ایجاد شود.
- هرگونه طراحی سایت این برکه باید منطبق با راهنمای ساختار اکولوژیک بندر کنگ باشد. در دفترچه مربوطه مجموعه راهنمایی برکه دریا دولت ارائه شده است.
- در طراحی این سایت باید جریان رواناب قبل و بعد از برکه مدنظر قرار گیرد و به هیچ وجه منظر سازی باعث انسداد این جریان نشود.



شکل ۳-۶- طراحی در گره پنجم

راهنمایی طراحی پروفسیل عرضی فیابان سافتاری

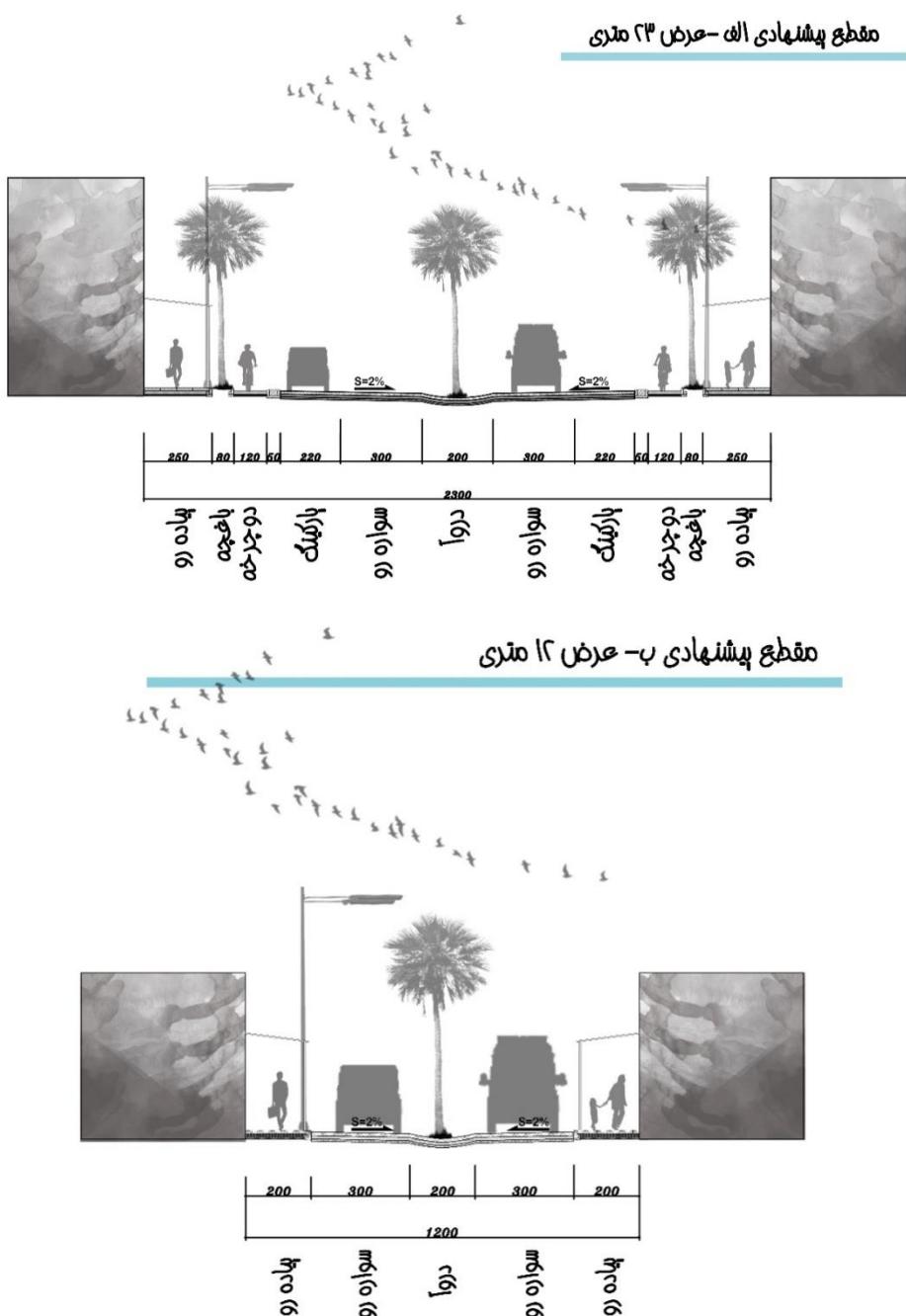




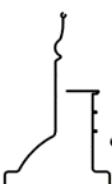
۳-۳-راهنمای طراحی پروفیل عرضی خیابان ساختاری

۱-۳-۳-پروفیل عرضی پیشنهادی برای خیابان ساختاری:

خیابان ساختاری بندر کنگ دارای یک پروفیل عرضی ثابت در تمام طول آن نخواهد بود و با توجه به عرض موجود این معبر در قسمت‌های مختلف شهر، دو پروفیل متفاوت برای آن پیشنهاد می‌شود: پروفیل الف حد فاصل خیابان ساحلی و خیابان امام خمینی با عرض ۲۳ متر و پروفیل ب حد فاصل خیابان امام خمینی و محور ارتباطی با شهر بستک در انتهای شمالی شهر با عرض ۱۲ متر.



شکل ۳-۷: مقطع پیشنهادی الف و ب





مقاطع پیشنهادی دارای خصوصیات زیر می‌باشند:

- عرض این مقاطع بر اساس وضع موجود به نحوی انتخاب شده است که پیاده‌سازی این مقاطع نیازمند حداقل مداخلات کالبدی باشد.
- مقطع ۱۲ متری در بیشتر مسیر قابل پیاده‌سازی است و ممکن است تنها در دو نقطه نیازمند تعریض مختصر معبر وضع موجود باشد.
- با توجه به آنکه این معبر از جمله اصلی‌ترین مسیرهای جریان آب در هنگام بارش می‌باشد، در مرکز مقاطع پیشنهادی دروازی برای جریان آب پیش‌بینی شده است.
- شبیع معاشر از دو طرف باید به سمت دروا باشد.
- کاشت درختان بومی از جمله نخل در مرکز دروا توصیه می‌شود.
- ضروری است که در مقطع ۲۳ متری عرض خیابان به یک مسیر رفت و برگشت سواره و دو باند پارکینگ موازی تقسیم شود.
- در مقطع ۱۲ متری مسیر رفت و برگشت سواره بدون پارکینگ موازی در نظر گرفته شده است.
- با توجه به آنکه مقطع ۱۲ متری در محله ابوزر و قسمتی از بافت میانی پیاده می‌شود که بسیار خلوت و کم تردد است و در عین حال این قسمت دارای زمین‌های خالی بسیار است، توصیه می‌شود که برای پارک حاشیه‌ای از زمین‌های خالی و معاشر اطراف استفاده گردد.
- این معبر به عنوان خیابانی تجاری شکل خواهد گرفت. در وضع موجود و در مقطع ۲۳ متری این هویت تجاری کاملاً شکل گرفته است و طرح ویژه در زون‌های ۳ و ۴ (بین خیابان‌های امام خمینی و آیت‌الله خامنه‌ای و محله ابوزر) نیز پیش‌بینی کاربری تجاری در دو سوی معبر کرده است.
- با توجه به این هویت تجاری نصب سایبان‌های روی پیاده‌رو مجاز می‌باشد.
- در زون ۱ و ۲ (از خیابان ساحلی تا خیابان امام خمینی)، پیاده‌رو باید در خدمت فعالیت‌های تجاری مجاور قرار گیرد و تا عرض ۸۰ سانتی‌متر از آن می‌تواند توسط مبلمان این کاربری‌ها در مجاورت بنا اشغال شود. برای مثال رستوران‌ها و کافه‌های احتمالی می‌توانند برای پذیرایی از مردم میز و صندلی‌های خویش، سایبان‌های چتری و جعبه‌های کاشت گل و درختچه را در این بازه قرار دهند.
- قرار دادن مبلمانی که کاربری عمومی نداشته باشد ممنوع است. به عنوان مثال در این محل نصب بیلبورد یا تابلوی تبلیغاتی با احداث باغچه توسط این کاربری‌ها ممنوع است.
- هرگونه مبلمان مورد استفاده در این ۸۰ سانتی‌متر باید به صورت قابل حمل و موقتی باشد و از نصب و قراردادن مبلمان دائمی که به زمین پیچ شود یا با بتن متصل شود ممنوع است.
- در مقطع ۲۳ متری دو مسیر دوچرخه رفت و برگشت به صورت جداگانه پیش‌بینی شده است.



- تعبیه یک بافر ایمنی ۵۰ سانتیمتری مابین مسیر دوچرخه و پارکینگ حاشیه‌ای الزامی است.
- طبق طرح باید حد فاصل مسیر دوچرخه و پیاده‌رو باعچه قرار بگیرد.

۳-۲-۳- تابلوی کاربری‌های تجاری و دیگر کسب و کارها

- الزامی است که ردیف اول کاربری‌های مشرف به خیابان ساختاری به کاربری تجاری اختصاص یابد.
- با توجه به این هویت تجاری نصب سایبان‌های روی پیاده‌رو مجاز می‌باشد.
- توصیه اکید می‌شود به منظور متحددالشكل شدن این سایبان‌ها شهرداری اقدام به طراحی و ساخت آنها نماید و از ساخت جداگانه آنها توسط فروشگاه‌ها جلوگیری شود.
- توصیه می‌شود با توجه به غلبه بصری این سایبان‌ها در منظر شهری، طراحی آنها در قالب یک مسابقه برگزار شود و سایبانی شکیل برای کل شهر طراحی گردد تا به نوعی نماد خیابان‌های تجاری شهر شود.
- هزینه‌های ساخت و نصب سایبان در برابر هر فروشگاه باید بر عهده آن فروشگاه باشد.
- توصیه می‌شود حداکثر ارتفاع سایبان‌ها سه و نیم متر باشد.
- توصیه می‌شود در طراحی این سایبان‌ها محل نصب تابلوی فروشگاه نیز در نظر گرفته شود تا از این طریق تابلوهای تجاری تمام شهر یکدست شود.
- تابلوهای کاربری‌های تجاری در صورت مسدود کردن دید، بزرگ بودن بیش از اندازه و یا ترکیب‌بندی نامناسب رنگی و حجمی می‌تواند به عنوان عامل برهم زننده منظر شهری تلقی شود و باید ضابطه‌مند گردد.
- حداکثر ارتفاع تابلوها ۷۰ سانتیمتر و حداکثر عرض آنها سه متر باشد.
- در ساختمان‌های جدید، محل تابلوی فروشگاه‌ها باید جزئی از طراحی نمای ساختمان باشد. ارتفاع تابلو نباید بیشتر از ۷۰ سانتیمتر و عرض آن بیشتر از ۳ متر باشد.
- نصب تابلوهای سطحی متداول فروشگاه‌ها که تمام سطح نما را می‌پوشانند ممنوع است. توصیه اکید می‌شود به جای تابلوهای سرتاسری، با رعایت ابعاد بند قبلی، نام فروشگاه به صورت کلمه‌های مجزا بر روی نما و محل نصب تابلو نصب گردد.



شکل ۳-۸- تابلوی کاربری‌های تجاری و دیگر کسب و کارها



- هر گونه تابلو به صورت پرینت روی امثال مقوا و پارچه و پلاستیک ممنوع است و تابلوها باید در نهایت سادگی حاوی اسم مورد نظر باشند. در انتخاب فونت اجباری نیست و می‌تواند تنوع داشته باشد.
- توصیه می‌شود طرح تابلوها به تصویب شهرداری برسد.
- زیرسازی و ایجاد پس زمینه یکدست برای کلمات ممنوع است و این کلمات باید بر روی نمای اصلی ساختمان که بر اساس ضوابط بافت تاریخی سفید شده‌اند قرار گیرند.
- توصیه می‌شود شهرداری کنگ الگوی متحده‌الشكلی برای تابلوهای فروشگاه‌ها در راستای خیابان ساحلی طراحی کند و در اختیار فروشگاه‌ها قرار دهد. این الگو می‌تواند نوشته‌های پشت ویترین، ابعاد و سطح پوشش آنها، تابلویی معرفی فروشگاه و موارد دیگر را در بر بگیرد.
- توصیه می‌شود برای فروشگاه‌های این محدوده از تابلوهای عمود بر نما با ابعاد نهایتاً ۷۰ در ۷۰ سانتیمتر استفاده شود. بیرون زدگی این تابلوها نباید از ۸۰ سانتیمتر بیشتر باشد.
- نورپردازی تابلوها به صورت مخفی مجاز است. نصب پروژکتور یا منبع نور بزرگ ممنوع است.



شکل ۳-۹-۳-تابلوی کاربری‌های تجاری و دیگر کسب و کارها

۳-۳-۳-مبلمان و کفسازی

- مبلمان شهری باید جداگانه طراحی و مکان‌یابی شوند تا منظری شهری یکپارچه و هماهنگ ایجاد شود.
- با توجه به آنکه ماهیت تجاری این خیابان باید مبلمان شهری کافی جهت نشستن، روشنایی مقیاس عابر، دفع زباله و ... فراهم گردد.
- توصیه می‌شود طراحی و ساخت مبلمان این محدوده به صورت یک مسابقه صورت پذیرد و از استفاده از مبلمان شهری حاضر و آماده بی‌کیفیت موجود در بازار پرهیز شود.
- توصیه می‌شود جانمایی این مبلمان ابتدا بر روی نقشه کلی مسیر مشخص شود و از نصب بی‌ برنامه آنها پرهیز شود.



- در صورت برگزاری مسابقه، توصیه می‌شود در دستور کار جانمایی مبلمان (بخصوص محل نشستن) نیز باشد - چه بسا رویکرد مناسب برای هویت کنگ استفاده از عناصر معمارانه و بنایی همچون سکو (اما با امکانات هوشمند) باشد و با تفکر مبلمان شهری به عنوان شی مجزای نصب شونده صنعتی قابل تولید اینوه و یک شکل پرهیز شود و به عبارتی در هر نقطه بتوان با اصول ثابتی (همچون دی ان ای) طراحی مبلمان را مختص همان مکان انجام داد. برای بقیه مبلمانها می‌توان رویکرد حداقلی و حذفی داشت. یعنی فقط مبلمان شهری مخصوص نشستن با اهمیت باشد و عناصر دیگر مانند سطل آشغال، شیر آبخوری، کمترین خودنمایی را داشته باشند.
- قرار دادن بیلبوردهای تبلیغاتی و غیر تبلیغاتی در طول خیابان ساختاری ممنوع است.
- توصیه می‌شود کفسازی محدوده با توجه به مبلمان و در ارتباط با آن طراحی شود تا نقاط مکث و حرکت ایجاد نماید.
- الزامی است که کفسازی کل خیابان در یک مرحله صورت پذیرد.
- پلاک‌های مجاور خیابان به هیچ وجه اجازه تغییر و دست بردن در کفسازی را ندارند.
- سطح پیاده‌رو حداکثر ۱۰ سانتیمتر از سطح سواره‌رو بالاتر اجرا شود.
- در تمام نقاط عبور عابر از خیابان باید رمپ‌های کم شیب برای عبور توانیابان در نظر گرفته شود.
- اختلاف سطح پیاده‌رو و سواره‌رو در تمام طول خیابان باید یکسان باشد و به هیچ وجه تغییر نکند.
- سطح پیاده‌رو نباید به خاطر پلاک‌های مجاور تغییر ارتفاع دهد و این پلاک‌ها هستند که باید خود را با پیاده‌روی یکدست هماهنگ نمایند.
- سطح پیاده‌رو باید برای عبور ویلچر کاملاً مسطح باشد و حتی به اندازه یک سانتیمتر در آن اختلاف ارتفاع ایجاد نشود.
- نصب تایل‌های نایینیاب ممنوع است. به جای نصب چنین تایل‌هایی که عموماً اجرای آن با خطاهای بسیار همراه است، باید تلاش شود که پیاده‌روها تا اندازه ممکن بدون مانع باشند، مبلمان شهر در محل مناسب نصب شوند و تنها در سر تقاطع‌ها و مکان‌های عبور از خیابان تایل‌های برجسته مخصوص نصب گردد.
- ایجاد ورودی پارکینگ از درون خیابان ساحلی به پلاک‌های مجاور ممنوع است.
- جدول خیابان باید هم سطح پیاده‌رو بوده و از آن بالاتر نزند.
- لازم است که به جای ایجاد موانع برای محدود کردن ورود احتمالی اتومبیل و موتور سیکلت به پیاده‌رو، با فرهنگسازی و تنبیه از این امر جلوگیری شود که هم به مراتب کم هزینه‌تر و هم بلند مدت‌تر خواهد بود و آثار سوء ایجاد موانع را نخواهد داشت.
- توصیه می‌شود از پر دوام‌ترین و با کیفیت‌ترین مصالح برای کفسازی و جدول سازی این محور استفاده شود به نحوی که یکبار اجرای آن تا بیش از ۵۰ سال عملکرد داشته و نیازمند مرمت یا تغییر نباشد.
- از این رو استفاده از جدول‌های بتی مرسوم توصیه نمی‌شود و اسلب‌های سنگی با ضخامت‌های بالا و از سنگ‌های خاراء، گرانیت، لاستر به صورت غیر صیقلی پیشنهاد می‌گردد.



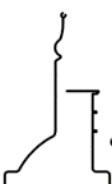


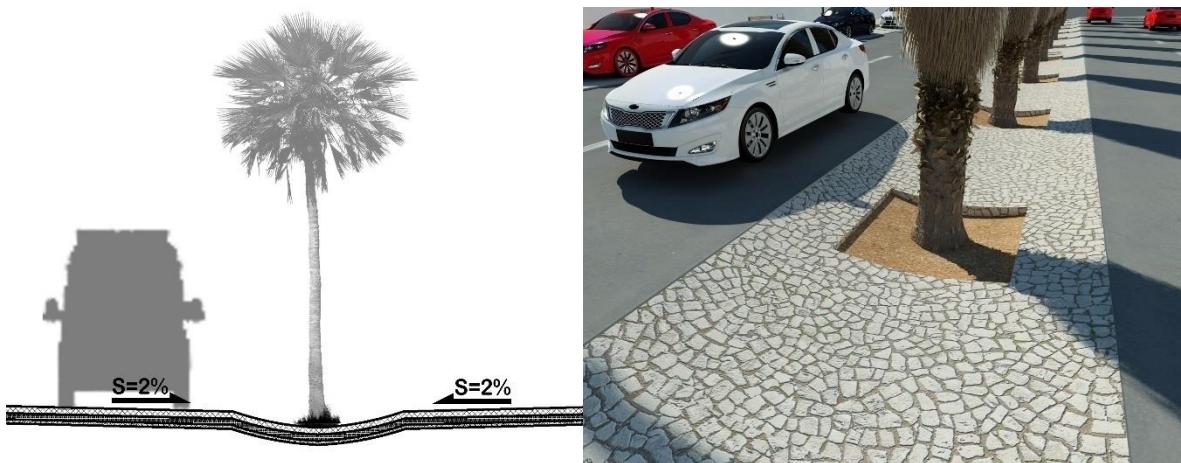
- به جای جداول سنگی می‌توان از بتن درجا با عیار بالا در محل استفاده کرد.
- رنگ آمیزی جداول اکیداً ممنوع است.
- اگر پیاده‌رو با پوشش تایل مفروش می‌گردد باید زیرسازی به نحوی باشد که هیچگونه امکان نشست وجود نداشته باشد. از این رو یک لایه ۱۰ تا ۱۵ سانتیمتری بتن با عیار بالا در زیر پوشش نهایی توصیه می‌شود.
- پیشنهاد می‌شود به جای تایل، پیاده‌روها را با لایه‌ای بتنی به ضخامت ۲۰ تا ۲۵ سانتیمتر با عیار بالا و یک لایه مش بسیار سبک و نازک در کف اجرا شود. در زیر این لایه بتنی باید خاک سطحی کوبیده شود و یک لایه بتن مگر به ضخامت بین ۷ تا ۱۰ سانتیمتر ریخته شود.
- از بتن‌های رنگی برای پوشش پیاده‌رو می‌توان استفاده کرد تا طرح پیاده‌رو از یکدستی خارج شود.
- لازم به یادآوری است که رنگ آمیزی پیاده‌رو یا المان‌های شهری نامناسب‌ترین شیوه برای سرزنشگی بصری است. به جای این امر که عموماً به اغتشاش بصری منجر می‌شود توصیه می‌شود سرمایه‌گذاری بر فضای سبز مناسب و هنر محیطی صورت پذیرد.



شکل ۱۰-۳- مبلمان و کفسازی

- به منظور دفع آبهای سطحی، شیب عرضی خیابان از دو طرف به سمت محور مرکزی معتبر در نظر گرفته می‌شود.
- احداث جوب برای جمع آوری آبهای سطحی ممنوع است.
- در محور مرکزی خیابان دروازی با عرض دو متر برای جمع آوری آبهای سطحی در نظر گرفته شده است.





شکل ۱۱-۳- مبلمان و کفسازی

- دفترچه راهنمای احیای ساختار اکولوژیک شهر بخش مجازی را به این درواهای شهری اختصاص داده است. برای اطلاعات بیشتر به این دفترچه رجوع شود.

پوشش گیاهی:

- در دروای مرکزی خیابان کاشت یک ردیف درخت نخل ترینی توصیه می‌شود.
- مطابق طرح پروفیل عرضی، محل کاشت این درختان در مرکز دروا و در باغچه‌های یک متر در یک متر می‌باشد.
- درختان نخل ترینی به علت همکرانی با عناصر دورنمای شهری مناسبند.
- در صورت کاشت درختان دیگر به جای نخل‌ها، توصیه می‌شود از درختان بومی منطقه که امکان رشد و سایه‌اندازی دارند استفاده شود.
- کاشت هرگونه چمن ممنوع است.
- برای کاشت گیاهان زینتی کوتاه قامت باید از گونه‌هایی استفاده شود که نیاز آبی کمی داشته، و در برابر شوری نسبی آب، کم آبی و گرمای شدید مقاوم باشند.

سايهان‌های شهری:

نقشه زیر سایهبان‌های شهر کنگ بر پایه داده‌های اولیه جی ای اس شهرداری کنگ تهیه شده است. در این نقشه سایهبان‌هایی که در امتداد خیابان‌های شهر هستند، به رنگ قرمز نشان داده شده اند. در مجموع مساحت سایهبان‌ها در این شهر بسیار چشمگیر است و نشان دهنده اهمیت این عنصر فضایی در معماری شهر کنگ است. نحوه ساماندهی انها مساله این پژوهه است که در طول مسیر خیابان بهشتی و به

خصوص طالقانی به طور خاص به آن پرداخته می‌شود و ضوابط استخراج شده از آن برای دیگر خیابان‌های کنگ قابل تعمیم خواهد بود. در

این زمینه، بعضی نکات در شناخت و تحلیل این عناصر و فضای آنها به شرح زیر است:

- شناخت اجمالی فرهنگ استفاده از سایه‌بان در این منطقه
- انواع سازه‌های بومی پیشاصنعتی که برای ایجاد سایه‌بان استفاده می‌شده است.
- شناخت و گونه بندی تنوع ساخت/استفاده از این نوع سایه‌بان‌ها چه در حیاط خانه‌ها و با تأکید بر انواع آن در پیاده راه‌ها
- گونه بندی تکنیک‌های ساخت
- روش‌های استفاده از تابلوهای تجاري مغازه‌ها در ترکيب با اين سازه‌ها
- مستندسازی نمونه‌های خلاق الحق كردن نيازهای روزمره صاحبان مغازه به اين سازه‌ها
- اتخاذ و ارزیابی استراتژی‌های لازم و بهینه برای ساماندهی این سازه‌ها در شهر با احیا خلاقانه هویت شهر
- تحلیل سایه‌بان‌های سقفی در دو طرف خیابان در ارتباط با مغازه‌ها در عرض موجود پیاده و نحوه قرارگیری علائم نام مغازه‌ها بر روی یا در ارتباط با این سایه‌بان‌ها (و گرافیک آنها)
- چگونگی طراحی سایه‌بان‌های جدید بر اساس هویت‌های حال و گذشته موجود در کنگ و ضوابط آنها در طول مسیر(به همراه تابلوی مغازه‌ها)، مقدار آن، نحوه مالکیت، مواد و مصالح، نحوه اجراء و...

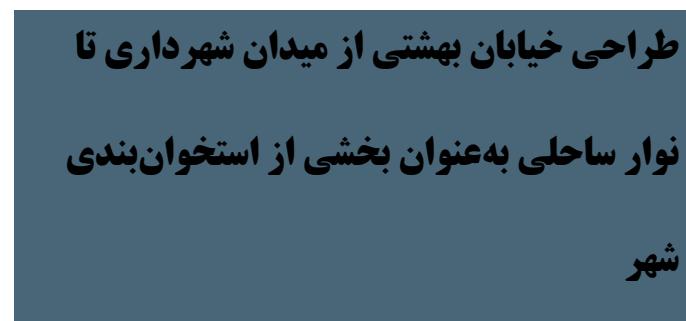


شکل ۳-۱۲- سایه‌بان‌های ثبت شده در شهر



۴-۳- طراحی خیابان بهشتی از میدان شهرداری تا نوار ساحلی به عنوان بخشی از استخوان‌بندی

شهر



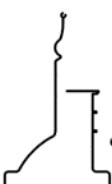
سنده شماره ۵۳

صورت جلسه

هشتمین جلسه انجمن شهر کنگ با حضور گلبه اعضاء بمحض دعوتنامه شماره ۲۹۶۹ مورخه ۱۰/۱۳/۳۵ شهرداری بندر کنگ در ساعت ۴ بعد از ظهر روز ۱۴/۱۰/۲۵ در محل عمارت شهرداری تشکیل گردید و به مسائل زیر رسیدگی و اخذ تصمیم لعواد:

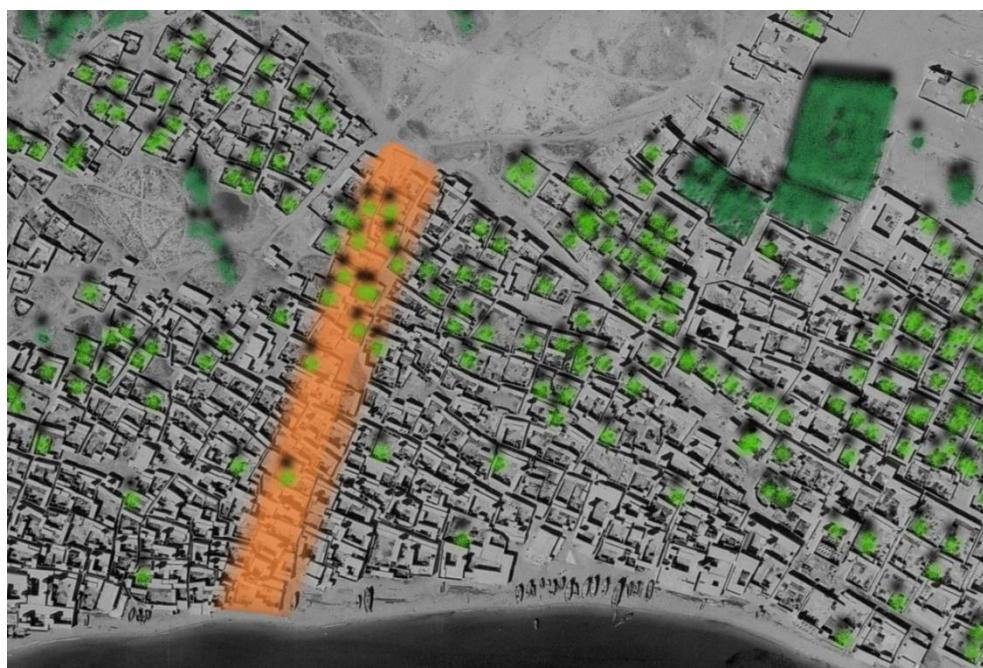
۲- آقای وجدانی شهردار که در جلسه حضور داشتند اظهار داشتند بطوریگه آقایان اعضاء انجمن مشاهده نموده اند در جریان بارندگی و سیل روزهای اخیر خیابان‌ها و معابر و کوچه‌های شهر کنگ پر از آب گشته و مخصوصاً محوطه اطراف میدان گوروش کبیر ب نحوی آب گرفته بود که به هیچوجه عبور و مرور امکان‌پذیر نبوده و بطوریگه بررسی بعمل آمد پایین‌بودن سطح آسفالت میدان گوروش کبیر و خیابان‌های مجاور آن از سطح خیابان جدید‌الاحداث ظهیری است که اگر ترتیبی داده شود که هم سطح خیابان ظهیری مقداری پایین‌تر در نظر گرفته شود و هم قسمتی از محوطه ضلع جنوبی میدان گوروش کبیر آسفالت آن کنده گردد و باعچه واقع در آن محل برداشته شود و شیب میدان بطرف خیابان ظهیری داده شود مسئله سرگردان ماندن آب حل خواهد شد و ضمناً برای اینکه آب کوچه‌های واقع در دو طرف خیابان ظهیری بجدول خیابان هدایت گردد، لازم است که عمق جدول لااقل یک متر و نیم برسد که با این کار آب کوچه‌ها نیز برآختن می‌توان بدريما هدایت نمود. اظهارات آقای شهردار مورد تأیید انجمن قرار گرفت و انجمن شهر کنگ تصویب نمود که بمنظور رفع این مشکلات شهرداری با پیمان گار خیابان ظهیری آقای سه راب و جدی نماینده شرکت اسکله جنوب وارد مذاکره شود و نتیجه را در ثانی در جلسه انجمن مطرح نمایند تا تصمیم نهایی اخذ شود.

شكل ۱۳-۳- سنده مدیریت شهری، ۱۳۳۵

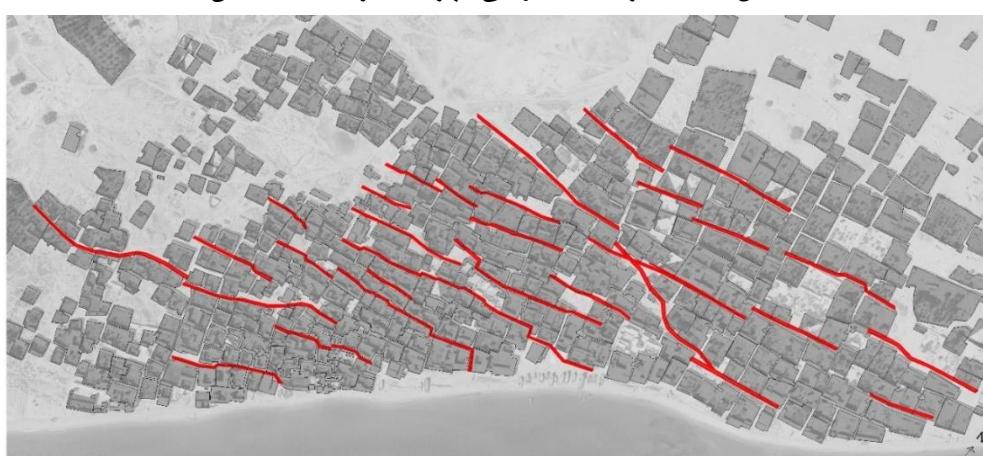




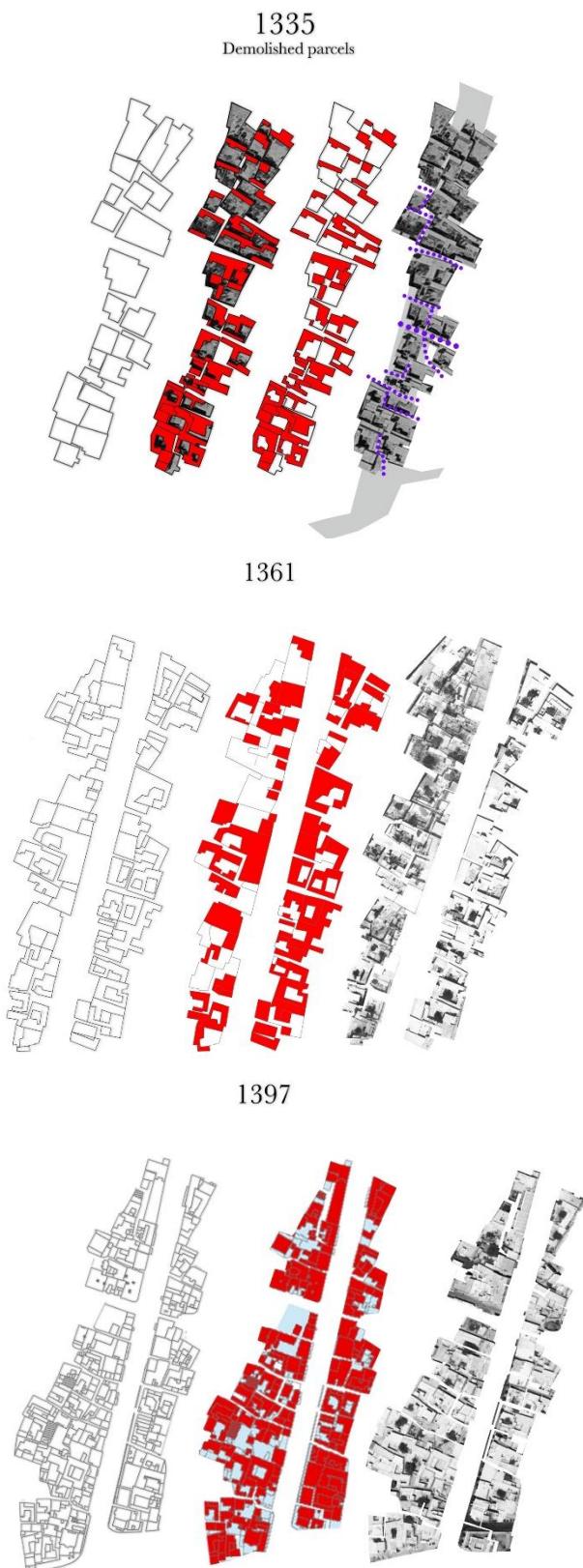
همان طور که در این سند مربوط به اواسط دهه پنجاه خورشیدی دیده می‌شود، میدان شهرداری و خیابان بهشتی فعلی (ظاهری سابق) تازه احداث در آن زمان، مشکلات جدیدی را برای شهر به وجود آورده اند که با اولین بارندگی‌ها خود را نشان داده است. اشتباه مرسم آن زمان که بافت‌های شهرها را جراحی می‌کردند تا شبکه خیابانهای مدرن را به شهرها تحمیل کنند، در سیاری موارد جراحی‌هایی را برای شهرها رقم زد که زخم‌های آن به سختی قابل التیام بود. یک نمونه باز آن احداث خیابان ظهیری در شهر کنگ است. احداث این خیابان-بلوار با طول بسیار ناچیز که ضرورتی نداشت، بافت هوشمند کنگ را برای همیشه دوباره کرد، توپوگرافی و مسیر روان‌آب‌ها را بر هم زد، ساختار اجتماعی محله‌ها را دچار تغییر کرد، کارکرد مسیرهای هوشمند باد را که در معابر جاری بود را ساقط کرد و به جای اینکه خیابان باشد، تبدیل به مسیل شد. احداث ۴۰۰ متر خیابان بسیار عریض برای شهری کوچک که به یک پاسگاه نظامی منتهی شود، قابل توجیه نیست. خیابان به حدی کوتاه است که توصیف آن به روش توصیف میدان بهتر جواب می‌دهد تا خیابانی که دارای سکانس‌های فضایی متعددی باشد.



شکل ۳-۱۴- تخریب بافت تاریخی شهر کنگ برای احداث خیابان



شکل ۳-۱۵- جهت گیری گذرهای تاریخی شهر کنگ در راستای همود بر دریا و نسیم دریا به ساحل



شکل ۳-۱۶- فرایند تغییرات محور بهشتی در گذر زمان

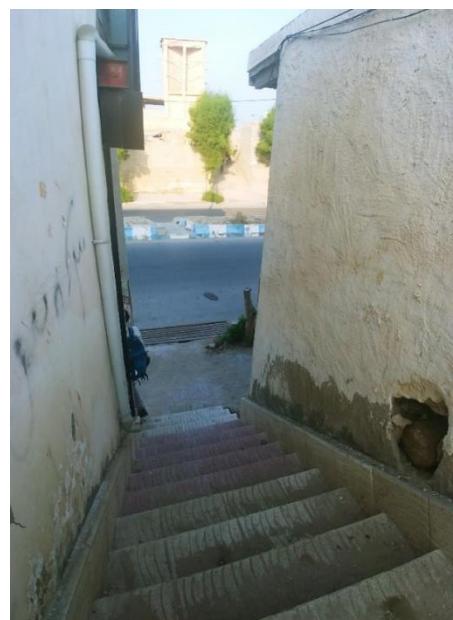


در حال حاضر احداث شده در حال حاضر از سرزندگی مورد انتظار برخوردار نیست و با مشکلاتی همچون اختلاف سطح معبر با بافت پیرامون و مسائل هدایت آب در آن، پرداختن محدود به جداره‌های گذر پس از خیابان‌کشی و ساخت و ساز بدون توجه به زه کشی مواجه است. تصاویر زیر وضع موجود معبر را نشان می‌دهد.



شکل ۳-۱۷-مشکلات سطح معبر







ادامه شکل ۱۷-۳ - مشکلات سطح معبر

پیشنهادهایی که برای اصلاح وضع موجود معتبر ارائه می‌شود، به شرح زیر است:

- همانطور که گفته شد این خیابان مسیلی شده است برای دفع آبهای سطحی شهر به سمت دریا. به همین دلیل، کف تمام مغازه ها دو یا سه پله بالاتر از سطح خیابان ساخته شده اند. در صورت جلسه اول بحث (۲۵۳۵-۱۳۵۵) تصمیم گرفته می‌شود که دو طرف خیابان جوی‌هایی با عمق کافی بکنند که آب‌های سرازیر شده از محله تاریخی قطع شده در دو طرف را به دریا هدایت کند که در حال حاضر بدلیل عدم نگهداری مناسب و تمیز کردن آن، پرشدگی و همچنین عدم تناسب با حجم رواناب نیاز به بازبینی و رسیدگی دارد.

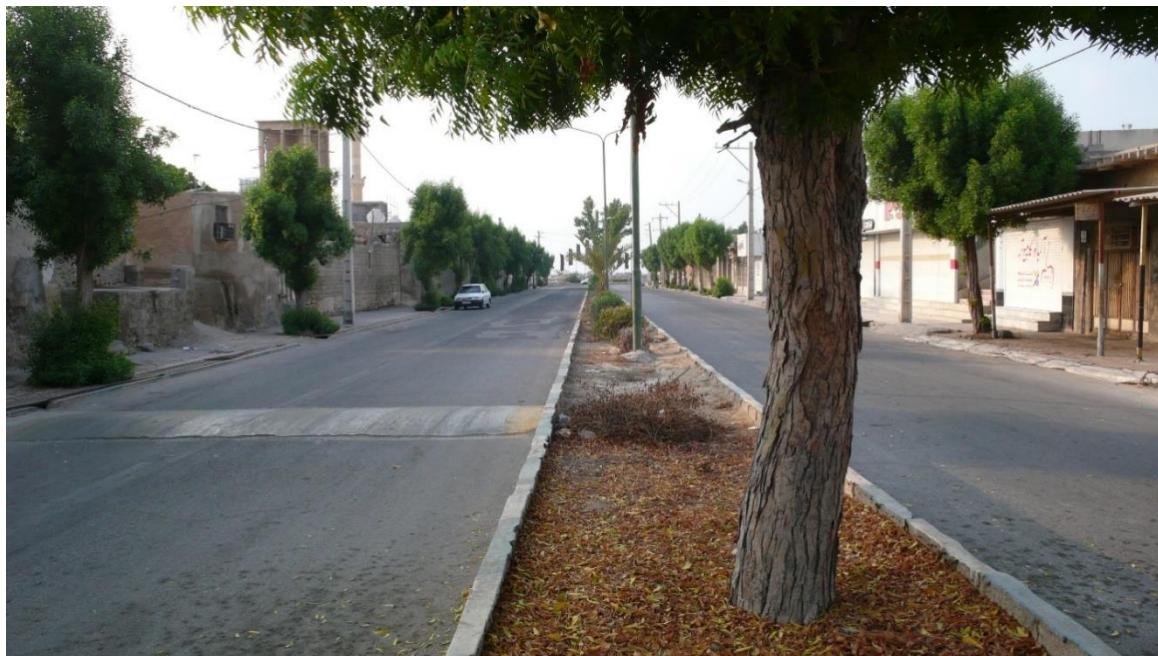
- تیرهای چراغ‌های برق وسط بلووار و دو طرف خیابان نیاز به ساماندهی دارد.

- اختلاف ارتفاع کف مغازه‌ها (به درستی) با کف پیاده‌رو نیاز به ساماندهی دارد.

- خیابان بهشتی تا حدود ۱۸۰ سانتی متر با بافت قدیمی که احاطه‌اش کرده اختلاف ارتفاع دارد و پست تر است. با ساماندهی نقاط اختلاف ارتفاع بین قسمتهای مختلف بافت با سطح خیابان (که نتیجه جراحی بافت است)، امکان ارتباط برقرار کردن بهتر (ادراک فضایی، دید و منظر، فضای اجتماعی) با بافت قدیم و رسیدن به ایجاد خیابان منحصر به فرد کنگی فراهم خواهد شد و می‌توان این تهدید را به فرصت بدل کرد.

- با بررسی نحوه عبور آب در این خیابان و مناسبسازی طراحی مقطع خیابان برای این منظور و ایجاد دروازه جدید که در ضوابط به آن پرداخته شده است، می‌توان رواناب‌ها را ساماندهی کرد.

- آزاد کردن بقیه فضای جدول وسط برای مسیر عبور آب (درووا) که در کنار آن امکان داشتن فضای سبز تاب‌آور با پوشش گیاهی مناسب و نیاز به آبیاری حداقلی را فراهم می‌آورد، به خیابان ظاهری طبیعی میدهد و گویی خیابان معماری منظر دارد. امکان تجمیع هر گروه به هم پیوسته گیاهان و درختان در وسط بلوار وجود دارد. (شکل زیر)



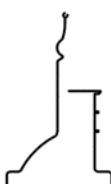
شکل ۱۸-۳- منظر موجود خیابان

- پیشنهاد مسیرهای دوچرخه و حمل و نقل عمومی مانند اتوبوس در طراحی برش افقی و عمودی خیابان در ضوابط ارائه شده است.
- از اختلاف ارتفاع سطح مغازه‌ها و کف پیاده‌رو می‌توان در ایجاد پله-فضای نشستن و در نتیجه عدم نیاز به فرم جداگانه نیمکت استفاده کرد. (شکل زیر)



شکل ۱۹-۳- اختلاف سطح معبر و مغازه‌ها

- لازم است مسیرهای اصلی بافت تاریخی اجیا شده و ارتباط عرضی شرقی- غربی در شهر و دو محله جدا و اتصال دو بخش محله قدیم تقویت شود. (شکل ۲۰-۳)





شکل ۲۰-۳ - مسیرهای اصلی بافت تاریخی



بخش چهارم:

طراحی و ساماندهی میدان شهرداری



بخش چهارم: طراحی و ساماندهی میدان شهرداری

۱-۴- مقدمه

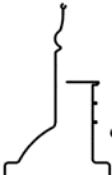
در قسمت اول با طرح ده مساله از ده زاویه دید بررسی می‌شود که چرا میدان باید مورد بازطراحی قرار گیرد؟ از زوایای گوناگون میدان و فضای اطراف آن مورد تحلیل قرار می‌گیرد: نگاه ساختار اکولوژیک (جغرافیا)، تاریخی، اجتماعی (شهروند مداری)، گونه شناسانه، مقیاس بالافصل، فضاهای پر و خالی، کارکردگر، فضای سبز، محورهای دید، و ترافیک سواره. سپس، در مرحله دوم نتایج تحلیل به تدوین اهداف و معیارهای طراحی می‌انجامد که در مرحله سوم به روش سناریوسازی چند سناریو آزموده می‌شود تا بتوان برای طراحی نهایی از این روند طی شده تصمیم گرفت. سعی شده است فرآیند طراحی به گونه‌ای باشد که بتوان مرحله به مرحله آن را مورد نقد و بازطراحی قرار داد.

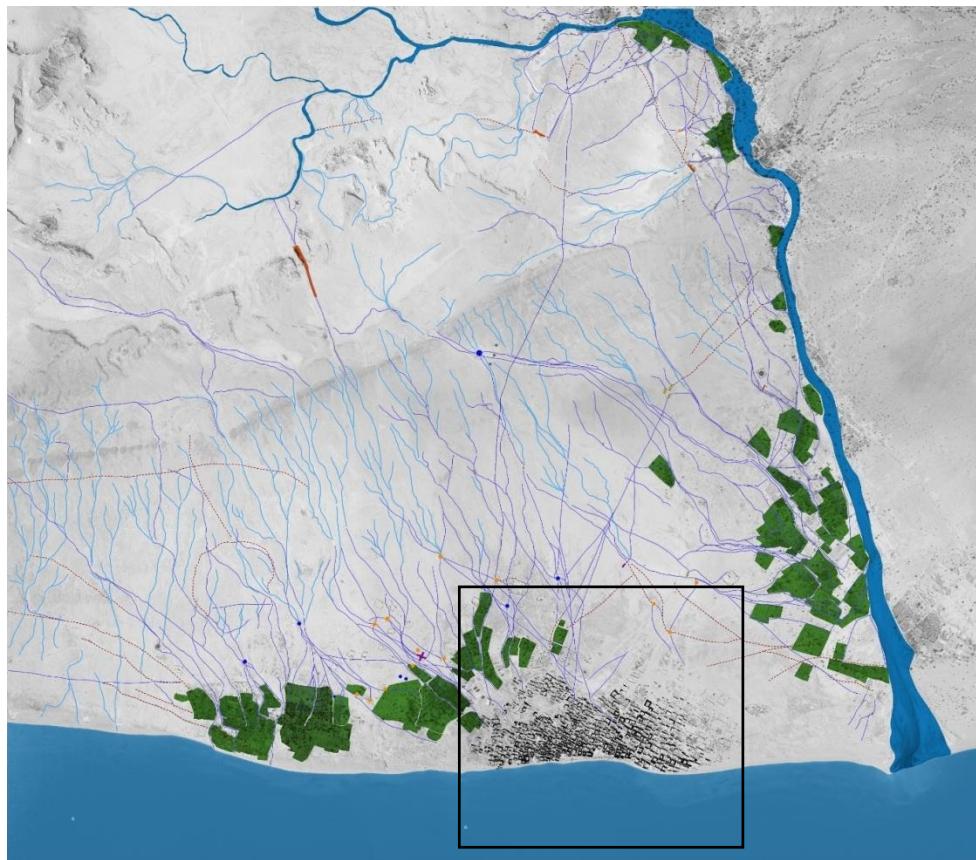
۲-۴- شناخت و تحلیل وضع موجود میدان شهرداری به همراه طرح ۹ مساله برای سناریو سازی

طراحی

۱-۴-۱- نگاه ساختار فضایی و اکولوژیک

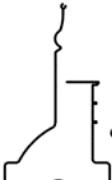
فضایی که اکنون میدان اصلی شهر (شهرداری، انقلاب) را تشکیل می‌دهد، در گذشته فضایی کانونی برای جمع شدن آبهای سطحی و سیلابی بوده است. در کانون محل تقاطع بیش از ۷ راه آب اصلی و فرعی قرار گرفته و به لحاظ توپوگرافی همچون کاسه‌ای محل جمع شدن آب و به همین دلیل کشت دیم بوده است. با رجوع به صحبت ریش سفیدان شهر کنگ، در گذشته گندم، پیاز، و دیگر محصولات کشت دیم در این مکان خاص به عمل می‌آمده است. مرز شمالی شهر را این فضای خالی تعیین کرده بود. از ساختن بنا در این مکان اجتناب می‌شد، چون در محل ریسک سیلاب قرار داشت. پس به همین علت نیز می‌توان فهمید که مالکیت این اراضی عمومی و در دست دولت- شهرداری باشد، چون زمین‌هایی بوده است که نامناسب برای ساخت و ساز قلمداد می‌شده است. همانطور که با نقشه سازی سیلاب می‌توان دید، دو خیابان مدرن منتهی به میدان (منتظری و طالقانی) پیشتر مسیر اصلی هدایت سیلاب بوده‌اند. بی منطق نیست اینکه در شرق میدان ساختن پارکی میسر شده که از آبیاری طبیعی نیز برخوردار است. امروز هم این مکان محل جمع شدن سیلاب‌ها است. بنابراین می‌توان در طراحی میدان برخی هویتهای کارکرده، اکولوژیک گذشته را درون پارادایم‌های امروزی احیا کرد. می‌توان به احداث برکه‌های جدیدی اندیشید که با تکنولوژی امروزی، بتوانند علاوه بر جمع آوری و توزیع مجدد آب، عمل تصفیه آن را هم انجام دهند. می‌توان به امکان داشتن کشاورزی (دیم) شهری در این مکان نیز تأمل کرد.

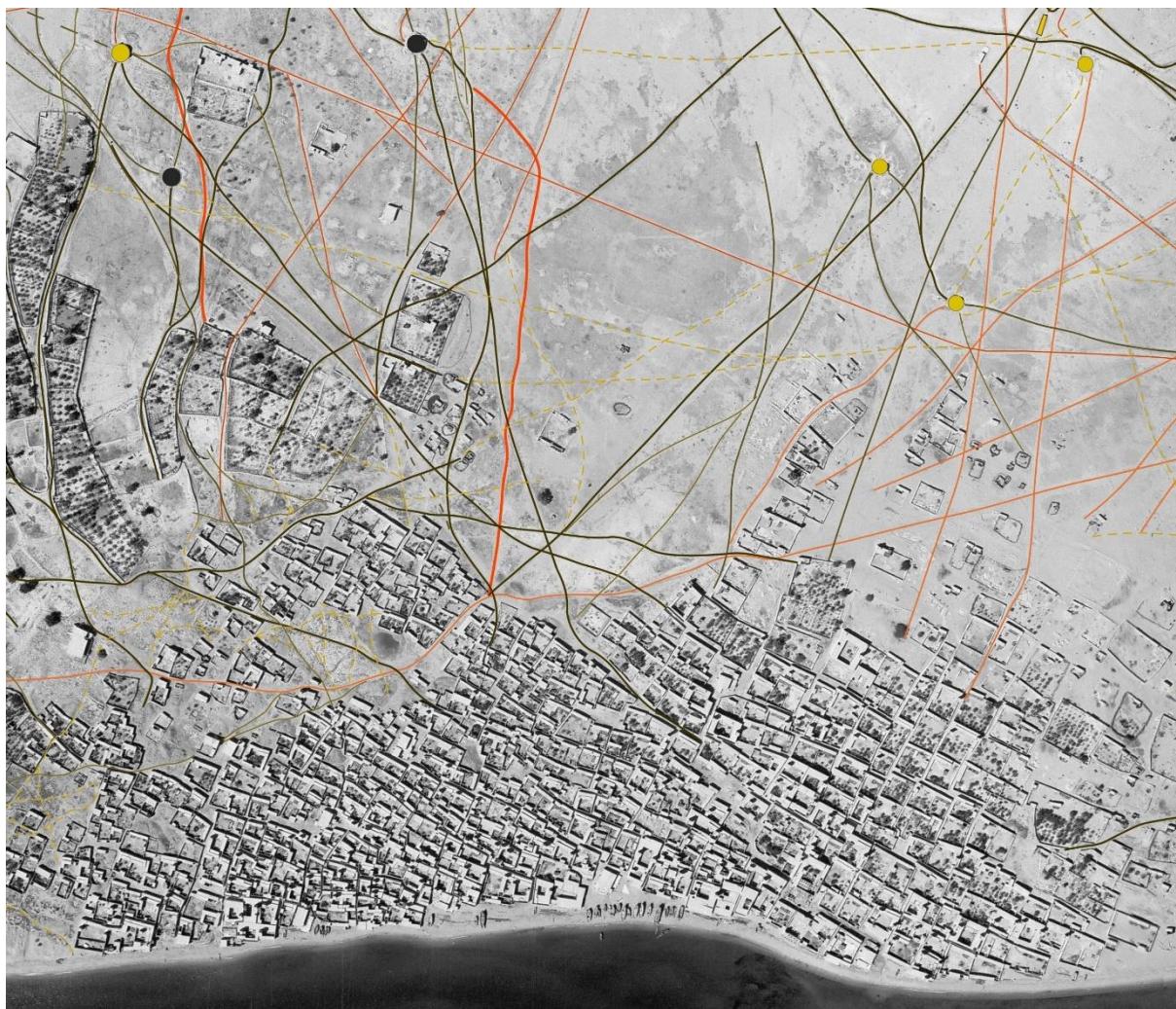




شکل ۱-۴- مسیرهای طبیعی سیلابها

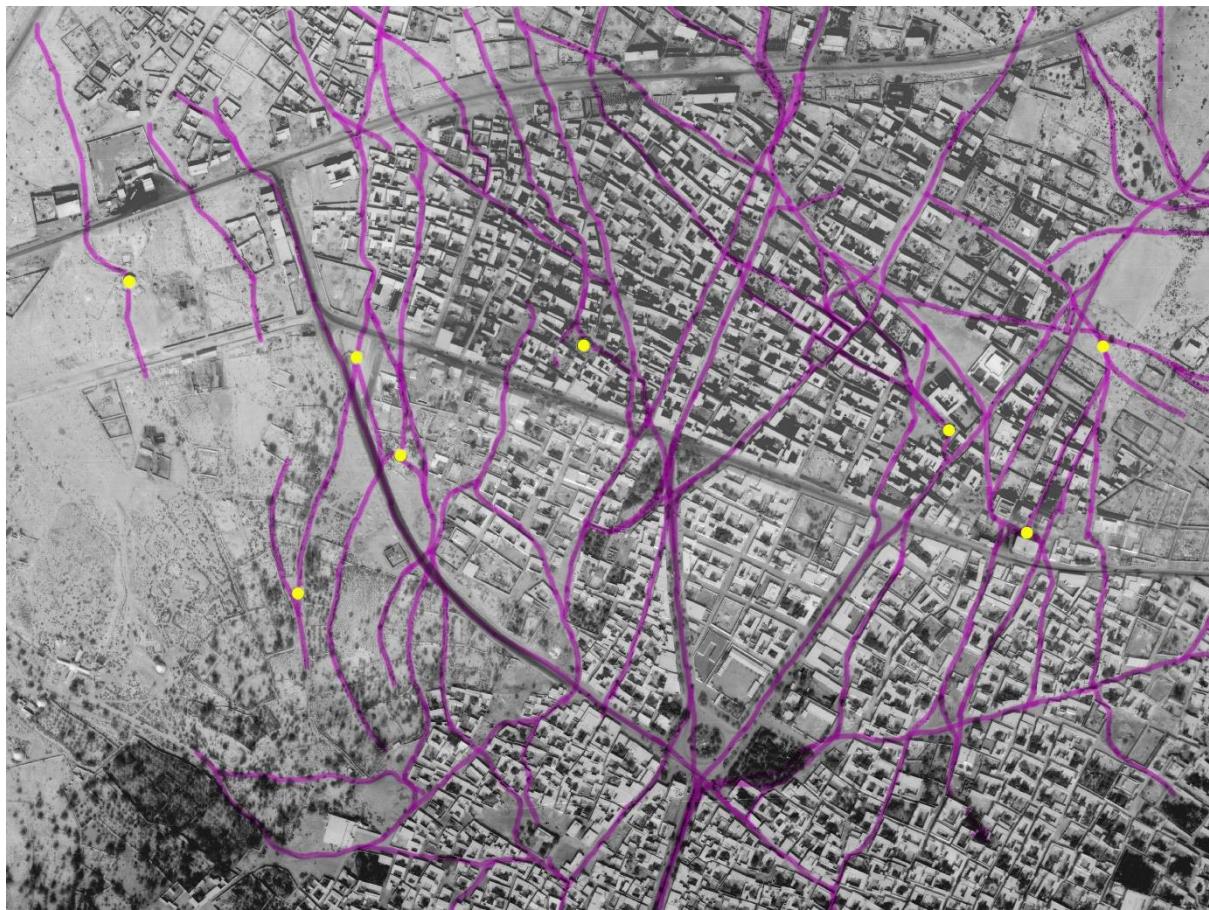
نقشه (شکل ۱-۴) بر اساس پیاده سازی مسیرهای طبیعی سیلابها و مصنوعی درواها و انواع برکه‌ها و بندهای انحرافی در یک شبکه سنتی که در عکس هوایی سال ۱۳۳۵ قابل مشاهده است و نقشه سازی شده است (رشیدزاده و رضوانی، ۱۳۹۸). نحوه هدایت و به کارگیری آبهای سطحی، کنترل ریسک و استفاده بهینه از آبهای سیلابی و فصلی میراث مهم اکولوژیک شهر تاریخی کنگ است. در نقشه‌های صفحه بعد (شکل ---) محدوده داخل کادر مشخص شده نشان داده شده است. در نقشه اول شبکه مهار آب با جزئیات بیشتر دیده می‌شود، در شکل پایین سمت راست، برهم‌زنه عکس سال ۳۵ بر عکس هوایی سال ۶۱ دیده می‌شود که مشخص است که رشد شهر در ادامه سالهای آتی با توجه به همین راههای عبور آب شکل گرفته و ساختار خیابان‌ها و معابر تحت تاثیر این راههای جاری شدن سیلابها بوده است. در عکس سمت چپ برهم‌زنه عکس سال ۳۵ با سال ۷۳ دیده می‌شود که در آن دو محدوده با رنگ مشخص شده است، یکی بستر زمین‌های مورد بحث که امروز هم در اختیار عموم است و کشیدگی شرقی- غربی دارد، و دوم محدوده فلکه فعلی است که خود محل تلاقی راهها در قدیم بوده است و نقش گره را از ابتدا داشته است.





شکل ۲-۴- مسیرهای طبیعی سیلابها





شکل ۳-۴- بازشناسی مسیرهای جاری شدن آب

شکل --- تمرین دیگری است جهت بازشناسی مسیرهای جاری شدن آب، در عکس هواپی سال ۷۳ با جزیات خوب قابل مشاهده است که در برخی معابر حرکت آب به واسطه فرم خاک قابل تشخیص است، گویی به تازگی روان آبها از شهر عبور کرده بودند، که به رنگ بنفش در تصویر دیده می شود و به رنگ زرد برکه ها دیده می شوند. تا آن زمان درون بافت شهر چندید بر که دیده می شوند که امروز همه آنها موجود نیستند.

بنابراین ایجاد برکه های جدید در این مکان (میدان شهرداری) به عنوان بخشی از شبکه تجدید حیات شده بزرگتر که برای کل شهر و مزارع آن عمل می کند پیشنهاد شده و نقش مهمی هم ایفا خواهد کرد. پیوند زدن نقش اجتماعی آن در این نقطه استراتژیک شهر که جنبه نمادین و تبلیغی هم برای این شبکه زیرساخت ارزشمند ایفا می کند شایان توجه است. پروژه اصلی طراحی این میدان ارائه راه حل هایی است که بتواند این الزام احیای زیرساختی را به زندگی روزمره و عمومی شهر در میدان اصلی شهر پیوند بزند. فناوری برکه را امروزی کند و به آن معنای اجتماعی و نمادین بخشد.

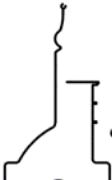
نگاه تاریخی

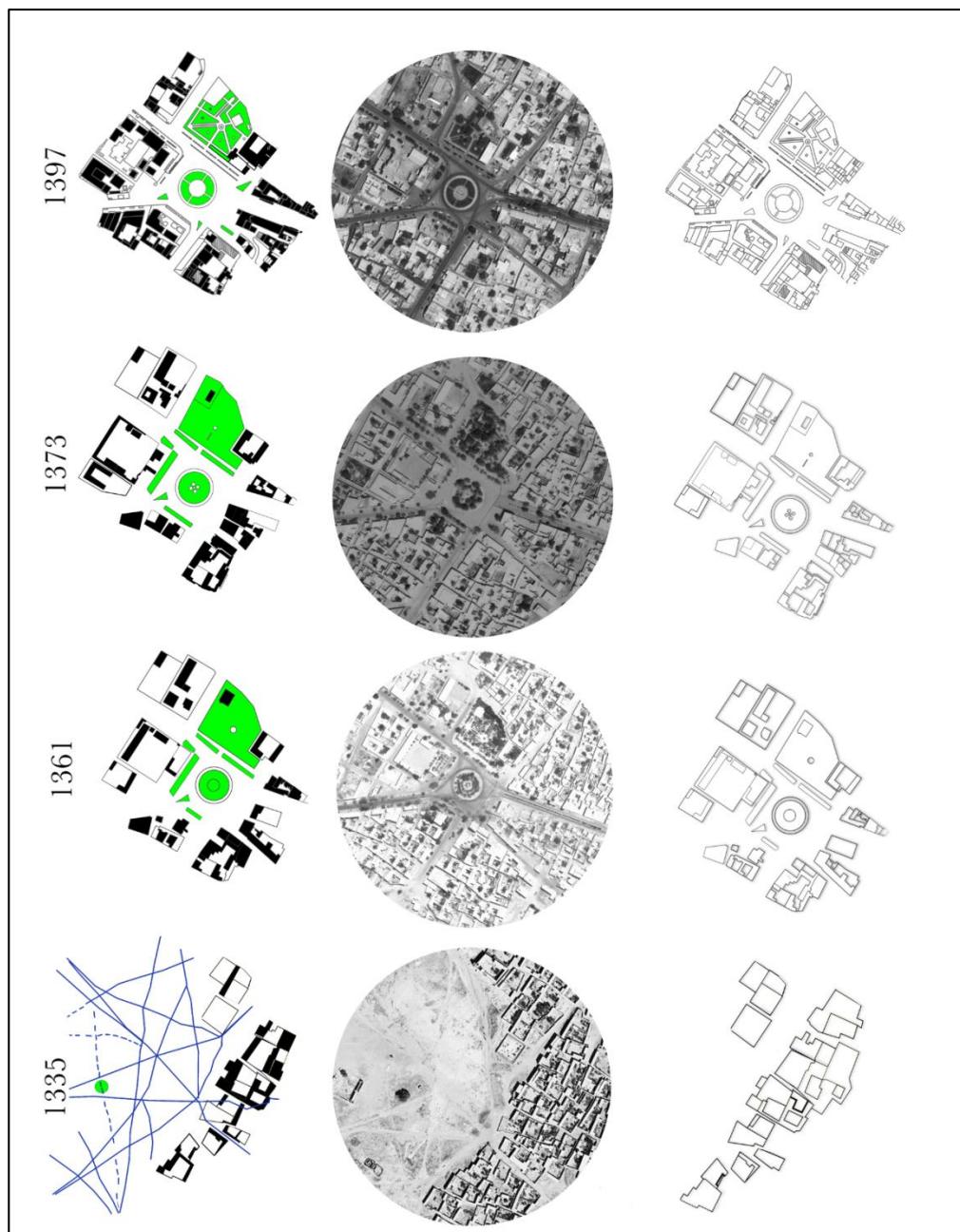
علاوه بر نگاه تاریخی به ساختار معابر و مورفولوژی شهر در مقیاس بزرگ، نگاهی به سیر تحول طراحی میدان یا فلکه خواهیم انداخت. نگاهی تاریخی-میراثی به فلکه و طراحی شهری اولیه میدان و بررسی پتانسیل های آن برای یادآوری در زمان حال.



شکل ۴-۴- گذشته میدان انقلاب

شکل ۴-۴ گذشته میدان انقلاب: میدان کوروش کبیر را در اوایل دهه پنجاه شمسی نشان می‌دهد. طراحی فضای فلکه با تاکید بر هندسه مرکزگرا انجام شده، فضای ترافیک و فضای پیاده-پارک مانند وسط میدان با نرده و اختلاف سطح از یکدیگر جداگشته، تعداد ۱۶ نیمکت فضای مناسب نشستن حداقل ۲۴ نفر را تامین می‌کرده، دو رینگ فضای چمن درختکاری شده دارد که در عکس‌های هوایی سالهای ۶۱ و ۷۳ میزان رشد چشمگیر درختان قابل مشاهده است. چمن امروزه در این اقلیم توصیه نمی‌شود، اما سرسیزی فضا که در سالهای ۶۰ ایجاد شده بود با بازطراحی میدان از دست رفت. اکنون در طراحی جدید هیچکدام از عناصر قدیم حضور ندارند. در وسط میدان المان نمادین فرهنگی متناسب با نام قدیم میدان قرار داشته است که حاکی از سیاست آموزش هویت ایران باستان در آن زمان است. با نگاه به سمت شمال میدان، درخت کهن‌سالی را نشان می‌دهد که اکنون هم موجود است (و از عناصر هویتی شاخص میدان در خاطره جمعی شهروندان نیز جای دارد)، به همراه منظر شهر و بنای متقاضی در ضلع شمالی میدان که هندسه آن در هماهنگی با هندسه فلکه است. لذا می‌توان این پرسش را مطرح کرد که آیا امروز در این میدان میراثی از میدان-فلکه، به عنوان بخشی از تاریخ شهرسازی کشورمان باقی مانده است که در باز طراحی میدان قابل اعتنا باشد؟ نقشه نگاری تغییرات داخل فضای دایره فلکه از ابتدا تا کنون نشان می‌دهد که آنچه امروز باقی مانده است، هیچ عنصری از طراحی ابتدایی میدان (و هارمونی فضایی آن) را در خود ندارد، به جز محدوده دایره فلکه. مواردی که می‌توان به عنوان عناصر قابل اعتنای قدیم در طراحی میدان برای باز طراحی‌نام برد، حضور درختان، جای فضای نشستن متعدد، هندسه و نظم و حضور المان نمادین-فرهنگی است.





شکل ۴-۵-مستندسازی تغییرات کالبدی میدان بر اساس عکس‌های هوایی از سال ۱۳۳۵ تا کنون.

نگاه اجتماعی: میدان شهروندی از نگاه مدنیت و شهروند مداری

میدان اصلی شهر در معنای کلاسیک شهرسازی آن جایی که نهادهای مدنی شهر وجود دارند و به آن رنگ اجتماعی-دموکراتیک می‌دهند: نقش دو ساختمان کتابخانه و شهرداری که در امتداد شرقی غربی هم قرار گرفته‌اند، منطبق بر جهت گیری مورفولوژیک و تاریخی فضای میدان هم هست.



شکل ۴-۶- میدان شهرداری از نگاه مدنیت و شهروند مداری

طراحی شهری میدان با نگاه کلاسیک به مفهوم میدان به عنوان مکان حضور نهادهای عمومی و شهروندی (مثلاً میدان‌های شهرهای قرون وسطایی اروپایی) میان دو یا چند ساختمان مهم در میدان ارتباط معنایی وجود داشت. در کنگ این ارتباط می‌تواند میان دو ساختمان کتابخانه و شهرداری که در تصویر بالا نشان داده شده است ایجاد شود. چنانچه ارتباط فضایی میان این دو ساختمان در ایجاد یک محور طولی که دو سر آن به یک موضوع نهادی مشابه اشاره دارد به وجود آید، برای تقویت نقش مدنی هر دو نهاد و افزایش مشارکت بیشتر مردم در امور خود مهم است. کتابخانه به شهرداری مقبولیت بهتری می‌دهد. فضای میدان می‌تواند با تأکید بر این ارتباط نیز طراحی شود. از بام دو ساختمان دولتی-عمومی موجود (کتابخانه، شهرداری) استفاده شود، مثلاً کافه (شهر کافه مدرن کم دارد، امری که جاذب توریست و رونق ده به سرزنشگی فضای عمومی است) با سقف چادری یا حصیری (برای فضول قابل استفاده، مانند مثال دامون کیش) که دید مصنی به شهر فراهم کند و در سطحی دیگر امکان تجربه سیمای شهر فراهم گردد، در ضمن حضور بیشتر مردم و ارتباط محوری فضایی بین دو بام در دو سر میدان برقرار می‌شود. معماری ساختمان شهرداری می‌تواند مورد بازنگری برای الحاق، بازسازی و غیره قرار گیرد.

نگاه گونه شناسانه: میدان و پارک و امکان تلفیق این دو

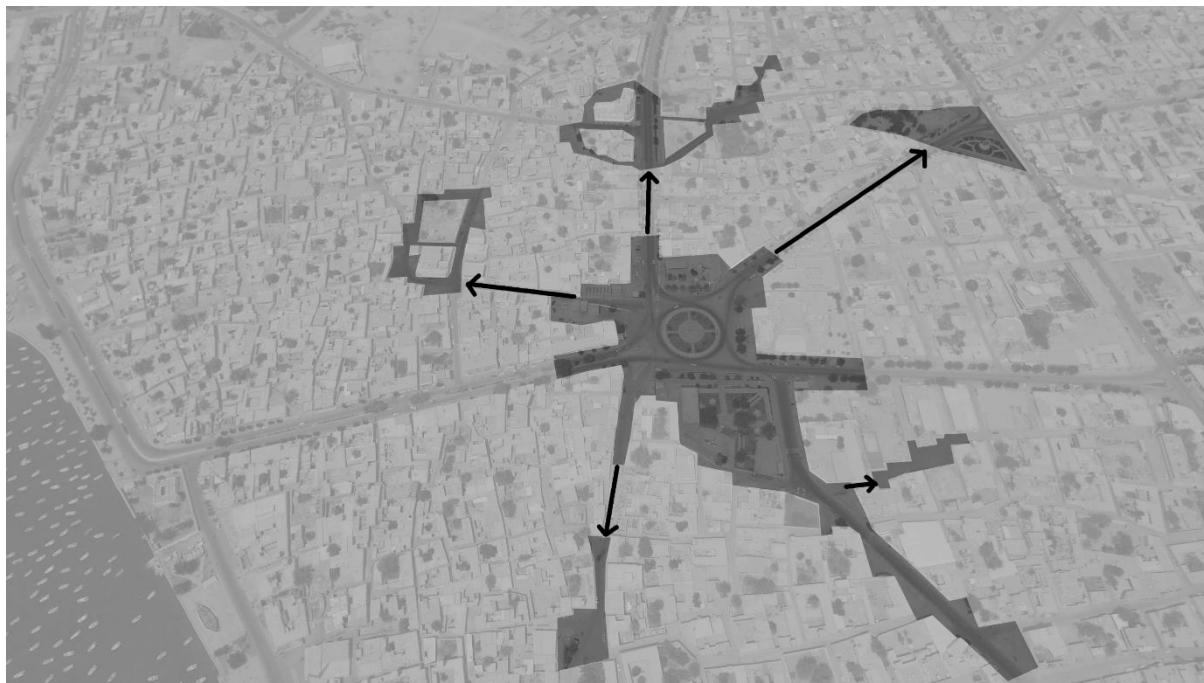


شکل ۷-۴- میدان و پارک و امکان تلفیق این دو

ارتباط متقابل پارک (بستان) و میدان به عنوان دو نوع متفاوت از فضای عمومی موضوع اصلی طراحی شهری میدان شهرداری به شمار می‌رود. در میدان شهرداری دو فضای متفاوت عمومی با هم همسایه اند. یک میدان و یک پارک. در حالت فعلی وضع موجود، میدان کیفیات میدان را ندارد و پارک هم کیفیات مناسب یک پارک را ندارد، تنک است، طراحی آن نیز به روز نیست. از طرفی محدوده طراحی میدان جدید مشخص نیست، و با توجه به سابقه تاریخی این محدوده و پتانسیلهای موجود می‌تواند مورد بازتعریف قرار گیرد. برای باز طراحی میدان سه گزینه راهبردی مطلوب وجود دارد: یک و دو اینکه این دو فضا با هم یکی شوند، با دو گزینه: تبدیل به یک پارک شوند که عامل میدان در آن کمرنگ‌تر است (معماری منظر)، یا تبدیل به یک میدان بزرگ که عامل پارک در آن کمرنگ‌تر است (طراحی شهری)، یا گزینه سوم، تفاوت، تمایز و تضاد خود را بیش از پیش حفظ کنند، میدان تا جای ممکن میدان باشد و پارک هم یک پارک مناسب گرچه مقیاس کوچکی دارد (بستان شهری).

نگاه بزرگ مقیاس: مقیاس بالافصل

در نظر گرفتن مقیاس حوزه بالافصل طراحی میدان و امکاناتی که در این مقیاس بزرگ‌تر برای توسعه و توجه راهبردی به ارتقا سرزنشگی فضای عمومی شهر وجود دارد.



شکل ۴-۸- مقیاس بالافصل

صرف نظر از دوگانه پارک و میدان، اگر به گشودگی‌های فضاهای باز دقت کنیم، محدوده بزرگی تقریباً دوبرابر فضای میدان و پارک را می‌توان جزء فضای پیوسته این مجموعه در حوزه بالافصل آن به حساب آورد. سپس در هر جهت از خیابانهای منتهی به میدان نیز فضاهای باز عمومی متعلق به شهرداری قرار دارند که با در نظر گرفتن شبکه شدن این فضاهای با یکدیگر فرصتی بی‌نظیر برای شهر فراهم است تا برای آینده کیفیت زندگی شهری خود برنامه ریزی کند. بهتر است این پروژه در چند مقیاس تعریف شود، و در چند فاز (زمانی)، و در چند فاز مالی-امکاناتی. به همین دلیل است که سناریوسازی در این مرحله از کار اهمیت دارد.

نگاه به فضاهای پر و خالی

بنایی که با میدان در ارتباطند عمدها با کاراکتر کوشک در فضای باز قابل توصیف اند تا اینکه جداره منسجم به هم پیوسته باشند که عموماً در تعریف میدان در ذهن متبار است. موضوع ساماندهی (بنایها) و جداره های میدان، محصوریت و سایر مسایلی که به ارائه ضوابط معماري در محدوده میدان مربوط می‌شود باید با آگاهی به این واقعیت باشد که پراکندگی ساختمانها در فضای باز باید به درستی تحلیل گردد و از آن استفاده شود. ایجاد جداره برای این میدان به آسانی ممکن نیست و شاید مغایر با اقلیم و فرهنگ فضایی آن باشد.



شکل ۹-۴- نگاه به فضاهای پر و خالی

ساختمان‌هایی که می‌توانند در کلیت فضای بزرگتر میدان همچون کوشک‌هایی درون یک فضای باز مطرح باشند در تصویر بالا مشخص شده اند. سناریوی بر عکس آن نیز ممکن است، که مانند میدان‌های سنتی به نقش جداره‌ای آنها توجه شود. برای هر دو سناریوی متضاد اشاره شده می‌توان طراحی فضا انجام داد. سناریوی کوشک با وضع موجود همخوانی بیشتری دارد، در عمل وضعیت استقرار فضایی ساختمان‌های اصلی میدان به این شیوه است و با تخریب چند دیوار (محدوه شهرداری و مخابرات) می‌توان این کیفیت کوشک و بنای منفرد را در آنها تقویت کرد و در آینده هم معماری ساختمان‌های میدان بخصوص سه ساختمان مخابرات، شهرداری و کتابخانه معماری‌های منفرد دارای چهار نما تعریف شوند. همچنین بنای دیگر مانند بازار در جنوب میدان که جنبه متصل به بافت دارند و قابلیت ایجاد رواق در جداره جنوبی وجود دارد به همراه ساختمان‌های دیگری که دارای چنین پتانسیلی برای تعریف معماری مشخص هستند، تا در آینده بتوان به مرور معماری ساختمان‌های هویت بخش به فضای میدان را مدیریت نمود.

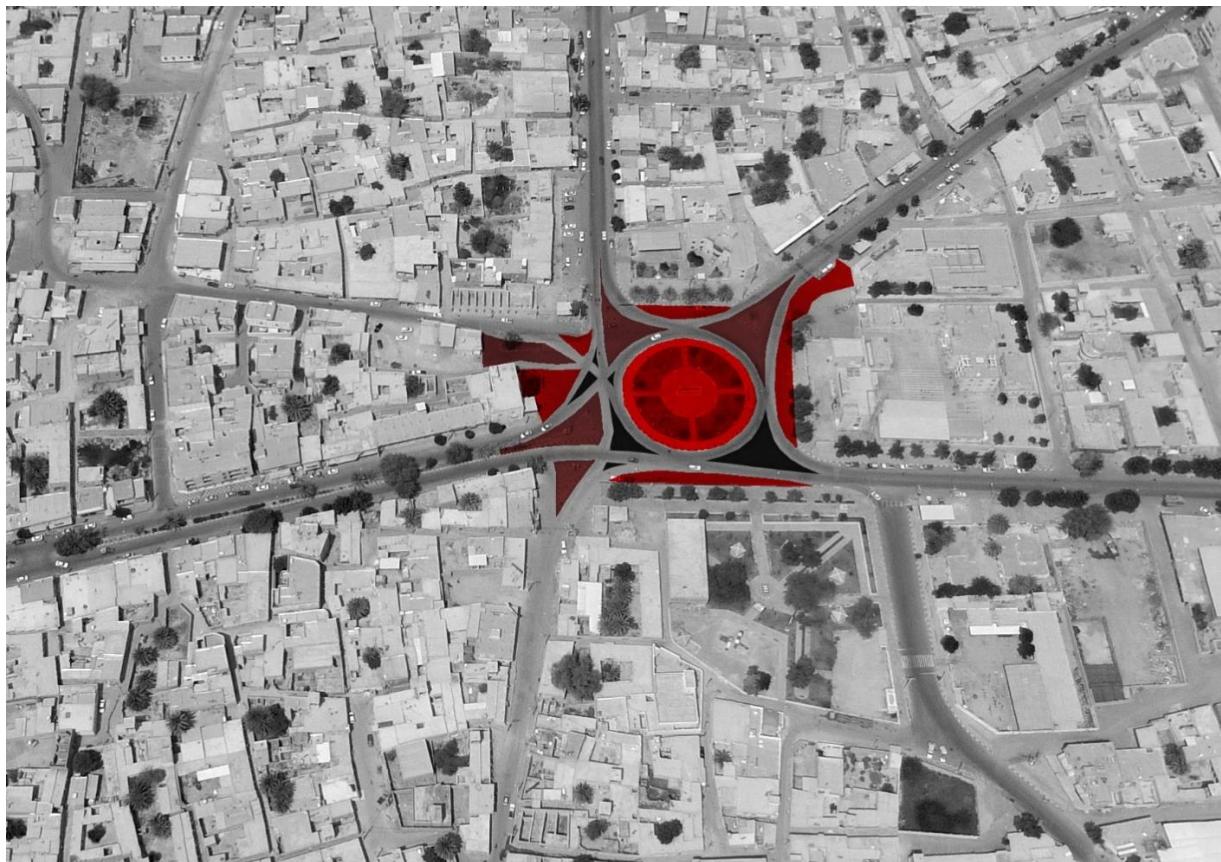


شکل ۱۰-۴- نقشه وضع موجود محدوده اطراف میدان، و لایه پیادهرو

نقشه وضع موجود محدوده اطراف میدان، و لایه پیادهرو (یا خیابان مرچ شده - برگرفته از اطلاعات جی ای اس شهرداری گنگ) به خوبی می‌توان در محدوده های قرمز رنگ - که به شهرداری تعلق دارد- مشاهده کرد که طرح مساله های ۶ و ۷ و سناریوهای مربوط به معماری کوشک در وسط یک فضای بزرگتر موجه و امکان پذیر است. در ضمن اهمیت نگاه بزرگ مقیاس تر داشتن به مساله طراحی میدان شهرداری، و تعامل با فضاهای عمومی مجاور و ساختن شبکه ای از فضاهای عمومی مرتبط به هم موجب غنا و سرزندگی فضای شهری کنگ می شود، و به میدان فضای جمعی و اجتماعی قدرتمند تری می دهد. مرکزی که حاشیه داشته باشد از مرکز صرفا تک هسته ای قدرتمندتر است و این به مدد فضاهای خالی موجود در شهر در مقیاس بلافضل و فراگیر میسر می شود.

نگاه کارکردگرا و بهینه ساز

متاسفانه استفاده بهینه از زمین شهری اختصاص یافته به فضای میدان اصلا انجام نگرفته است. درصد قابل توجهی فضای آسفالت شده وجود دارد که می توانست کارکردی تر باشد، این فضا اکنون هدر رفته است، ضمن اینکه فضاهای فراخ پیاده رو هم آنچنان ساماندهی مناسبی ندارند که می توانند بهتر طراحی شوند.



شکل ۱۱-۴- فضای اطراف میدان

به کمک عکس هوایی گرفته شده توسط پهپاد در سال ۹۷، فضای کف میدان به پنج دسته فضا قابل تقسیم است: اول فضای دایره شکل فلکه با ملحقات داخل آن که کفسازی و مقداری فضای سبز دارد، اما دوم تا پنجم فضاهای قابل تفکیک از هم هستند که همگی آسفالت شده اند، و دو دسته کلی دارند، آنها که خاک گرفته اند و آنها که خاک نگرفته اند و محل تردد هستند. اول فضای آمد و شد با اتومبیل است که فضای کارکردی میدان را مشخص می کند و محدوده ای است که کمتر خاک گرفته است (در نقشه بالا رنگ نشده است). دوم، در محدوده خاک گرفته که عمدۀ فضای میدان را شامل می شود، می توان به سه دسته بندی رسید. یک، فضای اطراف جزیره های وسط خیابان که جهت دهنده به ترافیک هستند اما محدوده بزرگتری را برای خاک گرفتن به وجود آورده اند (بنفش-قرمز تیره). دو، محدوده فضای متصل به چهار گوشۀ میدان که با رنگ قرمز پر رنگ مشخص شده که آن را می توان متعلق به فضای بلوک های شهری مشرف به میدان دانست، این فضاهای در همین وضع موجود می توانند به نفع فضای عمومی به بلوک های مجاور اضافه شوند. سه، فضاهای به رنگ مشکی که نواحی صرفا خاک خورده باقیمانده هستند.

این سطح زیاد فضای رها شده آسفالت نشان می دهد که می شده است که از فضای در اختیار موجود استفاده بهتری شود. و نیاز است که در باز طراحی میدان این مساله مورد توجه قرار گیرد. امروزه در طراحی شهرها عرض خیابان ها تا جای ممکن برای اتومبیل ها تنگ می شود، که هم از تصادفات و سرعت بی مورد جلوگیری کند و هم برای پیاده و دوچرخه و فضای سبز فضای بهتر فراهم باشد. برای رهایی از این هدر رفت فضای دو استراتژی کلی قابل تصور است. یک، جزیره وسط میدان بزرگتر شود، و دوم، از گوشۀ های میدان فضاهای بلوک های شهری



بیش روی به سمت مرکز میدان کند و فضاهای اضافی را به تصرف خود درآورند. بدینه است برای تحقق هر سناریویی از این دست طراحی و مهندسی ترافیک درخور آن صورت می‌گیرد.

نگاه به فضای سبز

۱- همان‌طور که در بحث گونه شناسی اشاره شد، طراحی میدان به حرفه طراحی شهری بیشتر مربوط است و طراحی پارک به حرفه معماری منظر. اما در اینجا امیختگی‌ای مشاهده می‌شود که به نظر می‌رسد در مرز بین دو رشته باید دنبال جواب گشت، بخصوص درباره فضای سبز، مقدار آن، انتخاب گونه‌های آن، و تراکم و توزیع آنها در فضای میدان.

۲- با توجه به کانون جمع شدن آب، به درستی محل احداث بوستان شهر کنگ در همین مکان صورت گرفته است.

۳- منظر شهری سبز از دید ناظر صرفاً محدود به درختان موجود در فضای عمومی نیست بلکه درختان موجود در حیاط‌های خانه‌های هم‌جوار میدان را نیز در بر می‌گیرد.



شکل ۱۲-۴- فضای سبز اطراف میدان

بنابراین فقط درختان محدود پارک نیستند که هویت و منظر سبز این مکان را ساخته‌اند. فضای میدان به شکلی افقی گسترده است و در دید های مختلف تعدد درختان همه جا خودنمایی می‌کند. در حیاط برخی از ساختمانها نیز درختان تنومندی هستند که به منظر شهری سبز میدان کمک رسانده‌اند. در شکل --- با سبز روش مشخص شده‌اند.

۴- امکان افزایش سرانه فضای سبز در این مکان وجود دارد، عکس هوایی سال ۷۳ نشان می‌دهد که میدان نیز درختان سرسبز و تنومندی داشته است. پس می‌توان هویت سبز-پر-درخت را به کل فضای میدان و پارک گسترانید، تمایز میان این دو فضا را از بین برد (امکان داشتن پارک-میدان)

۵- توجه به فضای گرد هم آبی اجتماعی و آسودن حول درخت (همچون گذشته و به طور طبیعی، در میدان رستاهای ایرانی) می‌تواند نقش پررنگی در اینجا داشته باشد.



۶- درخت همچنان می‌تواند وسط خیابان ظاهر شود و کارکرد فلکه کوچک به خود بگیرد. به جای ساختن مواعظ خشک با لچکی‌ها برای هدایت ترافیک می‌توان از درخت استفاده کرد که تردد خودروها سامان گیرند. درخت در اینجا جای چراغ راهنمای را تا حدی می‌گیرد، از نو الگو سازی می‌کند، الگوهای قدیم را یاد آوری می‌کند.

۷- نقش تاریخی-اجتماعی-گردشگری درخت در تک درخت چند صد ساله شمال میدان. در این راستا پیشنهاد می‌شود با تمهیداتی اجتماعی-رویدادی-فضایی کمی جنبه تقدس و احترام آن پررنگ گردد.

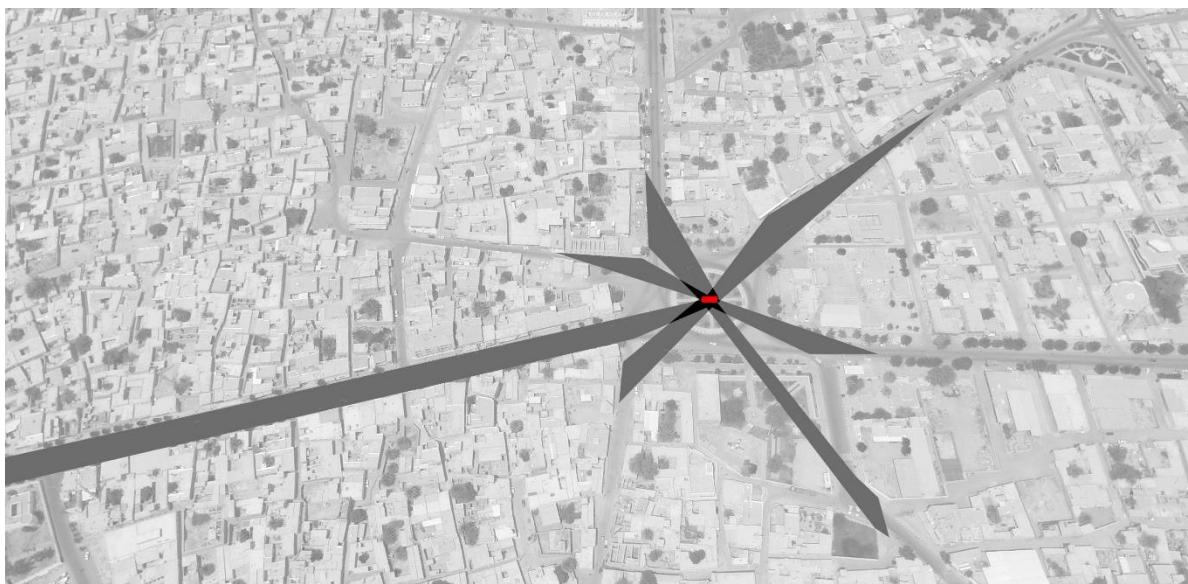


شکل ۱۳-۴ - افزایش سرانه فضای سبز اطراف میدان

شکل بالا تصویری است از اینکه اگر وضع موجود به همین شکل حفظ شود و در فضاهای خاک گرفته بخواهیم سرانه فضای سبز را افزایش دهیم، می‌توان با غچه‌ها و درختانی را در این قسمت‌ها در نظر گرفت و خصلت پارک را برای میدان تقویت کرد.

نگاه نحو فضا: محورهای دید

در این بخش نشان داده می‌شود که قرارگیری فلکه میدان در مکان فعلی آن و المان شهری داخل آن در بهترین نقطه فصل مشترک میدانهای دید منتهی به میدان نیست و می‌توانست نقطه مناسبتری برای دیده شدن بهتر فلکه/المان داخل آن در نظر گرفته شود.



شکل ۱۴-۴- در میدان شهرداری المانی دروازه

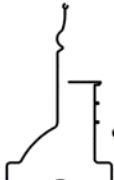
اکنون در میدان شهرداری المانی دروازه مانند با کیفیت نامناسب اجرا در مرکز فلکه موجود است. صرف نظر از معنای آن، علت قرار دادن آن در اینجا و کیفیت آن، از لحاظ مکانیابی آن را بررسی می‌کنیم. متأسفانه این شیء از جهت تامین و جذب دیدهای به میدان، نقش المان/نشانه شهری را آن طور که باید ایفا نمی‌کند. چون برد دید آن نسبت به پتانسیلهای دید موجود در فضای میدان بسیار ضعیف و کوتاهبرد است. مقایسه تصویر بالا (شکل ۱۴-۴) که آزمایش محدوده دیده شدن این المان را نشان می‌دهد، با تصویر پایین (شکل ۱۵-۴) که تحلیل و مکانیابی نقاط بهینه برای تعریف یک نشانه شهری-یا کارکرد فلکه در این میدان است، ضعف این نقطه را از لحاظ پاسخگویی به محورهای دید نشان می‌دهد.





شکل ۱۵-۴- نقاط بهینه برای تعریف یک نشانه شهری- یا کارکرد فلکه در این میدان

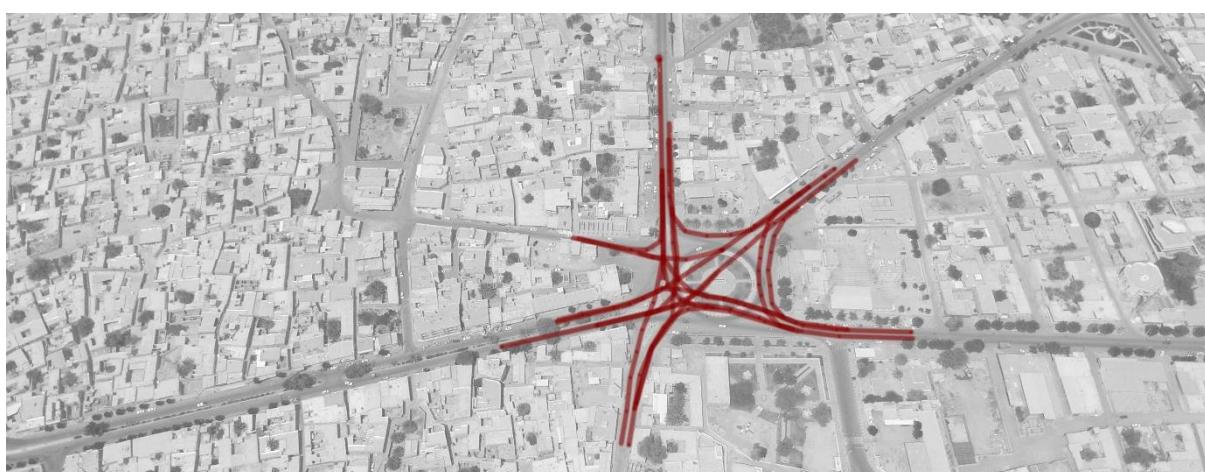
در شکل ۱۵-۴ خطوط آبی هر کدام برای یک محور دید ترسیم شده اند. کم و زیادی محدوده آبی با توجه به انحنای خیابانها و امکان دید به داخل میدان ترسیم شده است. در جاهایی که این خطوط با هم به اشتراک دید رسیده اند، آبی تیره‌تر شده است. در مرکز اشتراک آنها، چندضلعی ایجاد شده که با آبی کمرنگ ترسیم شده است تا بهتر بتوان محدوده یافته شده را مشاهده کرد. سه نقطه مثلثی به رنگ سفید نیز نقاطی هستند که بیشترین اشتراک دید به محورهای متعدد از آنجا ممکن است. لکه‌های نارنجی نیز بنایای میدان هستند که از فاصله دور در امتداد این محورهای دید قرار دارند و در نتیجه حائز اهمیت می‌شوند. اصول ابتدایی شهرسازی حکم می‌کند که برای این بنایا در طراحی میدان تمهیداتی اندیشیده شود، همچنین با توجه به اهمیت آنها از نظر دیده شدن در شهر، معماری آنها مورد توجه قرار گیرد. تقویت عمق دید از محورهای دورتر داخل خیابانهای میدان، از گذر زیرمهره به میدان، از بافت میانی به میدان، از اسکله به میدان، از محور غربی، و از ابوذر به میدان، همچنین امکان بازی ایده‌ها و تنوع آنها در سورپرایز کردن پیام متفاوت بصری از هر محور دید ایجاد می‌کند. یعنی اگر قرار باشد المانی طراحی شود، قابلیت بازی با معانی در دیدن بخشی از آن از دور دست و تکمیل شدن ادراک از المان با نزدیک شدن به آن وجود دارد. در آخر نتیجه این است که قسمت جنوبی میدان شهرداری از پتانسیل بسیار بیشتری برای قراردادن نشانه شهری و دیده شدن آن برخوردار است.





نگاه ترافیک

قطعاً فلکه یکی از جوابهایی است که به مساله ترافیک در این مکان می‌تواند داده شود. ولی تنها جواب نیست، یا لزوماً بهترین جواب نیز نیست. در جوابهای دیگری که پیش رو است، می‌توان یک طیف راهبردی را رسم نمود که همانا طیف سلطه اتومبیل بر پیاده یا سلطه پیاده بر اتومبیل و گرایش به کاهش عامده استفاده از خودروی شخصی در شهر است. راه حل‌های ترافیکی درون این طیف باید قرار داده شوند، سپس برای هر کدام، انتخاب‌هایی از ایده‌ها و زیر-سناریوهای مطرح شده می‌تواند هر کدام از جوابها را به سناریوهای قابل اعتنا تبدیل نماید. برای تمرین تفکر باز، برای یک سناریو سازی اولیه، آن طرف طیف ترافیکی انتخاب شد که مطلوب ارزش‌های پیاده محور نیست. هدف این است که بتوان مسائل مطرح شده برای طراحی میدان شهرداری را تا اینجای روند ردون سناریوی ترافیکی غیر مطلوب آزمایش کرد.



شکل ۱۶-۴ - نگاه ترافیکی

این سناریو بر اساس سلطه خودرو در میدان با داشتن حداقل امکان انتخاب مسیرها (دوطرفه) تدوین شده است. اما در عین حال به حداقل رسیدن مساحت فضای آسفالت تردد اتومبیل مورد توجه قرار گرفته است. در این سناریو تصور شده است که اگر بلوک‌های شهری به سمت میدان پیشروی کنند و فضای خود را افزایش دهند چه خواهد شد: بدیت ترتیب، ساختمانهای شاخص میدان بیشتر خصلت کوشکهایی در باغ خواهند شد و در هر جنب میدان، پلازاها وجود دارد که کارکرد خود را دارا است. فلکه تا جای ممکن کوچک شده است و در نقطه بهینه از نظر دید مکانیابی می‌شود که امکان المان‌سازی هم برایش وجود داشته باشد. فلکه‌های کوچک جزیره‌هایی وسط آسفالت خیابان هستند که می‌توانند کارکرد برکه، باغچه و درخت، مجسمه و غیره را داشته باشند.

این سناریو برای آزمودن قابلیتهای طراحی و امکانات نهفته در استدلال‌هایی که تا کنون مطرح شده تمرین شده و به عنوان سناریوی پیشنهادی مطرح نمی‌شود.



شکل ۴-۱۷- ستابیو بر اساس سلطه خودرو





ادامه شکل ۱۷-۴- سناریو بر اساس سلطه خودرو

پس از طرح ده مساله فوق درباره راهبردهای طراحی میدان که به همراه شناخت و تحلیل وضع موجود و قابلیتهای نهفته در این ابعاد عنوان شده فکر شد و در نتیجه اکنون امکان سناریوسازی نهایی برای طراحی و ساماندهی میدان وجود دارد.

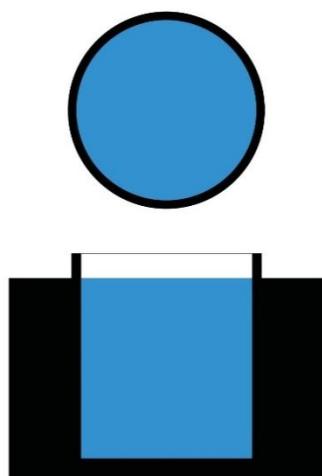


۴-۳- سناریوسازی برای طراحی میدان

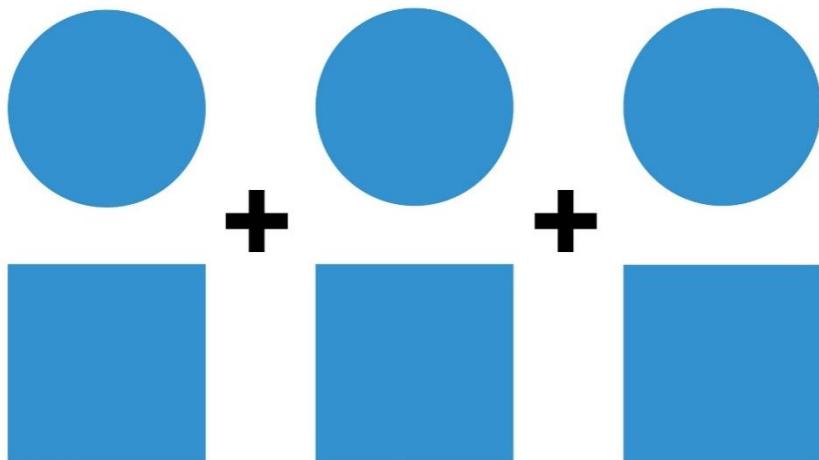
۱- میدان-برکه

سناریو: چه می‌شود اگر برکه و میدان با هم ترکیب شوند و فضای عمومی اصلی میدان شهرداری درون یک برکه تعريف شود؟

همان طور که نشان داده شد، نیاز است تا در میدان شهرداری برکه یا برکه‌هایی برای جمع‌آوری و ذخیره آبهای سطحی ایجاد شود. برای این منظور دو سوال اصلی مطرح است: نخست باید تخمین زده شود که به چه گنجایشی از مخزن برای برکه‌ها (های) جدید نیاز است؛ و دوم در این قسمت از شهر تا چه میزان ارتفاع می‌توان داخل زمین رفت؟ (یا بهتر است گفته شود ارتفاع مناسب از نظر هزینه ساخت مشابه روش‌های سنتی مرسوم چیست؟ پاسخ به این پرسش با معیار برکه دریادولت به عنوان سازه عالی و مرجع در شهر کنگ داده می‌شود. پاسخ این است که با توجه به مطالعه صورت گرفته در بارش‌های دو سال اخیر و شناسایی میزان آب گرفتگی معاابر در سطح شهر و به ویژه همین مکان هنگام بارش‌های شدید (که توسط دکتر رضوانی و شهرداری کنگ انجام گرفته) به گنجایش سه عدد برکه دریادولت نیاز است. قطر برکه دریادولت حدود ۱۵ متر و ارتفاع ۱۵ متر است. بنابراین حجم مورد نیاز در برکه میدان شهرداری به متر مکعب: $3 \times 2650 = 7948$ متر مکعب خواهد بود. (شکل ۱۸-۳)

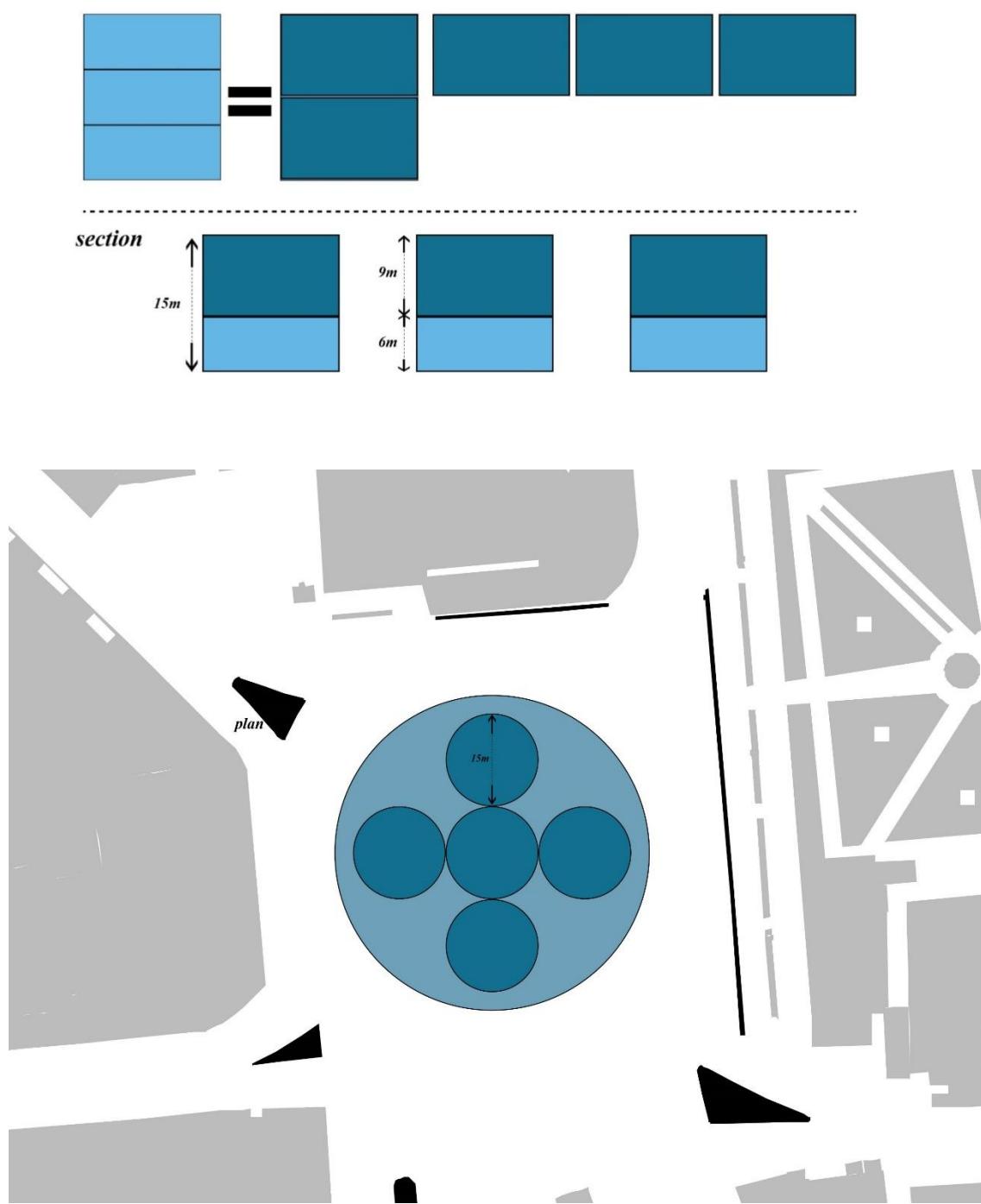


شکل ۱۸-۴ برکه دریا دولت، پلان و مقطع شماتیک



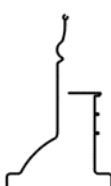
شکل ۱۹-۴ سه عدد برکه دریا دولت در پلان (دایره) و در مقطع (مربع ۱۵ متر قطر در ۱۵ متر ارتفاع)

با توجه به اینکه در عرض جغرافیایی میدان شهرداری که جنوب‌تر از دریادولت قرار دارد و به دریا نزدیک‌تر است، حفر چنین ارتفاعی مقرر به صرفه نیست و بهتر است تا ارتفاع حدود ده متر به طراحی برکه جدید اقدام شود. (مشابه دیگر برکه‌های موجود در این ارتفاع). بنابراین با احتساب مجموع گنجایش مورد نیاز در این مکان با فرض کندن زمین تا ارتفاع ۹ متر، نیاز به ساختن پنج عدد برکه در اندازه برکه دریادولت وجود دارد. (شکل ---) محاسبات حجم برکه‌ها را در مقطع با تغییر ارتفاع از ۱۵ متر به ۹ متر نشان می‌دهد. (ضملاً انتخاب عمق ۹ متر به دلیل تناسبات بهتر محصوریت فضا و امنیت ذهنی آن است، چرا که در ادامه بحث تلفیق این برکه با فضای عمومی مطرح می‌شود) شکل --- محاسبه گنجایش مقطع سه برکه دریا دولت در صورت وجود ارتفاع ۹ متر بحای ۱۵ متر و تقسیم بندی ارتفاع آن به عو ۹ متر که با جمع زدن سه عدد ۶ متر برابر دو عدد نه متر به جمع سه برکه اولیه دو برکه دیگر را هم باید اضافه کنیم.



شکل ۴-۲۰- طریق ۵۱ متری فلکه وسط میدان شهرداری پنج عدد برکه دریادولت با همان فرم خود

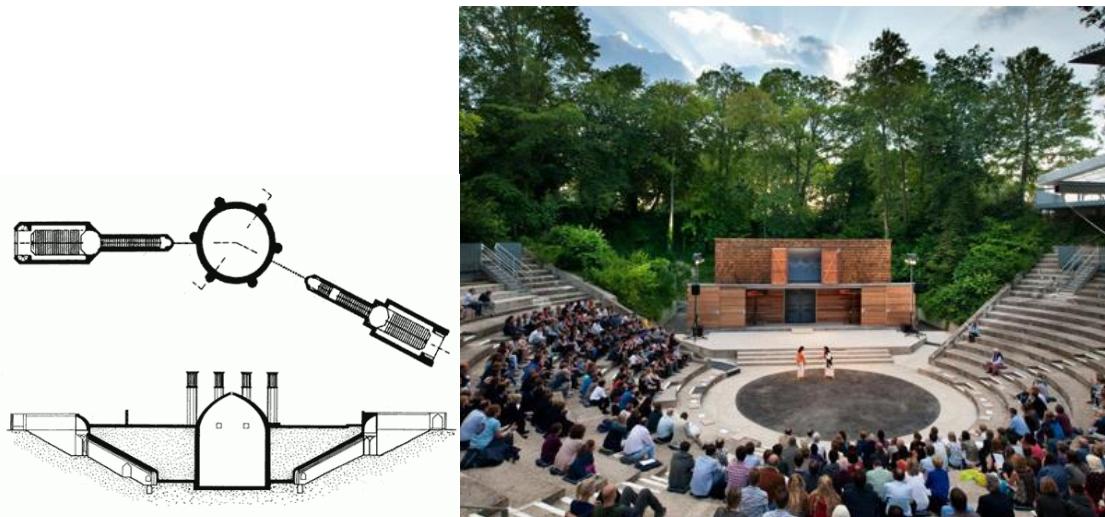
با توجه به شکل ۴-۲۰ می بینیم که اگر درون قطر ۵۱ متری فلکه وسط میدان شهرداری پنج عدد برکه دریادولت با همان فرم خود (قطر ۱۵ متر اما در اینجا با ارتفاع ۹ متر) قرار گیرند، بیشتر مساحت موجود فضای عمومی فلکه میدان را به خود اختصاص می دهد. نتیجه طراحانه ای که از این طرح مساله می توان گرفت این است که این تعداد برکه با این وسعت موجب از دست رفتن فضای میدان می شوند که یا باید در فضای بزرگتر میدان پخش گردد، یا باید به گونه دیگری تجمیع شده و فرم گیرند و با فضای عمومی ترکیب شوند. اگر به گزینه دوم یعنی تجمیع برکه ها در یک برکه بزرگ بیانیشیم، می توانیم مسیر زیر را استدلال کرده و به کاسپیت و چشم انداز طراحی برسیم:



ایجاد برکه‌ای بزرگ، بزرگترین برکه شهر، و اولین برکه معاصر و مدرن شهر، واقع در مرکزی‌ترین نقطه شهر، میدان اصلی جمع شدن مردم، با حضور ساختمان‌های مدنی شهر، باید بنایی باشد که افتخار معماری بومی کنگ و میراث تکنولوژیک کهنه را به بیانی معاصر و نو نشان دهد، بتواند به نمادی جدید برای شهر بدل شود، به برندهیگ توریسم شهر کمک کند، معاصرسازی امر کهنه همزمان حفظ و ارتقا را در خود داشته باشد. مقیاس بزرگ انتخاب شده، خود به خود این پتانسیل را ایجاد می‌کند، بزرگی امکانات جدیدی را در خود ایجاد می‌کند، تلفیق آن با فکر مهندسی و به کار گیری دانش تاسیساتی جدید و امکانات تاسیساتی جداسازی و تصفیه آب و توزیع مناسب آب مورد نیاز برای آبیاری فضاهای سبز شهری و ایده‌هایی از این دست را شامل می‌شود.

بنابراین این برکه مدرن با فضای میدان تلفیق می‌شود. فضای عمومی میدانی در درون یک سازه بزرگ برکه تعریف می‌شود. فلکه به یک سازه بدل می‌شود و بزرگی آن باعث می‌شود فضای داخلی آن امکان حضور انسانی و تعاملات اجتماعی را درونش فراهم کند. در فرهنگ فضایی ایرانی همچنین نمونه‌های تلفیقی میان عنصر زیرساختی و فضای همگانی وجود دارد. در شهر یزد آب انباری هست که روی آن زورخانه‌ای قرار دارد، یا ائل‌گلی (شاه‌گلی) تبریز که تلفیق مخزن (دریاچه) آبیاری با غافت شهر با تفرجگاه است.

بنابراین پرسش جدیدی که مطرح می‌شود این است که چگونه این تلفیق بنای زیرساختی با یک فضای عمومی مطلوب صورت گیرد و پاسخگوی ملاحظاتی که در قسمت اول جمع‌بندی شد نیز باشد، و همچنین به مسائل آسایش اقلیمی پاسخ دهد و منطبق بر رویکردهای پایداری باشد.

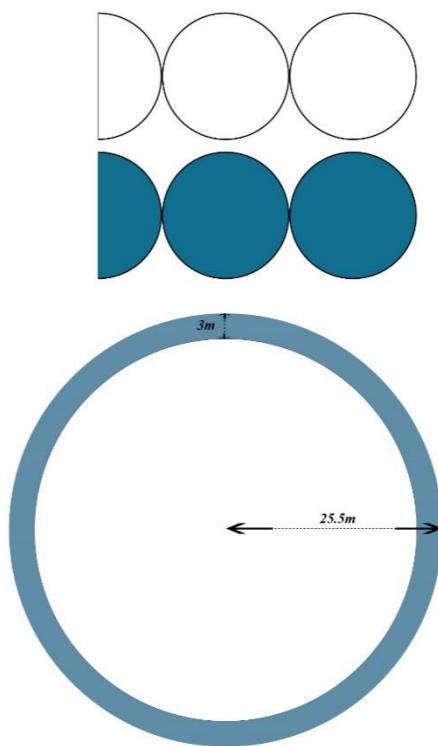


شکل ۲۱-۴- فضای عمومی تماشاکردن صحنه شهری تئاتر دوران روم باستان در انگلستان

شکل ۲۱-۴ دو تصویر فوق گویای تفکر پشت تلفیق فضای عمومی تماشاکردن صحنه شهری (عکس مربوط به یک تئاتر دوران روم باستان در انگلستان است که معاصرسازی و احیا شده است) و استفاده از فضای زیرساخت شهری است (مقاطع آب انبار شش بادگیره یزد که منبع الهامی است برای استفاده از فضای بینایی‌آن در زیر زمین)



برای حل دو مساله فوق، یعنی طراحی فضای عمومی که دعوت کننده به تعامل اجتماعی باشد، و تامین گنجایش حجم آب مورد نیاز درون یک بنا، از نظر حجمی، راه حل را می‌توان با مثال دو ظرف نشان داد: قابلمه ای (برکه) دوجداره که بشقاب کاسه‌ای (فضای عمومی پلکانی) روی آن قرار داده شده است. در فضای خالی میان داخل قابلمه و زیر بشقاب، آب گنجانده می‌شود. به طور دقیق‌تر، برکه زیرین، خود دو جداره است، و با فاصله گرفتن ۳ متری میان دو جداره آن می‌توان نیمی از حجم آب مورد نیاز را ذخیره کرد. دیاگرام زیر نشان می‌دهد که در فاصله میان دو دایره به قطر ۵۱ و ۴۵ متر به عمق ۹ متر حدود ۴۰۰۰ متر مکعب آب جا می‌گیرد که برابر با نیمی از حجم مورد نیاز را پوشش می‌دهد و در بیشتر مواقع سال جوابگو است. آنگیری از محیط دور برکه منطقی نیز هست، چون اولین نقاط برخورد آب با ساختمان برکه خواهد بود. این ایده در جزئیات توسعه خواهد یافت. مثلاً پاسخ به سوالاتی مانند: از چند نقطه اصلی آب به داخل برکه می‌ریزد؟ لایروبی آن چگونه انجام می‌شود و گندزدایی و تصفیه می‌شود و بعداً توزیع می‌شود؟ چگونه ورود آب دیده یا شنیده شود؟ این نوار سه متر عرض چگونه خواهد بود؟ ارتفاع جداره‌ها به چه صورت خواهد بود؟ این نوار سروپوشیده است یا سر باز یا هر دو و نیمه سروپوشیده؟ آیا می‌توان زیبایی و تلالو آب در نور را در آن نشان داد؟ و پرسش‌های دیگر.



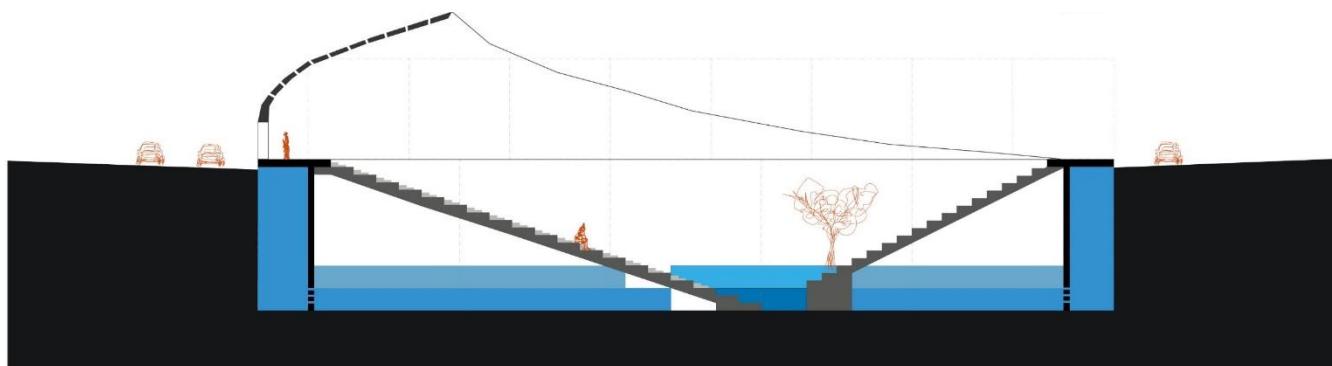
شکل ۲۲-۴- دیاگرام محاسبه گنجایش آب

شکل ۲۲-۴ دیاگرام محاسبه گنجایش آب در صورتی که حلقه ای به ضخامت سه متر با شعاع بیرونی ۲۵,۵ متر و عمق ۹ متر درون فلكه میدان ایجاد کنیم، حدود نصف ظرفیت مورد نیاز آب برکه را تامین می‌کند.



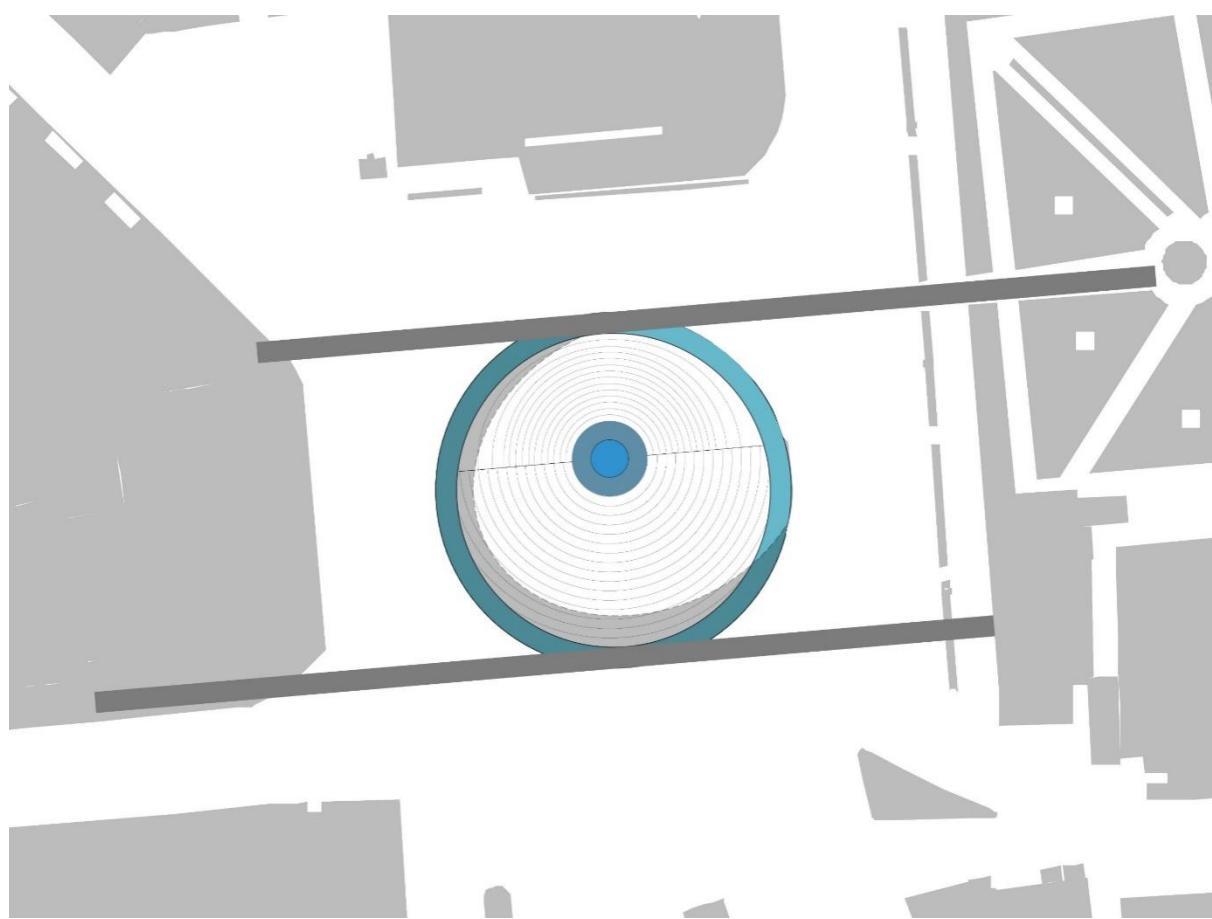
نصف دیگر حجم آب مورد نیاز، در فضای میان سطح کاسه مانند (کهن‌الگوی تئاتر یونانی) و کف مسطح برکه قرار می‌گیرد و امکان بروز از داخل چشمeh/حوضی که در مرکز کاسه قرار گرفته است پیدا می‌کند. آبی زلال و خنک که اطراف خود را بتواند باصفا کند. از همین پایینترین نقطه، یعنی حوض گردی که در کاسه تعییه شده است، شروع به توصیف خصوصیات فضای عمومی میدان می‌کنیم:

شکل ۲۳-۴- مقطع عرضی از شمال



شکل ۲۳-۴ مقطع عرضی از شمال (سمت راست تصویر) به جنوب (سمت چپ) میدان رو به سمت غرب. ترکیب برکه با فضای عمومی تئاتر مانند میدان را نشان می‌دهد. فضای میان برکه و زیر تئاتر برای ذخیره آب مورد نیاز استفاده می‌شود، در حالیکه در مرحله اول آب در مخزن محیطی برکه جمع می‌شود.

حوض، مرکز میدان است، اما مرکز هندسی دایره میدان نیست. ایده مقطع فضا به این شکل است که فضایی پلکانی (هر پلکان در اینجا ۴۵ سانتیمتر ارتفاع دارد) به تدریج به درون زمین می‌رود و کهن‌الگوی تئاتر را در این مکان پیاده می‌کند. به چند دلیل، یکی اینکه این الگو، مهمترین کارکرد طراحی فضای شهری را نشان می‌دهد. چون طراحی شهری در واقع صحنه‌آرایی زندگی شهری است که در آن بازیگران صحنه خود مردم شهر هستند. دیدن و دیده شدن از اصلی ترین کارکردهای زندگی اجتماعی و بودن در کنار یکدیگر است. الگوی تئاتر مشکل از یک فضای مناسب برای دیدن، و یک فضای مناسب برای نمایش دادن در مرکز تشکیل شده است. اما در این الگوی ساده دو تغییر اینجا ایجاد و پیشنهاد شده است: یک، مرکز صحنه نمایش مکان ورود آب است، آنچه در فرهنگ ما بسیار با ارزش و کمیاب است، و هم اینکه روی حوض را می‌توان پوشاند و تمرین نمایش را روی آن به اجرا گذاشت. تغییر دوم، که همان تغییر مرکز هندسی به سمت شمال میدان است، باعث به وجود آمدن فضای تماشچی‌ها در دو شیب متفاوت می‌شود، یک شیب نرم (و بعد خواهیم دید که سایه هم دارد) در قسمت جنوبی و دیگری با شیب تندتر در قسمت شمالی. همین تفاوت و تضاد باعث تغییر در رفتار و کارکرد این فضای به ظاهر همگن می‌شود. یعنی بعضی از مردم یکی را به دیگری ترجیح خواهند داد و تفاوت‌های خود را در انتخابشان بروز خواهند داد. بنابراین این تضاد می‌تواند تماشچی یک قسمت را به بازیگر برای قسمت دیگر بدل کند و بالعکس. پیش‌بینی می‌شود که قسمت جنوبی هنگام شب به محل نمایش تبدیل شود و قسمت شمالی به محل تماشا.

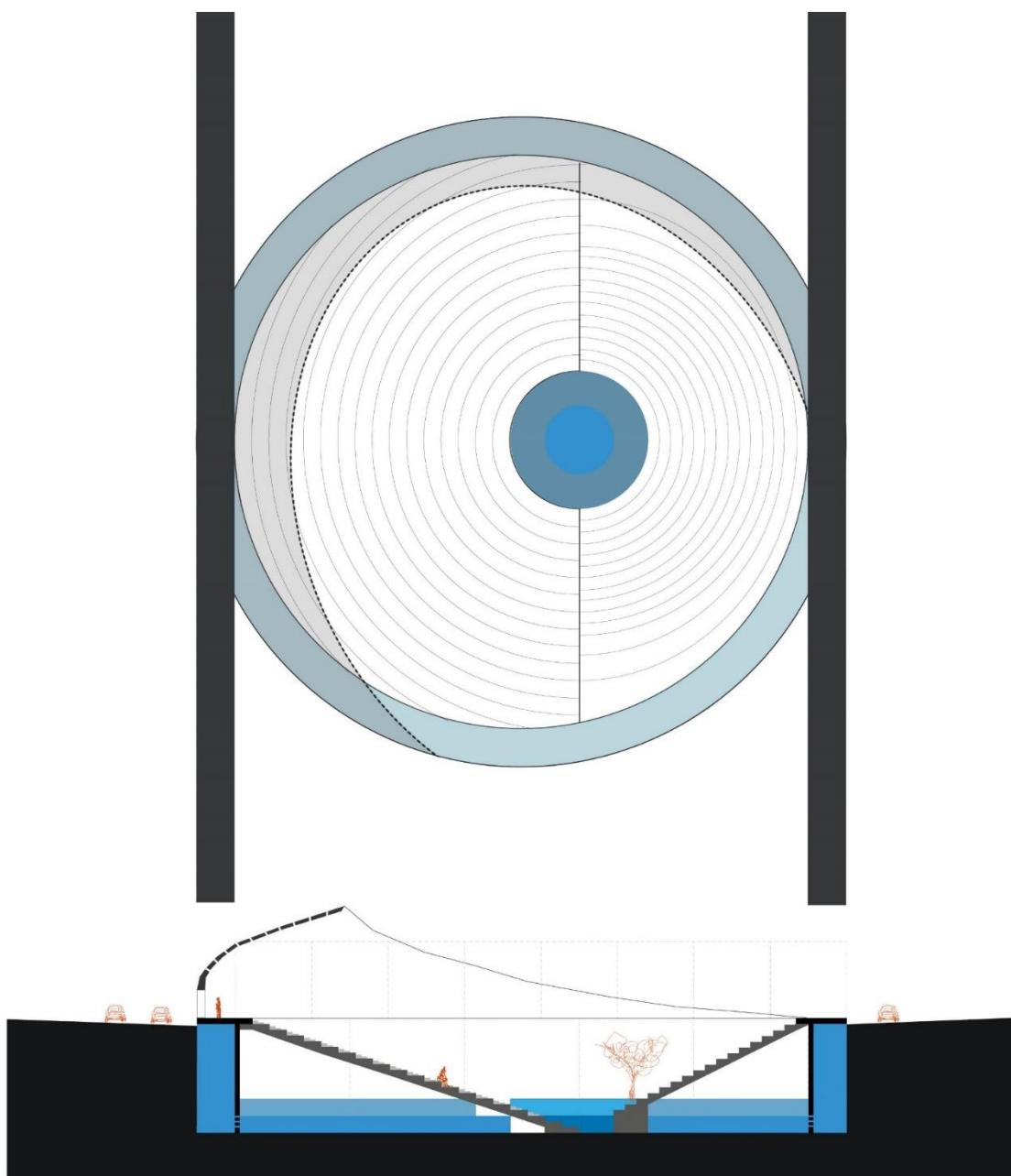


شکل ۲۴-۴-نمای بالا





شکل ۲۵-۴- نمای بالا و شمالی



به دلیل گرما و رطوبت شدید هوا در ماههای تابستانی، به نظر می‌رسد این فضا نیازمند ایجاد سایه است. از این تهدید می‌توان به عنوان فرصتی استفاده کرد که با ایده ایجاد سقفی نیمه تمام و متخلخل (برای به جریان انداختن هوا) در بعد ارتفاعی نیز برای شهر کنگ لندمارکی ایجاد کرد. ارتفاعی حدود ۶-۸ متر کافی است که بتواند اندکی از متوسط ارتفاع ساختمانهای شهر سر برآورد اما ضمناً ارتفاع زیاد نگیرد و خط آسمان شهر را تحت تاثیر قرار ندهد. فرصت دیگر این است که همان‌طور که در تحلیل محورهای دید عنوان شد، قسمت جنوبی میدان برای فراهم کردن امکان دیده شدن از همه خیابان‌های متنه به میدان مکان مناسب‌تری است که سقف مورد نظر در آن قسمت ساخته شود. از نظر معماری و ایجاد سایه و حرکت خورشید هم جهت مناسب برای ایجاد سقف برای این سازه میدان همان جبهه



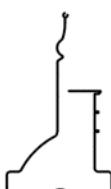
جنوبی است که متمایل به جبهه غربی باشد که بیشتر جلوی آفتاب بعدازظهر و عصر را بگیرد. تصویر زیر یکی از برکه های کنگ است که الهام بخش طراحی مقطع این میدان شده است.

شکل ۲۶-۴- یکی از برکه های کنگ



برای توسعه ایده تخلخل داخل و خارج مصالح و معماری سقف پیشنهاد می شود از معماری کپر و حصیر به عنوان منبع الهام طراحی استفاده شود. کپر و حصیر نیز همچون برکه سابقه دیرینه در این سرزمین دارد و همچنان عادت برپا کردن سازه های حصیری و آسودن زیر سایه آن در جنوب ایران وجود دارد. سقف نیمه تمام (جمع و باز شونده) برکه-میدان شهرداری می تواند از خصوصیات حصیر الهام گیرد و طرحی معاصر همراه با استفاده خلاق از مصالح پیشنهاد دهد که در این زمینه نیز بتواند فضای کنگی معاصر شده را برای شهر پیشنهاد دهد. این هدف دور از واقعیت نیست و امكان تحقق دارد: یکی از موفق ترین پروژه های معماری معاصر سی سال اخیر در دنیا پروژه مرکز فرهنگی تیجیائو است که ملهم از سازه های تمدن بومی کاناک (نمئا در جزایر کالدونیای جدید) توسط معمار مشهور ایتالیایی رنتزو پیانو طراحی شده است.

(شکل ۲۷-۴)





شکل ۴-۲۷- کی از موفق ترین پروژه های معماری معاصر سی سال اخیر در دنیا پروژه مرکز فرهنگی تیجیباو است

<https://inhabitat.com/jean-marie-tjibaou-cultural-center-inspired-by-native-architecture/tjibaou-cultural-center-7/>



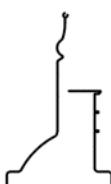
نمای خارجی خانه های کپری



داخل کپر

شکل ۴-۲۸- معماری کپر نشینی

معماری کپر نشینی - منبع عکس: سعادت و دیگران (۱۳۹۴) نگاهی به اقلیم گرم و مرطوب (سواحل جنوبی ایران)، مقاله کنفرانسی، پژوهش‌های نوین در عمران، معماری و شهرسازی، استانبول. ص. ۷.



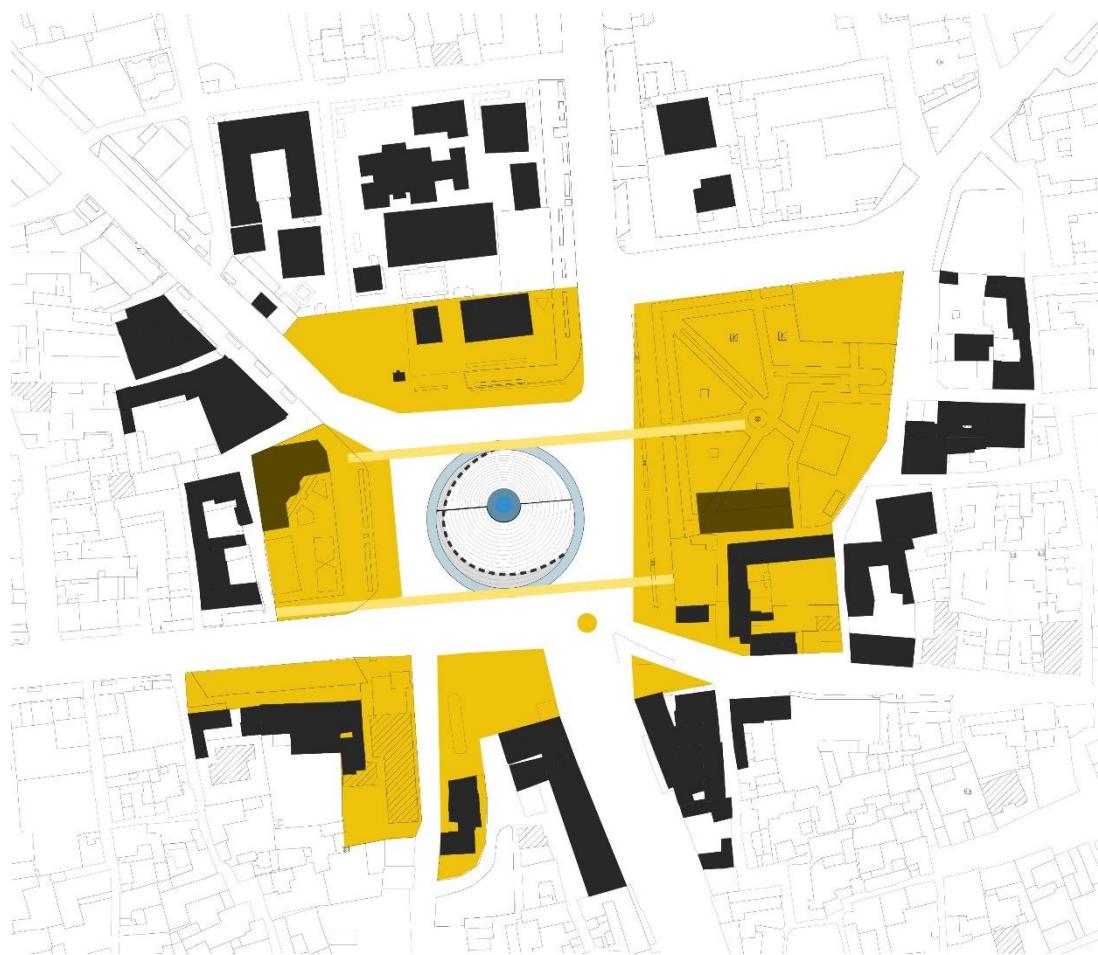


تا اینجا فضای اصلی فلکه میدان مورد طراحی قرار گرفت. علت پرداختن به مکان فعلی و حفظ اندازه و محدوده فلکه به این دلیل بود که این فضا دارای قدمتی برای شهر بوده و اولین میدان شهر با طراحی مناسبی در دهه پنجاه داشته، و حفظ محدوده آن و ارتقا و بازطراحی آن می‌تواند نقطه محکمی برای نوسازی باشد، چرا که آنچه در این مکان مهم ثابت بوده همین محدوده بوده، با وجود اینکه طراحی محوطه داخل آن بارها تغییر کرده است. اما صرف پرداختن و طراحی محوطه داخل فلکه به ساماندهی کل میدان نمی‌انجامد. در ادامه، با فرض وجود برکه-میدان جدید به باقی مسائل طراحی میدان خواهیم پرداخت و سناریوسازی برای آن.

۲- استفاده بهینه از فضای آسفالت میدان به نفع میدانچه‌های مجاور فلکه

در این سناریو کلیت میدان شهرداری مشکل است از یک برکه بزرگ که از نظر ترافیکی کارکرد فلکه را دارد، و از نظر اجتماعی کارکرد میدان، که از اطراف در همه جهات با فضاهای باز عمومی شهری احاطه شده است که هر کدام کارکرد خود را در یک مجموعه به عهده خواهند داشت. این فضاهای تا جای ممکن پیش آمده اند و به مساحت خود افزوده اند. در این سناریو سعی می‌شود فضای بیهوده آسفالت موجود تا جای ممکن به نفع فضای پیاده حذف شود و مقیاس فضاهای هر طرف میدان به حدی برسد که هر طرف بتواند کارآیی فضای عمومی خود را بالاتر ببرد.

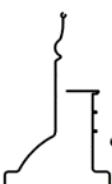




شکل ۴-۲۹- فضای آسفالت میدان به نفع میدانچههای مجاور فلکه

قسمت شرقی که اکنون پارک است، اندکی گسترش یافته و ساختمان کتابخانه در آن نقش کوشک خود را موثرتر ایفا می‌کند. پارک می‌تواند مورد بازطراحی قرار گیرد تا معاصرسازی شده، ضمناً به عنوان جزیی از مجموعه تعریف درست تری از نقش خود داشته باشد. در قسمت جنوبی و جنوب غربی، همان طور که اکنون هم دیده می‌شود بقایای فعالیت تجاری و بازاری دیده می‌شود. در این قسمت کاربری‌های تجاری و بازار دائمی یا هفتگی می‌تواند حضور داشته باشد. برای استفاده از سایه و اینکه خوشبختانه در ضلع جنوبی است از سایه مناسبتری برخوردار است، فرم رواق دار برای معماری آن پیشنهاد می‌شود. و لازم است فضای رواق به قدری پهن در نظر گرفته شود که امکان استفاده برای کافه و رستوران وجود داشته باشد. در صورت موقیت معماری برکه، دید مناسبی را هم برای مشتریان کافه‌ها خواهد ساخت.

در قسمت غربی ساختمان شهرداری قرار دارد. هر چه ساختمان شهرداری با میدان بهتر خود را تعریف کند موقیت خود را در اداره دموکراتیک شهر بالا بردé است. بنابراین فضای قسمت غربی نیاز به ساماندهی دارد: مکان پارک اتومبیلهای وابسته به شهرداری باید منظم تعریف شوند، ساختمان فعلی تا حد امکان به برون‌گرایی خود بیافزاید، اگر می‌تواند با الحاق قسمتی دیگر ارتباط با بیرون را بهتر کند یا اگر بودجه کافی دارد، ساختمانی از نو طراحی شود که در شکل زیر (شکل ۴-۳۰) توده گذاری آن پیشنهاد شده است.





شکل ۳۰-۴- توده گذاری

در این نقشه پیشنهادی هندسه لکه گذاری‌ها بر اساس اندازه ۵۱ متر قطر فلکه برای بازسازی دو ساختمان شرقی و شمالی میدان پیشنهاد شده است. که به همراه ساختمان نوساز کتابخانه سه ساختمان نهادی دولتی باشند که به مردم خدمات مدنی می‌دهند. و معماری آنها با هم بتوانند ایجاد هویت و هماهنگی در کلیت فضای شهری میدان انجام دهد.

ساختمان شهرداری به این ترتیب یک پلازا جلوی خود خواهد داشت که با فراهم کردن سایه درختان و نشیمن و فضای دربرگیرنده احساس تعلق به شهر و ارائه خدمات به مردم دهد.

در قسمت شمالی میدان نیز به همین ترتیب، برای نشان دادن اهمیت میراثی درخت کهنسال برای شهر کنگ طراحی درخور صورت گیرد و حریم درخت رعایت شود و در این حریم درخت دیگری کاشته نشود. درخت نیز مورد معاینه کارشناسان گیاه شناسی قرار گیرد. این نقطه از شهر نیز به خاطر درخت کهنسال از پتانسیل‌های توریستی شهر است، و در نزدیکی آن می‌توان کیوسک اطلاع رسانی توریستی برپا کرد، همراه با تجهیزات شهری آبخوری، تولالت عمومی.

همچنان تاکید بر کشیدگی شرقی-غربی میدان توصیه می‌شود. که با تعریف دو مسیر پیاده از سمت پارک و کتابخانه به سمت ساختمان شهرداری به فضای فلکه مماس شود که در شکل --- مشخص شده است. این سناریو در وضع موجود میدان از نظر ترافیکی تغییری صورت



نخواهد داد، البته با تنگ‌تر کردن فضا برای سواره ممکن است تغییراتی به وجود آید که آسیب شناسی و مدلسازی آن توسط مشاور ترافیک انجام گیرد.

۳- سناریوی پارک-میدان

در این سناریو پارک گسترش به سمت شرق پیدا می‌کند و میدان-برکه را در خود جای می‌دهد، تبدیل به پارک-میدان می‌شود و مقیاس خود را به مقیاسی در خور تر تبدیل می‌کند که امکان اقبال عمومی را به آن بیشتر هم خواهد کرد. از آنجا که برکه را دربر می‌گیرد، امکان استفاده بهتر و آسوده‌تر از فضای برکه-میدان نیز فراهم می‌شود، به جای دود خودروها و زشتی آسفالت داغ، اکنون برکه با درختان احاطه شده و خنک تر و باصفاتر است. از نظر تاریخی نیز فرم پارک جدید به فرم محدوده قدیمی کشت دیم نزدیک‌تر است و احیا-ارتقای تاریخی را درون خود دارد. ممکن است با طراحی خوب منظر آن بتوان کشاورزی شهری را در این مکان ترویج کرد. برکه آبی در کنار منظر سبز روح بهتری دارد، صحنه‌های شهری نیز بالطبع در آن زیباتر خواهند بود.

طبعاً نحوه تردد اتومبیل در این سناریو متفاوت است. برای بعضی از مسیرها نیاز به طوف دور میدانی که مساحت آن چند برابر شده بیشتر می‌شود، اتومبیل بیشتر در محدودیت قرار می‌گیرد و سطح هدر رفته آسفالت شده تا حد زیادی برچیده می‌شود. برای ایجاد این پارک-میدان یا بوستان-میدان، ساختمانی که در نقشه به رنگ خاکستری نشان داده شده است به احتمال زیاد باید تخریب و تملک شود.

پیام زیست محیطی میدان شهرداری این خواهد بود که در مناسب‌ترین مکان برای شهر از نظر ساختار اکولوژیک، جایی که آب به مقدار کافی جاری و جمع می‌شود پارک اصلی شهر را قرار داده‌ایم و دوم اینکه میدان اصلی این شهر خود یک پارک-بوستان است. ساختمان کتابخانه هم درون این بوستان همچون کوشکی در باغ موفق عمل خواهد کرد و با راه اندازی کافه در بام خود می‌تواند پذیرای مردم شهر و توریست‌های داخلی و خارجی باشد.



شکل ۳۱-۴- سناریوی پارک-میدان



بخش پنجم: گونه‌بندی فضاهای میان‌بافتی شهر کنگ و ارائه راهکارهای طراحی برای آن فضاهای در محله‌های بافت میانی و ابوذر





بخش پنجم: گونه‌بندی فضاهای میان‌بافتی شهر کنگ و ارائه

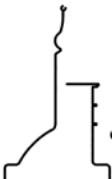
راهکارهای طراحی برای آن فضاهای در محله‌های بافت

میانی و ابوذر

۱-۵- مقدمه و طرح مساله

شهر کنگ از منظر ریخت‌شناسی شهر خاصی است. به نظر می‌رسد که فرم گرفتن شهر کنگ از الگوهای مشخصی پیروی می‌کند. با وجود اینکه میان سه نوع بافت که از لحاظ تاریخ رشد شهر قابل تشخیص‌اند، یعنی بافت تاریخی، بافت میانی، و محله ابوذر (که در جلد به تفصیل به تفاوت‌های موجود در این سه بخش شهر پرداخته شده است) می‌توان تمایز قابل شد، اما جالب است که در هر سه این بخش‌های شهر خصوصیات ثابتی را می‌توان از منظر ریخت‌شناسانه مشاهده کرد:

اینکه فضاهای پر و خالی یا به عبارت بهتر خصوصی و عمومی تراکم کم و با فاصله زیاد از هم قرار دارند، اینکه فضا تنگ نیست، اینکه زیساختی به نام معتبر شاید در این شهر تعریف متفاوتی دارد. اینکه زیرساخت آب و ریسک نساختن نزدیک به محل عبور روانآب‌ها و درواها است که تعیین کننده فاصله گرفتن قطعه‌ها از یکدیگر است. همچنین، با نگاهی به نحوه کنار هم قرار گرفتن پارسل‌ها در این شهر مشخص می‌شود که احتمالاً عرفی اجتماعی وجود داشته که بر اساس آن هر خانوار خانه خود را با رعایت فاصله از تمام جهات برای خانوار دیگر رعایت می‌کرده است. تقریباً می‌توان درباره بافت میانی و ابوذر و تا حدی هم بافت تاریخی کنگ این الگو را شناسایی کرد که هر پارسل تمایل دارد که همچون یک بلوک شهری باشد: یعنی از چهار طرف به فضای باز معتبر محدود شود و تا حد امکان خانه‌ای به خانه دیگر متصل نشود. چنین الگو و فرهنگ شکل دهی به فضاء، از نگاه کارکردی مدرنی که که امروزه جا افتاده است این طور تفسیر می‌شود که در این شهر فضاهای خالی به وفور یافت می‌شوند، گویی که فرهنگ سودجویی از زمین نه تنها وجود نداشته بلکه نیازی هم به مترکم سازی زندگی کنار یکدیگر در مردمان این شهر حس نمی‌شده است. اگر چنین باشد، این موهبتی آرمانشهری است که در فرهنگ شهر از ابتدا وجود نداشته است و بهتر است که از این موهبت/ هویت استفاده و استقبال کرد. از این منظر، شهرداری، به عنوان نهادی که وارد این میزان قابل توجه فضای باز در شهر است که لازم است به نفع مردم شهر این سرمایه را مورد استفاده قرار دهد و از این فرصت بی‌نظیر استفاده بهینه کند.





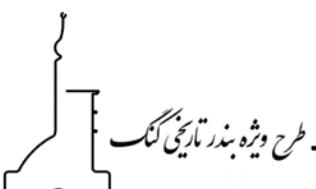
این فضاهای خالی که نتیجه فاصله گرفتن خانه‌ها از یکدیگر هستند، به دلیل اختصار عملکردی آمد و شد و حمل و نقل، شامل معابر شهر نیز هستند. از طرفی، نگاه شهرسازی معاصر به معابر با تعاریف مشخص سلسله مراتب دسترسی و تعریف عرض‌های استاندارد معابر و سایر ملحقات پیاده‌سازی و عمران خیابانها و کوچه‌های اسفالت شده و استاندارد، خود را بر این فضاهای خالی تحمیل می‌کند. در صورت پیاده‌سازی این نگاه، شهر کنگ هم به شهرهای معمولی دیگر بیشتر شبیه می‌شود و این ویژگی‌های خاص خود را از دست خواهد داد. البته که بسیاری از این ملزمات و زیرساختهای معاصر برای شهر لازم است و پروژه حاضر با هدف براندازی چنین ملزماتی متولد نشده است. علت اینکه این پروژه اهتمام به ارائه گونه‌شناسی این فضاهای خالی که نام **فضاهای میان‌بافتی** برای آن پیشنهاد شده است را دارد، این است که بتواند یک بازی برد-برد را برای مردم شهر کنگ و همچنین تاریخ و میراث فضای شهری (در مقیاس بشری) رقم زند. لذا هدف گذاری این پروژه باید به نحوی باشد که این فضاهای بتوانند در عین حال که هویت جدیدی که "کنگی" است به شهر می‌دهند، تا جای ممکن از پتانسیلهای موجود آنان و در ابعاد گوناگون استفاده شود.

برای شناخت این فضاهای جنبه‌های گوناگون، در این مجلد تلاشی جهت گونه‌بندی فضاهای میان‌بافتی صورت گرفته است. روند و روش انجام این گونه از قرار زیر است: سناریوسازی اولیه برای دستیابی به روشهای ترسیم فضاهای خالی، سپس ایجاد نقشه پایه برای ترسیم فضاهای خالی ضمن مطالعه اسناد و نقشه‌های موجود در ارتباط با این مساله، روند ترسیم فضاهای خالی در دو مرحله رفت و برگشتی در محیط جی‌ای‌اس در محدوده انتخابی متشکل از هر سه نوع بافت میانی، ابوذر و تاریخی، سپس انجام گونه‌بندی فضاهای بر اساس مساحت و مقیاس، درون‌گرا و برون‌گرا بودن، تعداد، فرم، مجاورت آنها با انواع کاربری‌ها، قرار گیری در معتبر اصلی/فرعی و مجاری دفع آبهای سطحی (درواهای)، جهت گیری و نور و سایه. پس از تکمیل این تحلیلهای همراه با نقشه‌سازی صورت گرفته، ضوابط طراحی برای انواع طبقه‌بندی شده تنظیم و ارائه شده است.

۲-۵-پیش ورودی: سناریوسازی برای رسیدن به روشهای ترسیم فضاهای خالی میان‌بافتی

ابتدا، با سناریوسازی و ترسیم کردن، دو سناریو از دو حالت ممکن که در دو نهایت متضاد هم قرار دارند برای استفاده از این فضاهای تصور شده است: سناریوی اول، در نظر گیری امکان نهایت طراحی آزادانه این فضاهای بدون در نظر گرفتن الزام وجود طراحی معابر است، سناریوی دوم، تمرین روش ترسیم و بازناسانی این فضاهای در صورت وجود معابر (تصویر همزمان فرم معابر به صورت مستقیم و با عرض ثابت و منطقی) و توالی و استمرار منطقی خطوط دید در طول معتبر (آکس و ویستا و محور دید) که تا حدی بازنماینده نگرش کاملا خردگرا در طراحی فرم معابر در شهرسازی است.

پس از مرحله تست اولیه روی قابلیتها و امکانات ترسیم و شناسایی فضاهای خالی، در نقشه‌های موجود جستجویی صورت گرفت تا مشخص شود بر پایه کدام نقشه‌ها می‌توان این فضاهای را شناسایی و ترسیم کرد. آیا نقشه‌ای وجود دارد که این فضاهای را مشخص کرده باشد؟ منابع مختلفی بررسی شد. عکسهای هوایی، بخصوص عکس هوایی سال ۷۳ که در آن سال این فضاهای خالی را در حالت بکتری نشان می‌دهد





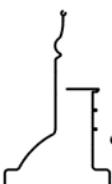
بهترین منبع برای آزمایش دو سناریوی اولیه به شمار رفت، چون عکس هوایی واقعیت موجود را نشان می‌دهد و نه فکر طراحانه که در ترسیم خودش را بروز می‌دهد.

برای ترسیم سناریوی به روش آزاد (شکل ۱-۵) فضاهای مستقل با هدف بهره‌وری حداکثری از مساحت آنها و فرم‌های با تناسبات مناسب برای تبدیل شدن به فضای عمومی قابل استفاده برای بازی و دور هم جمع شدن و فعالیت‌های جمیع ترسیم شدند. در این تمرین، ضرورتی برای توجه به وجود معابر دیده نشده و امکانات فضای آزادی حداکثری مورد آزمایش قرار گرفت. این سناریو نشان می‌دهد که می‌توان با صرف نظر کردن از وجود بعضی معابر بدون استفاده شهر نیز از آن فضاهای استفاده‌های بهتر کرد و در مواردی از پتانسیل آزاد فکر کردن برای طراحی میادین محلی سود جست.



شکل ۱-۵ - ترسیم سناریوی به روش آزاد

برای ترسیم سناریوی بر اساس محور دید و حفظ خطوط معابر، امتدادها مورد توجه قرار گرفت. فضاهای خالی در جاهایی که میان ساختمان‌ها و معابر فضایی متفاوت تر از یک پیاده‌روی صرف وجود داشت شناسایی و ترسیم شدند. خطوط این فضاهای بدون احنا تعريف شده و خوانایی بهتر محورهای دید بخصوص در تقاطع‌ها در دستور کار نحوه ترسیم قرار گرفته است. (شکل --- و شکل --- جزییات)





شکل ۲-۵- ترسیم سناریوی بر اساس محور دید و حفظ خطوط معابر



۳-۵- جستجوی فضاهای میان بافتی در نقشه‌های موجود و تولید نقشه پایه

در نقشه طرح تفصیلی سال ---- که انواع مالکیت را نشان می‌دهد، مشخصاً این فضاهای بسیار وسیع تر از امروز در اختیار شهرداری شهر کنگ قرار دارند. (شکل ۳-۵)



شکل ۳-۵- فضاهای میان بافتی در نقشه‌های موجود و تولید نقشه پایه

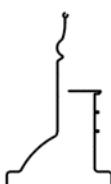
در نقشه جی‌ای‌اس شهر لایه‌ای وجود دارد به نام "فضاهای مرغ شده" که با لایه پیاده‌رو هم مطابقت دارد (قرمز رنگ در شکل شماره --) که بیشترین قربت را با این فضاهای خالی دارد. در واقع این لایه تمام فضاهای باز شهر را مشخص می‌کند که جز معابر و میادین نیستند. از جمله پارک‌ها، پیاده‌روها و جلو آمدگی‌ها و دیگر فضاهای خالی موجود. برای تحلیل و شناسایی و ترسیم فضاهای میان بافتی، این لایه جی‌ای‌اس به همراه لایه پارسل‌ها در پس زمینه (با خاکستری کمرنگ) نشان داده شده است. (شکل ۴-۵)



شکل ۵-۴- ترسیم فضاهای میان بافتی

۴-۵- ترسیم طراحانه فضاهای میان بافتی در روند رفت و برگشتی

برای اطمینان از روند انجام تحلیل، ابتدا فضاهای خالی میان بافتی بر اساس تجربه ترسیم سناریوی شماره دو که بر اساس توجه به محورهای دید و معابر ترسیم شده بود بود ترسیم گردید. هدف این بود که بدون داشتن پیش داوری درباره فرم و حدود این فضاهای یکبار این فضاهای را بدون در نظر گرفتن لایه "فضای مرغ شده" (رسمی) ترسیم کنیم که در واقع این عمل، خود نوعی طراحی نیز به شمار می‌رود. شناسایی فضاهای بر اساس یک منطق و ترسیم آن بر اساس همان قاعده، مرحله‌ای ابتدایی از طراحی و فعالیت طراحانه به حساب می‌آید. پس از اینکه ترسیم شدند، فضاهای موجودیت پیدا می‌کنند و در نتیجه می‌توان گفت که در مرحله‌ای ابتدایی، طراحی نیز شده‌اند چون حداقل حد و مرزشان مشخص شده است. (شکل ۵-۵)





شکل ۵-۵- ترسیم طراحانه فضاهای میان بافتی در روند رفت و برگشتی

سپس در مرحله بعد، فضاهای میان بافتی ترسیم شده با لایه فضای مرج شده مورد مقایسه و بازترسیم قرار گرفتند و با آن مطابقت داده شدند. در نگاهی کلی، به طور مشخص، تعداد و مساحت این فضاهای در محله ابودر بیشتر است. بسیاری از فضاهای کشیدگی خطی در راستای محور دارند که می‌توان آنها را با پیاده‌روی عریض یکی دانست، بسیاری از فضاهای فرم مثلثی و لچکی دارند که حاصل هم جهت نبودن مرز پارسل و بلوک شهری با معبری است که دقیقاً از ابتدا وجود نداشته است، یا به دلیل هندسه نا متوازن در مرز میان پارسل‌ها ایجاد شده است. برخی از فضاهای حالت جزیره‌ای داشته و همچون میدانی می‌توانند توسط معابر احاطه شده باشند. در ادامه به تفصیل به گونه‌بندی فضاهای پرداخته خواهد شد.



شکل ۵-۶- فضاهای میان بافتی ترسیم شده با لایه فضای مرج شده

۵-۵- ارزیابی کمی اولیه از نتیجه ترسیم فضاهای میان بافتی

تا این مرحله از کار، نقشه پایه‌ای تولید شد که در کادر مشخصی که از اینجا به بعد برای تحلیل‌های گونه‌شناسی و طبقه‌بندی این فضاهای ثابت می‌ماند استفاده می‌کنیم. داخل این کادر (به ابعاد ۱۹۰۵ در ۱۶۲۸ متر)، از هر سه نوع بافت تاریخی و میانی و محله ابوزر موجود می‌باشد و همچنین اکثر محدوده دو بافت ابوزر و میانی را شامل می‌شود. از مساحت کل ۳۱۰ هکتار که در این کادر دیده می‌شود، ۱۸۷ هکتار معادل ۶۰,۴۸ درصد کل فضا به عرصه خصوصی و فضاهای محصور و دیواردار اختصاص یافته است (پارسلها)، و ۶۶۱۷۲ متر مربع به فضاهای میان بافتی اختصاص دارد، بدون احتساب پارکها و ... که مساحت لایه فضای مرج شده است (۲۵۴۷۳۴ مترمربع معادل ۸,۲۲ درصد کل) و مساحت فضاهای باقی‌مانده معابر، اراضی موات و بایر و باغ و دریا و... نیز ۲۹ درصد باقی فضاهای داخل کادر را تشکیل داده اند. بنابراین حدود ۶ هکتار زمین معادل درصد ۳,۴ درصد نسبت فضاهای میان بافتی به مجموع فضای پارسل‌ها و فضای میان بافتی است که موضوع اصلی این مجلد قرار گرفته است.



۶-۵-گونه‌شناسی و طبقه‌بندی فضاهای میان بافتی

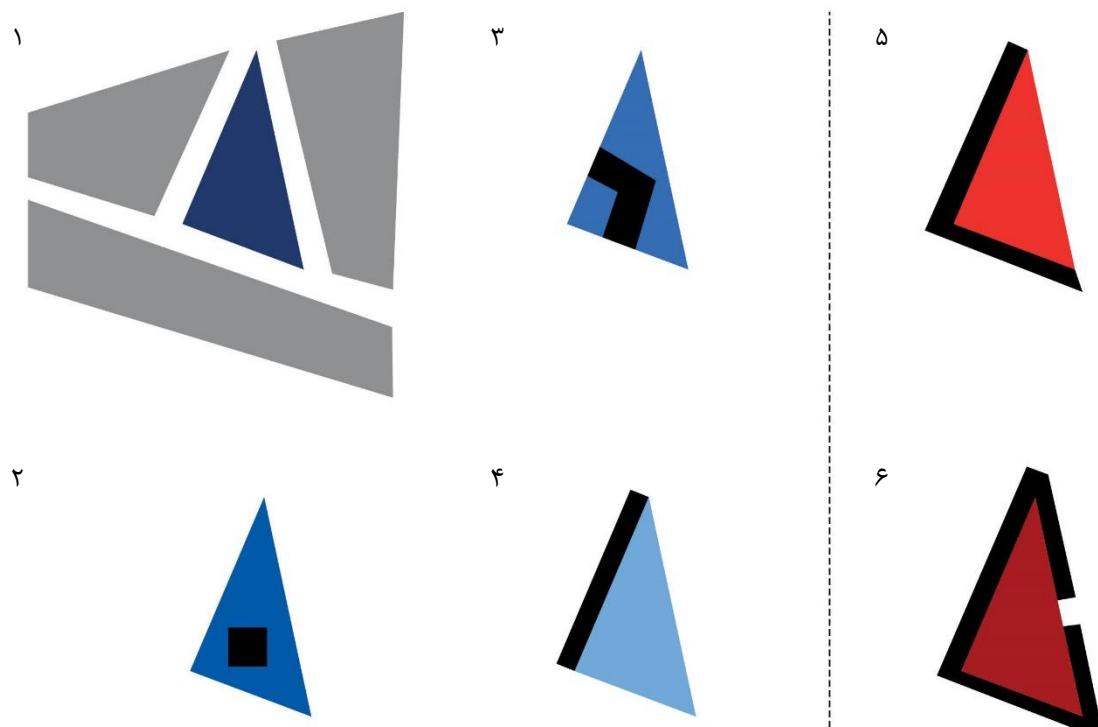
۱-مقدمه

برای گونه‌بندی فضاهای ترسیم شده میان بافتی که در محیط آرک جی‌ای‌اس انجام شده است تا بتوان تحلیل‌های کمی هم در خصوص آنها انجام داد، مراحل زیر طی شد:

ابتدا دسته‌بندی فضاهای بر اساس میزان برون‌گرا بودن و درون‌گرا بودن آن فضا در محل قرار گیری آن انجام شد. دسته‌فضاهای برون‌گرا شامل چهار نوع زیر گروه، و گروه درون‌گرا شامل دو نوع فضای زیر گروه طبقه‌بندی شد. سپس هر کدام از این گونه‌های شش‌گانه این فضاهای از نظر تعداد، نسبت، مساحت تحلیل شدند و برای هر کدام نقشه‌های مربوطه تولید شد. در مرحله بعد فرم این فضاهای مجاورت آنان با کاربری‌های (غیر)مسکونی بررسی و نقشه نگاری شد. تا پس از جمع‌بندی از تمام مراحل تحلیل، بتوان برای این گونه‌بندی ضوابط طراحی تنظیم کرد. ضوابطی که علاوه بر ملاحظات فوق بتواند درباره شرایط قرار گیری فضاهای ریسک عبور آبهای سطحی (دواهای)، قرار گیری کنار معتبر اصلی یا فرعی، مرکز محله یا مرز محله، و جهت فضا نسبت به نور و سایه بتواند نقش کارکردی خود را بهتر تعریف کند. برای این مرحله چند نمونه از فضاهای که بیانگر شرایط مشابه خود بودند انتخاب شدند که به عنوان مثال جهت ارائه راهکارها در مقیاس طراحی معرفی شوند.

۶-۶-گونه‌بندی فضاهای بر اساس محصوریت، درون‌گرا بودن و برون‌گرا بودن فضا

شاید مهمترین مولفه برای گونه‌بندی فضاهای خالی میان‌بافتی شناسایی و ترسیم شده تقسیم بندی آنها بر اساس میزان درون‌گرایی و برون‌گرایی شان باشد. بر این اساس فضای برون‌گرا به فضاهایی اطلاق شده است که کمتر محصور بوده که بر اساس میزان از دست دادن محصوریت خود به چهار دسته تقسیم شده اند. در شکل شماره --- دیاگرامی تصویر شده است که برای یک فضای خالی فرضی مثلث شکل، شش حالت را متصور شده است. چهار حالت آن به برونگرا بودن فضا دلالت دارند که به رنگهای طیف آبی مشخص شده اند، هر چه آبی پرنگتر، میزان برون‌گرایی بیشتر است. و دو حالت نیز در دسته درونگرا طبقه‌بندی شده است که با طیف قرمز مشخص شده که هر چه قرمز پرنگ‌تر میزان درونگرایی بیشتر.



شکل ۷-۵- گونه بندی فضاهای بر اساس محصوریت، درون‌گرا بودن و برون‌گرا بودن فضا

فضاهای برون‌گرا

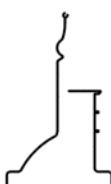
حالت اول، فضاهای جزیره و بلوک مانند که خودشان فضای کاملا باز محسوب می‌شوند که از هر طرف (ضلع) باز است و محصوریت ندارد.

(شکل ۷-۵ شماره ۱)

حالت دوم، فضاهایی هستند که از هر طرف ساختمان یا پارسلی را در خود جای داده و احاطه کرده اند. یعنی آن ساختمان حالت کوشک پیدا می‌کند که از هر طرف باز است و همچنین این فضای خالی است که کاملا احاطه کننده است. (شکل ۷-۵ شماره ۲)

حالت سوم، یک پارسل یا بنای ساخته شده در آن، از دو یا سه ضلع به فضای خالی محدود شده باشد اما کاملا درون فضای خالی قرار گیرد و احاطه شود. (شکل ۷-۵ شماره ۳)

حالت چهارم با کمترین میزان برونگرایی، وقتی است که فضای مذکور فقط در یک ضلع آن توسط پارسل محصور شده باشد و دیگر اصلاح آن رو به بیرون باز باشند. (شکل ۷-۵ شماره ۴)

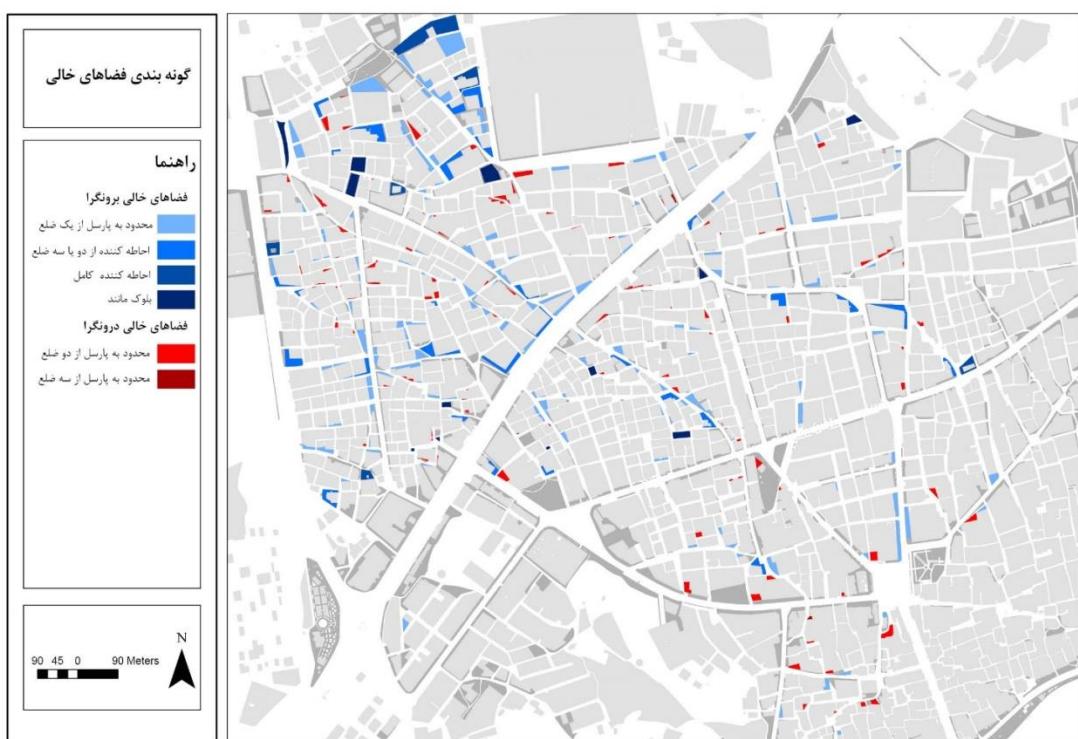




فضاهای درون‌گرا

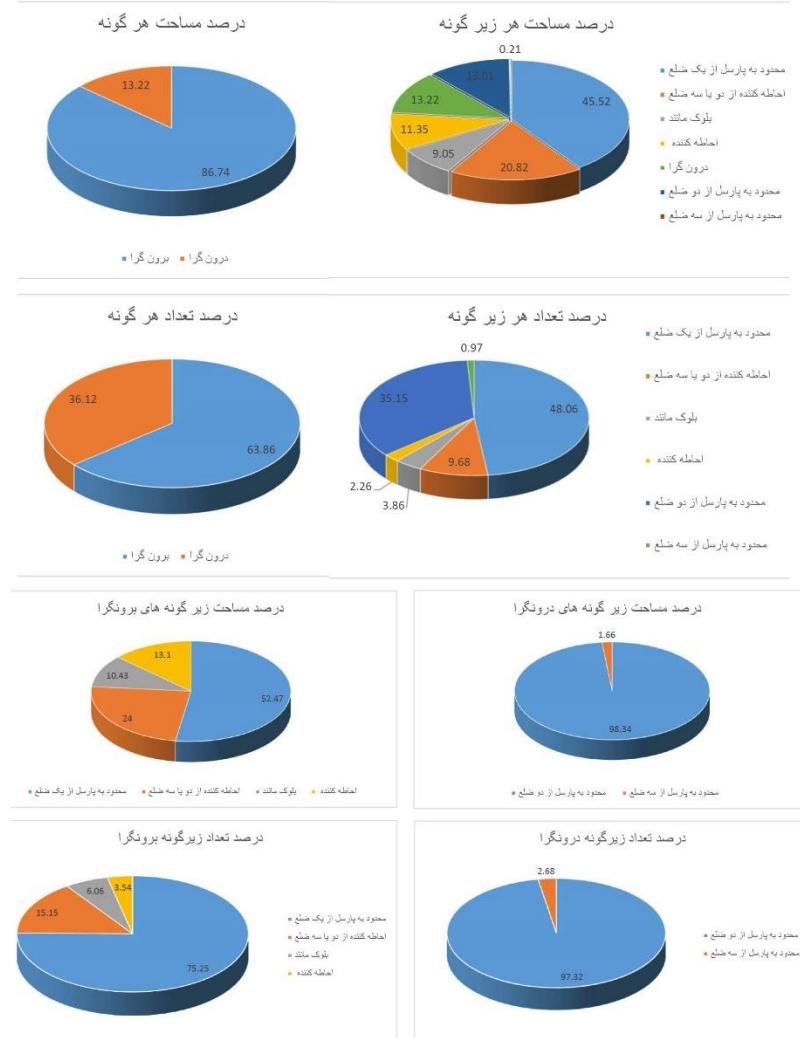
در دسته بندی درون‌گرا دو حالت قابل بازناسی است، حالت اول این که فضا از دو ضلع خود محصور شده به پارسل یا بلوک باشد (شکل ۶-۵) یا از سه ضلع محصور شده باشد که میزان درونگرایی آن به حداقل می‌رسد. (شکل ۷-۵ شماره ۶)

حال با چنین دسته بندی می‌توانیم نقشه جدیدی از فضاهای میان‌بافتی با توجه به این شش حالت فضا داشته باشیم (شکل ۸-۵)



شکل ۸-۵- نقشه جدیدی از فضاهای میان‌بافتی با توجه به این شش حالت فضا

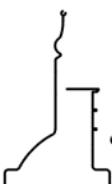
در جی‌ای‌اس لایه‌ها مشخص شده‌اند، بنابراین می‌توان تحلیل کمی از اندازه و تعداد و درصد آنها انجام داد به شرح زیر:

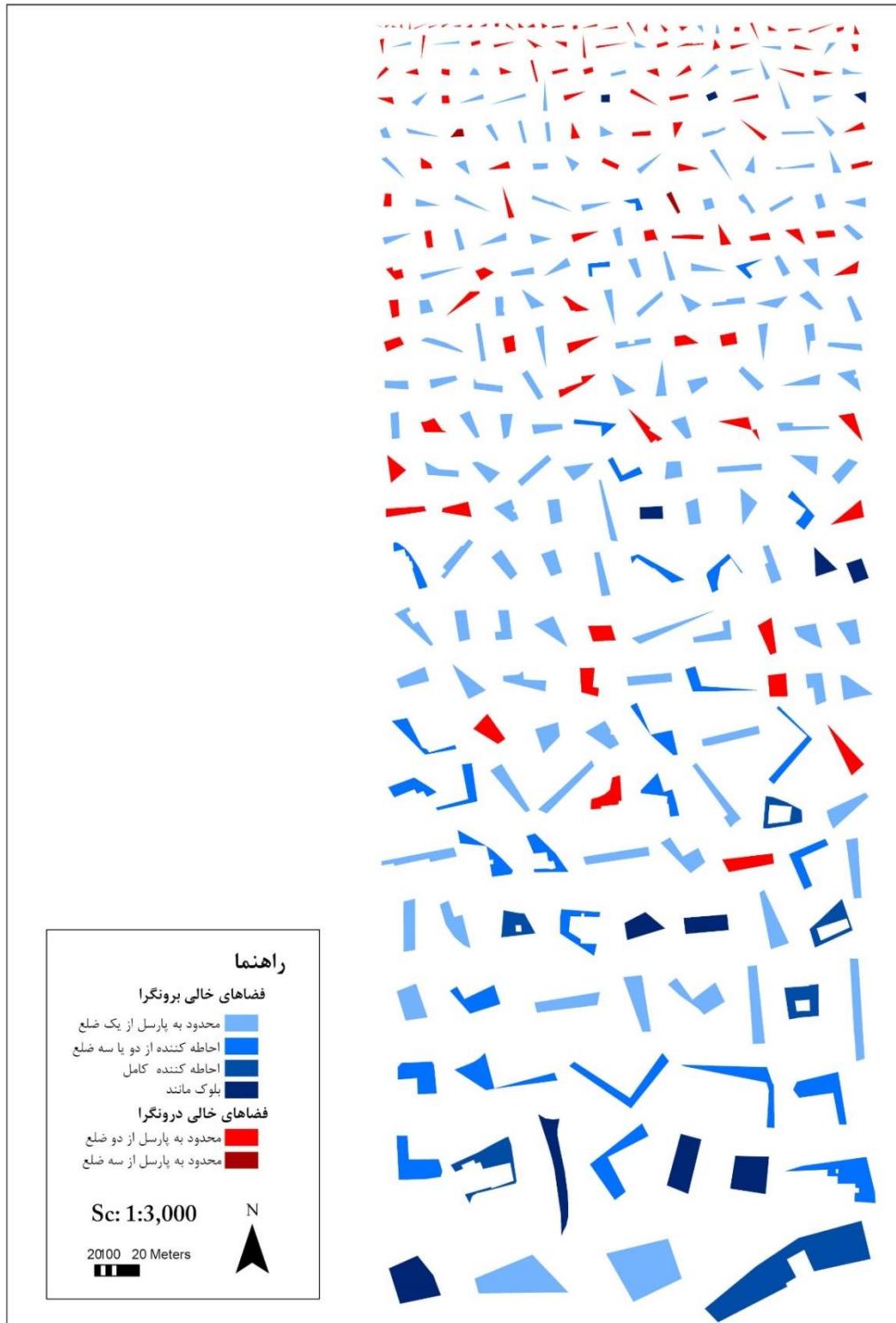


شکل ۹-۵- تحلیل کمی از اندازه و تعداد و درصد

در مقایسه میان دو دسته درونگرا و بروونگرا، نمودار ۱ نشان می‌دهد که دسته بروون گرا ۸۳ درصد کل مساحت فضاهای میان‌بافتی را تشکیل می‌دهند (مجموعاً ۳۶۵۱۸ متر مربع) و دسته بروونگرا فقط ۱۷ درصد (۷۴۹۲ متر مربع)، و این در حالی است که همان طور که نمودار ۲ نشان می‌دهد، از لحاظ تعداد فضاهای بروون گرا ۶۴ درصد تعداد کل فضاهای را به خود اختصاص داده اند (مجموعاً ۱۶۴ فضا) و فضای درونگرا ۳۶ درصد.

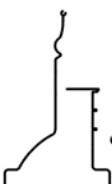
از ۸۳ درصد مساحت کل که فضای بروون گرا اشغال کرده است، ۴۲ درصد آن به گونه فضای محدود شده به پارسل از یک ضلع اختصاص دارد. و ۴۲ درصد دیگر مربوط به سه گونه دیگر هستند که متوازن تقسیم شده اند. سپس از دسته درون گرا، گونه محدود به پارسل از دو ضلع ۱۶,۲۵ درصد و تنها ۰,۷۵ درصد مساحت فضاهای را گونه آخر که از سه ضلع محدود به پارسل بوده است تشکیل داده است. از نظر تعداد این فضاهای باز هم تعداد دسته بروون گرا برتزی نسبی دارد، و در زیر گونه ها رتبه اول با گونه فضای محدود شده به پارسل از یک ضلع است با ۱۲۸ تعداد و ۴۸ درصد کل. اما رتبه دوم تعداد به گونه درون گرای محدود به پارسل از دو ضلع با ۳۵ درصد کل و تعداد ۱۰۱ فضا اختصاص دارد.





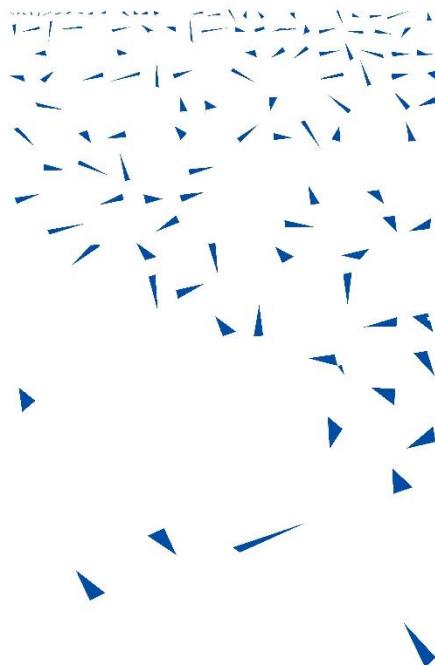
شکل ۵-۱۰- فضاهای خالی برونگرا

در شکل ۱۰-۵ کل ۲۶۹ فضای خالی ترسیم شده در رنگهای گونه بندی به ترتیب مساحت خود از کوچک به بزرگ مرتب شده اند تا بتوان نگاه کلی بر آنها انداخت. تصویر حاصل نشان می‌دهد که با وجود تنوع زیادی که در این فضاهای وجود دارد، الگوهایی نیز قابل استخراج است.





شباهت‌های فرمی و جهت‌گیری در این فضاهای با وجود تغییر اندازه به چشم می‌خورد. ضمن اینکه شکل فضای مثلى به طور ویژه‌ای زیاد تکرار می‌شود. همچنین مشخص و واضح است که هر چه مساحت فضاهای بیشتر می‌شود، رنگ قرمز جای خود را بر نگ آبی عوض می‌کند. یعنی فضاهای دورنگرا در اندازه‌های کوچکتر برتری عددی دارند و هر چه اندازه فضای خالی بزرگتر می‌شود به خصوصیات برون‌گرای آن افزوده می‌شود.



شکل ۱۱-۵- شناسایی و جداسازی فضاهای مثلي شکل از لیست فضاهای میان بافتی

۳-۶- تحلیل شش گونه فضاهای میان بافتی به تفکیک مقیاس‌های اندازه فضا

در ادامه تحلیل، به تفکیک هر زیر گونه شش گانه با دسته بندی کردن آنها بر اساس مقیاس (اندازه و مساحت) خواهیم پرداخت. اندازه فضا برای ارائه ضوابط طراحی آن بسیار تعیین کننده است، از آنجا که مساله اصلی طراحی شهری انسان و مقیاس انسانی است. هر کدام از اندازه‌های فضا با توجه به مقایسه شدن با مقیاس انسانی قابلیت‌های متفاوتی درون خود دارند که باید شناخته شود. تهیه نقشه‌های با این تفکیک‌های اندازه مساحت فضا کمک می‌کند که توزیع مکانی هر کدام از آنها را در شهر بتوان در نظر گرفت، همچنین برای هر گونه در بازه‌های مختلف اندازه‌ای اندیشید.

پنج نقشه (شکل--- تا ---) صفحات بعد هر کدام معرف یک گونه فضا است که گونه درونگرا محدود شده از سه ضلع استثنای شده و جز این دسته نقشه‌های تفکیک مساحت نیست. هر کدام از گونه‌ها با تبعیت بازه‌های مساحتی خود تقسیم بندی شده اند. این بازه‌ها به طور حدودی و تقریبی یکسان است، و تقسیم بندی آن با استفاده از جی ای اس صورت گرفته که در هر زیرگروه مساحتی توزیع متناسبی از این گروه‌ها به چشم بخورد. به طور مثال برای پر تعداد ترین گونه که فضاهای محدود شده به پارسل از یک ضلع (دسته برونگرا) را شامل



می‌شود شامل هفت زیر گروه مساحتی نشان داده شده است که رنگهای کمزنگ برای نشان دادن فضاهای کوچکتر به کار رفته و برعکس.

(نقشه شماره ۱)

چهار نقشه زیر (شکل ۵-۱۲) دسته بندی فضاهای خرد و کوچک مقیاس است که از یک تا ۶۴ مترمربع مساحت دارند. در این سطح اندازه، چهار گروه فضا حضور دارند که گروه فضای درونگرا که از سه ضلع محدود باشد تماماً در این سطح قرار می‌گیرد. به دلیل اهمیت این مقیاس کوچک، خود به سه زیر رده مقیاسی تقسیم شده است. از یک تا بیست متر مربع، از بیست تا چهل متر مربع، و از چهل تا شصت و چهار متر و استثنائی در یک مورد تا ۷۵ متر.



شکل ۵-۱۲- دسته بندی فضاهای خرد و کوچک مقیاس



ادامه شکل ۱۲-۵-دسته بندی فضاهای خرد و کوچک مقیاس



ادامه شکل ۱۲-۵-دسته بندی فضاهای خرد و کوچک مقیاس



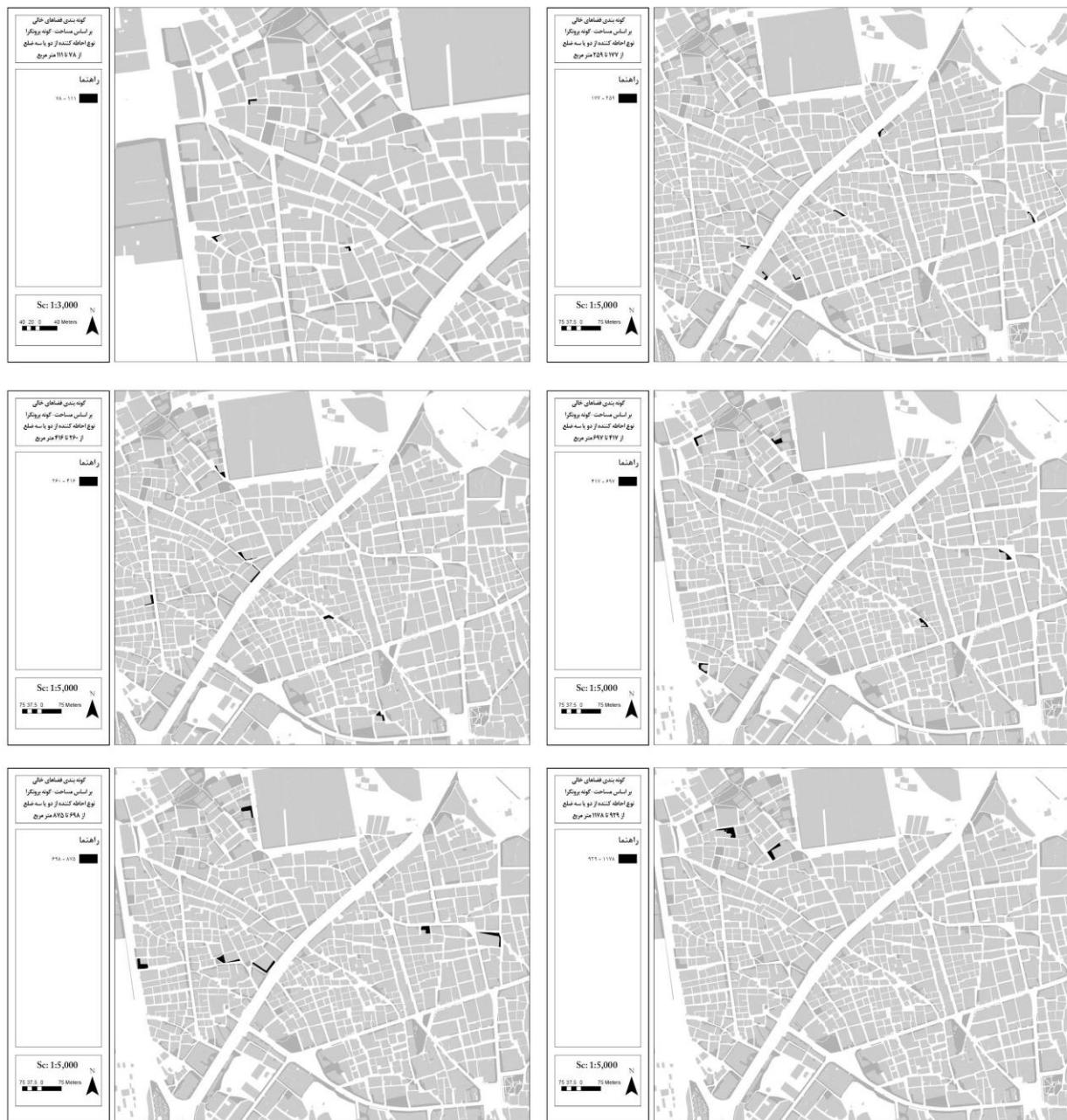
ادامه شکل ۱۲-۵- دسته بندی فضاهای خرد و کوچک مقیاس



ادامه شکل ۱۲-۵- دسته بندی فضاهای خرد و کوچک مقیاس

۴-۶- نرمالیزه کردن بازه های مساحتی برای همه گونه ها

پس از بررسی هر یک از گونه ها به تفکیک مساحت و تولید نقشه های مجزا برای هر یک از زیر دسته های مساحتی (برای نمونه در شکل ۵-۱۳) برای گونه بروونگرای محدود به دو ضلع، و (شکل ۵-۱۳) برای گونه بروونگرای احاطه کننده دو ضلع نقشه های مجزا تولید شد. سپس نقشه های ترکیبی تولید شد تا بازه های ثابتی را برای مساحتها در نظر بگیرد و بتواند نتایجی از این گروه بندی ها ارائه دهد. شکل ۵-۱۳-۵ نقشه های بازه های مساحتی کوچک زیر ۶۵ متر مربع را برای همه گونه های شامل شده را نشان می دهد. و شکلهای ۱۳-۵ نقشه های بازه های مساحتی بالای ۶۵ متر را می سازند.



شکل ۵-۱۳-۵- نرمالیزه کردن بازه‌های مساحتی برای همه گونه‌ها

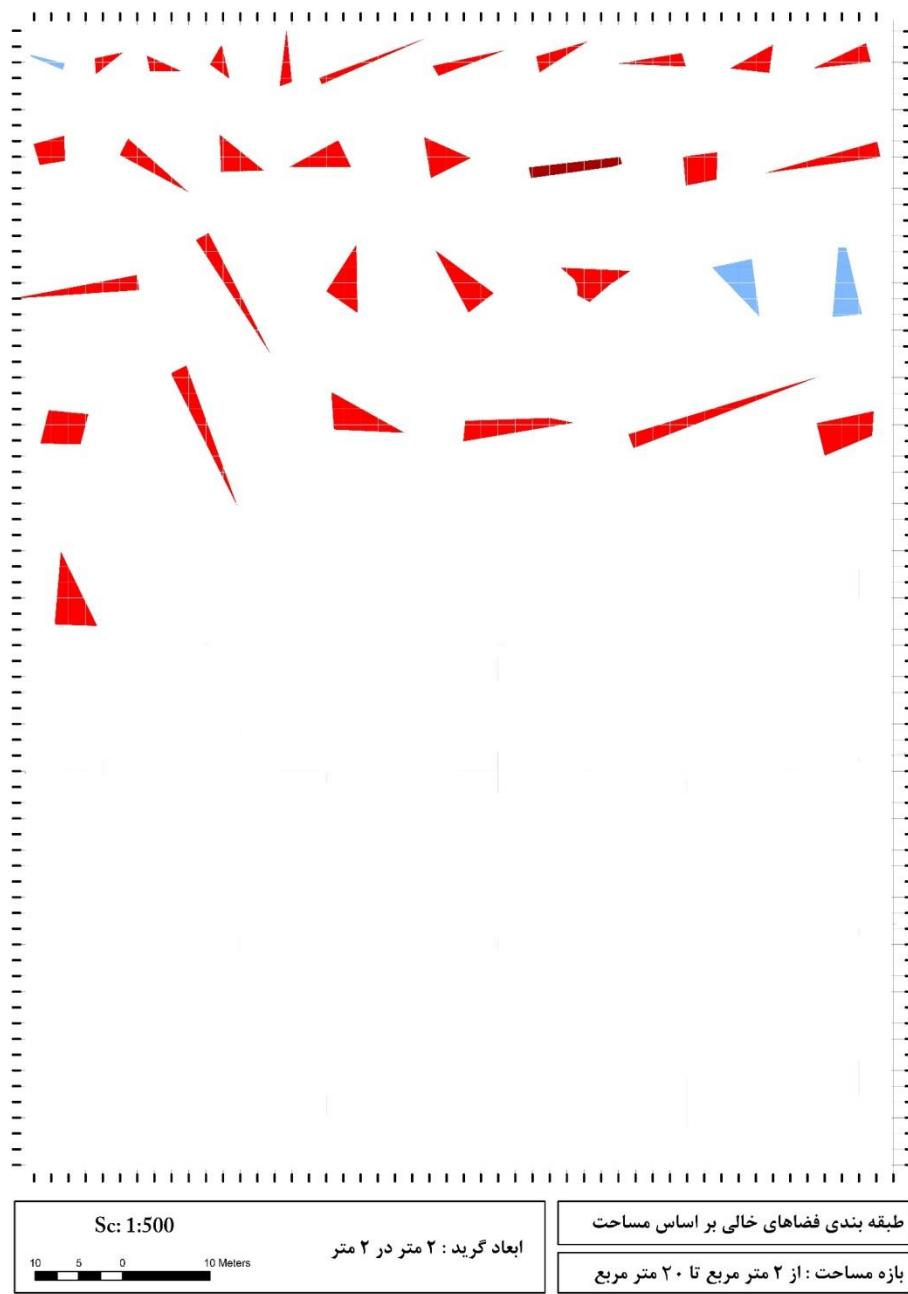


ادامه شکل ۵-۱۳-۵ - نرمالیزه کردن بازه‌های مساحتی برای همه گونه‌ها



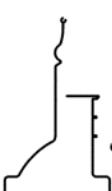


این قسمت پایه اصلی برای جمع بندی و نوشتمن ضوابط برای طراحی فضاهای میان بافتی است و در حال تکمیل است



شکل ۱۴-۵ - طبقه بندی فضاهای خالی بر اساس مساحت از ۲ متر الی ۲۰ متر

از ۱ تا ۲۰ متر مربع: در این مقیاس امکان آسایش برای یک نفر و نهایت دو نفر بیشتر فراهم نیست. فضا در بهترین حالت بتواند امکان مکث و درنگی کوتاه را برای رهگذر رقم زند. اگر الزامی بر نشتن در این فضاهای وجود داشته باشد ایجاد سکوی متصل به جداره ها پیشنهاد می شود. بهترین راه حل برای این فضاهای این است که تماماً تبدیل به باغچه شوند که در مقیاس اقلیم کنگ قابل اجرا و پایدار و کم هزینه باشد. بخصوص که امکان داشتن سایه برای اکثر این فضاهای فراهم است، چون اغلب جداره دارند و نسبت ارتفاع جداره به سطح کف فضا نسبتی است که به تولید سایه مناسب کمک می کند. از آنجا که فضاهای با دو ضلع محصور نیز تعداد زیادی دارند، می توان در تعامل با مالکین آن

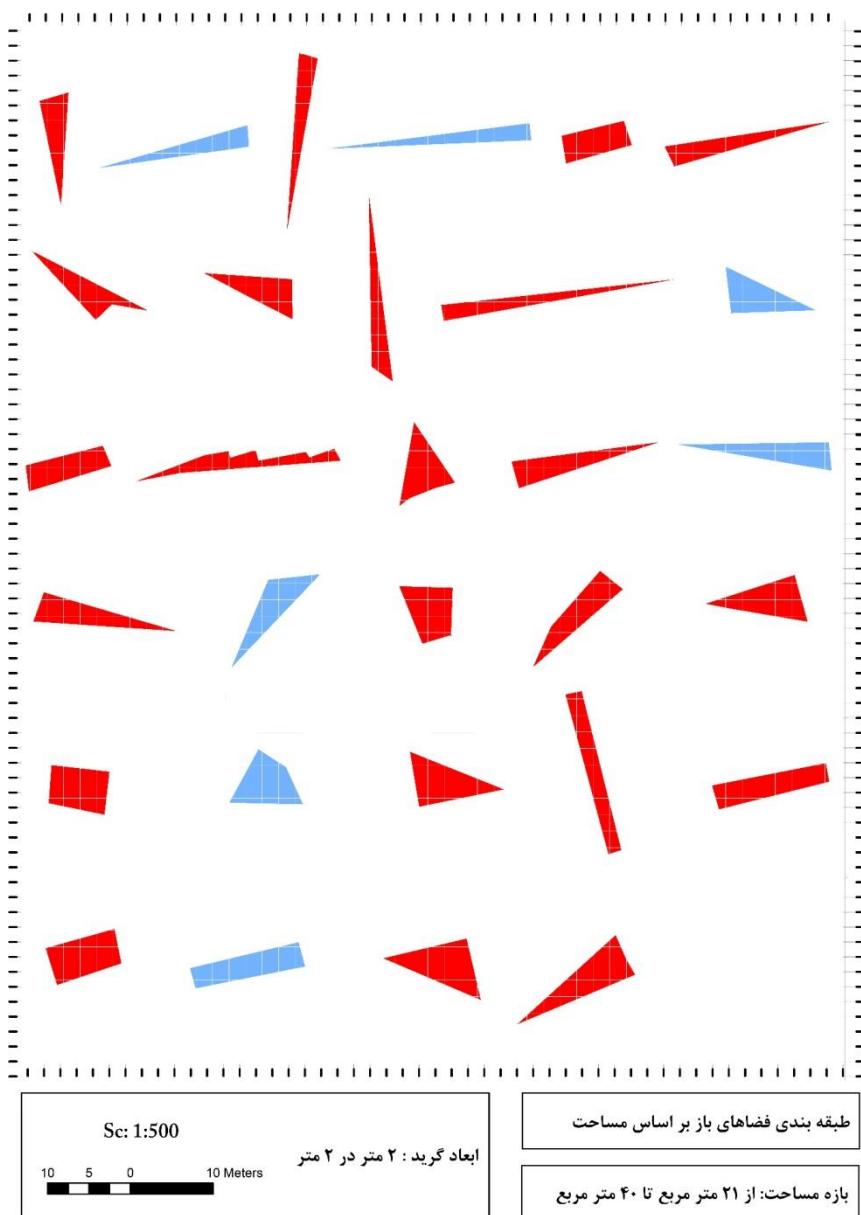




- پارسلها برای آبیاری قطره ای-کولری این فضاهای تورفته راه حل هایی اندیشید که در مجلد --- (توسط دکتر رضوانی کار شده است)

امکان نزدیک شدن (چسبیدن) هر چه بیشتر فضای سبز به جداره ها وجود خواهد داشت. تکمیل با توضیح نقشه و پراکنش

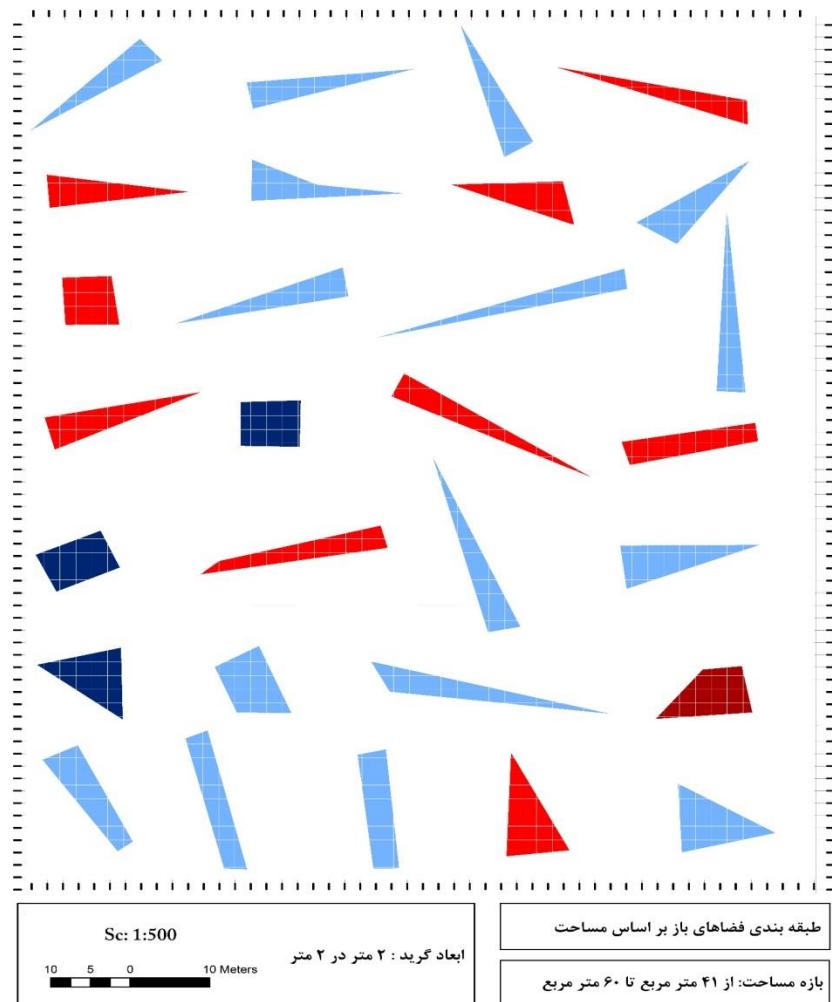
از ۲۰ تا ۴۰ متر مربع؛ این اندازه فضا را می توان همچون یک اتاق شخصی باز در فضای عمومی دید. این مقیاس برای معاشرت دو الی سه نفر و بازی بجه ها در حد ۴ نفر مناسب است. حضور یک درخت نیز در این فضا می تواند ایجاد سایه کند و نقطه ای مرکزی برای آن فراهم آورد. میلمان شهری همچنان توصیه میشود که متصل به جداره ها باقی بماند. توصیه میشود امکان بازی بجه ها در جاهایی که مجاور منازل مسکونی است فراهم شود. طراحی فضا با توجه به خصوصیات کشیدگی یا مرکزیت فضا صورت گیرد. تکمیل با توضیح نقشه و پراکنش.



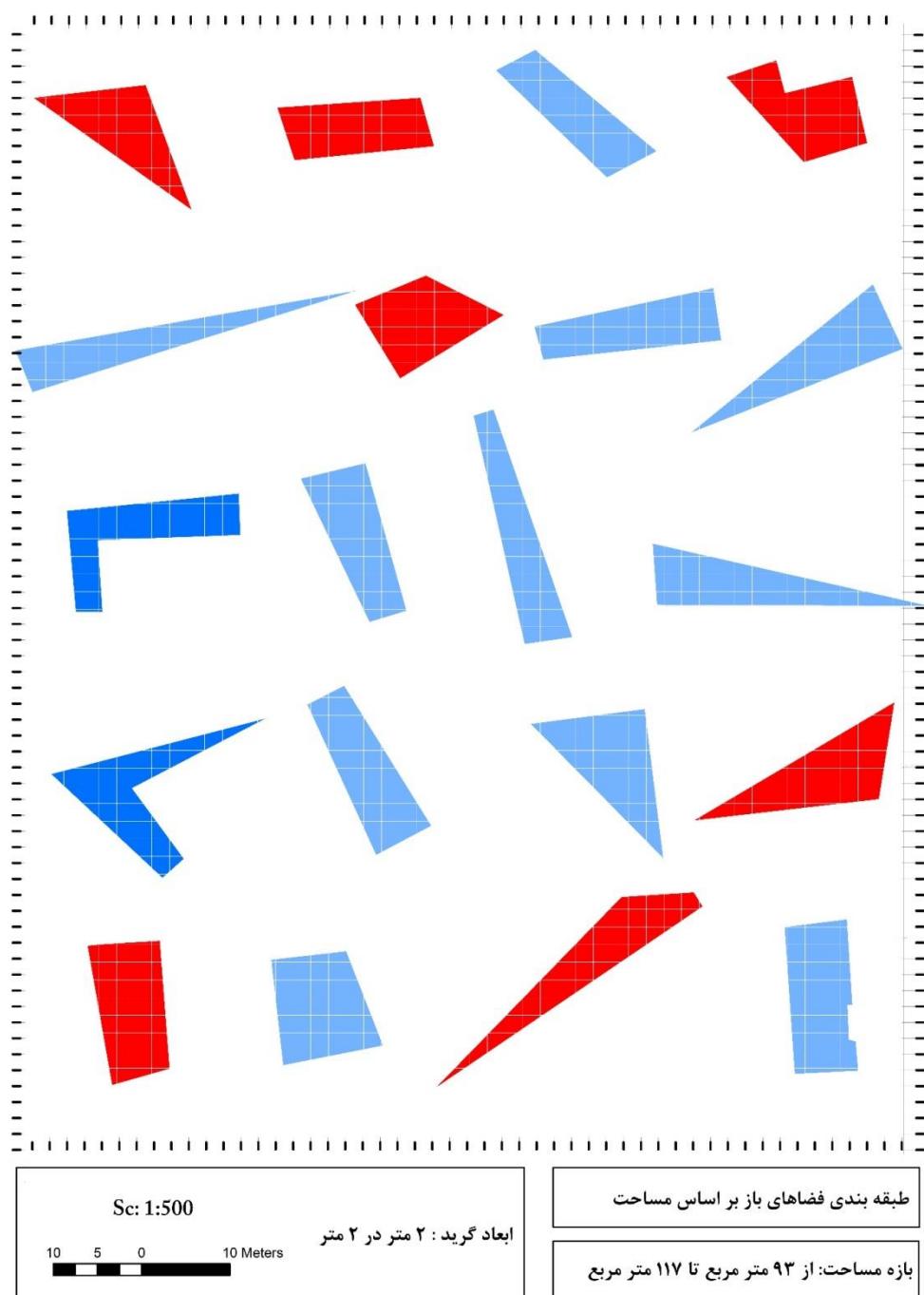
شکل ۵-۵- طبقه بندی فضاهای خالی بر اساس مساحت از ۲۰ متر الی ۴۰ متر



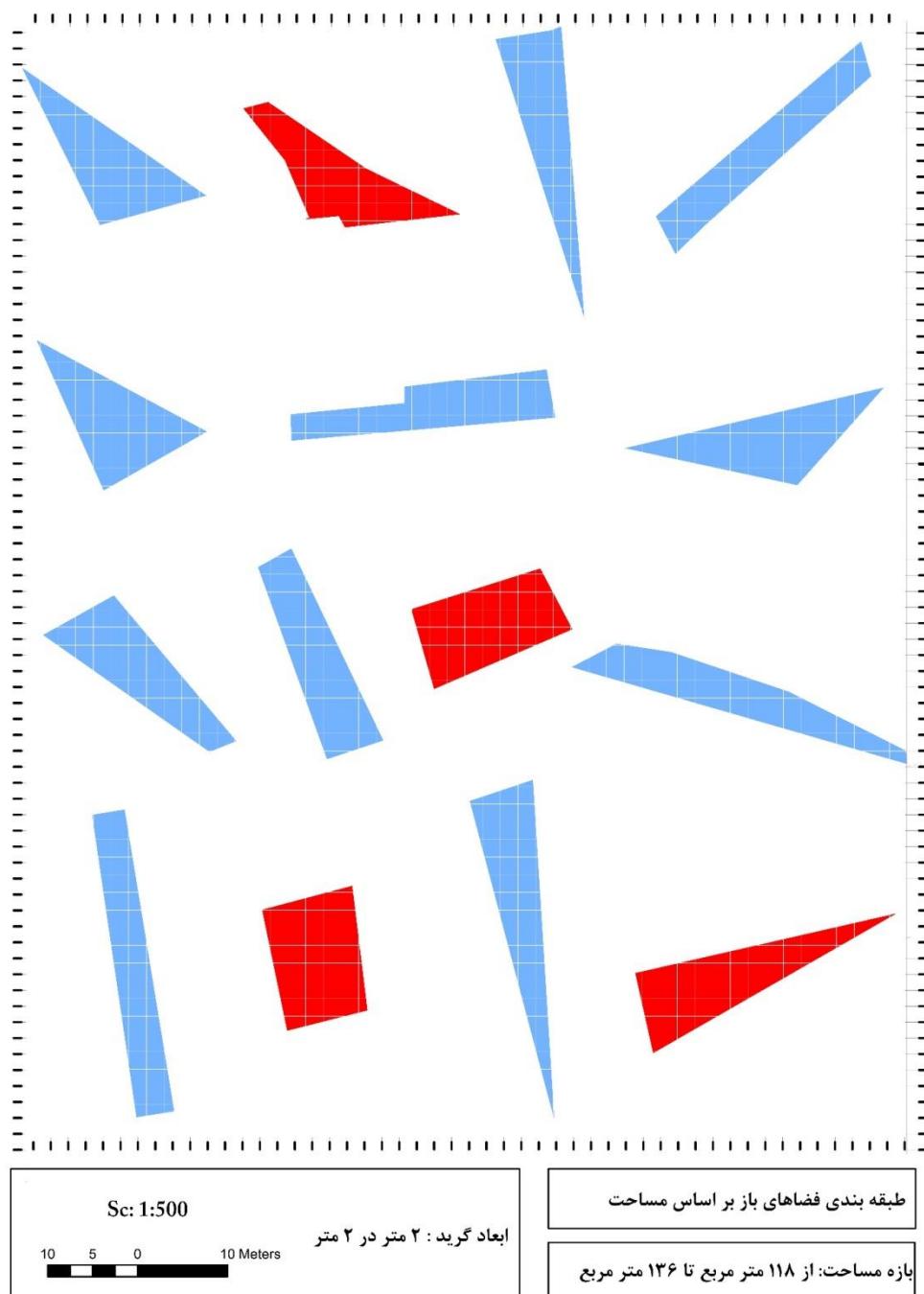
از ۴۰ الی ۶۵ متر مربع – این اندازه فضا به مثابه یک فضای نشیمن خانگی عمومی کاربرد دارد. امکان معاشرت دو خانواده در این فضا می‌تواند فراهم باشد. توصیه می‌شود طراحی این فضا به عنوان یک فضای واحد دیده شود اما به هر حال می‌تواند به دو بخش کوچک به خوبی تقسیم شود و برای هر قسمت یا زون فضا تعریف شود. بسته به فرم این فضا مبلمان شهری در آن امکان جانمایی به سمت مرکز را پیدا می‌کنند. بنابراین هم امکان اتصال مبلمان به جداره وجود دارد و هم امکان آزاد بودن مکان جانمایی آن. ماکزیمم امکان کاشت چهار درخت بسته به نوع درخت و مقیاس فضا و عملکرد آن جود دارد. مبلمان شهری بهتر است زیر سایه درخت جانمایی شود. نگهداری و کاشت درختان در این مقیاس می‌تواند در تعامل با ساکنان بالا فصل مجاور فضا صورت گیرد و آبیاری آن نیز طبق دستورالعمل های مجلد... بخصوص برای فضاهای مجاور مسیرهای روان آب ها کاشت درخت توصیه می‌شود. در این مقیاس همچنان امکان استفاده مناسب از سایه جداره ساختمانها وجود دارد. باغچه ها در مجاورت جداره ها می‌توانند به همان شیوه دو مثال قبل تعریف شوند. در این مقیاس فضا همچنان فضای خالی عمده تا یک پارسل در ارتباط قرار می‌گیرد.



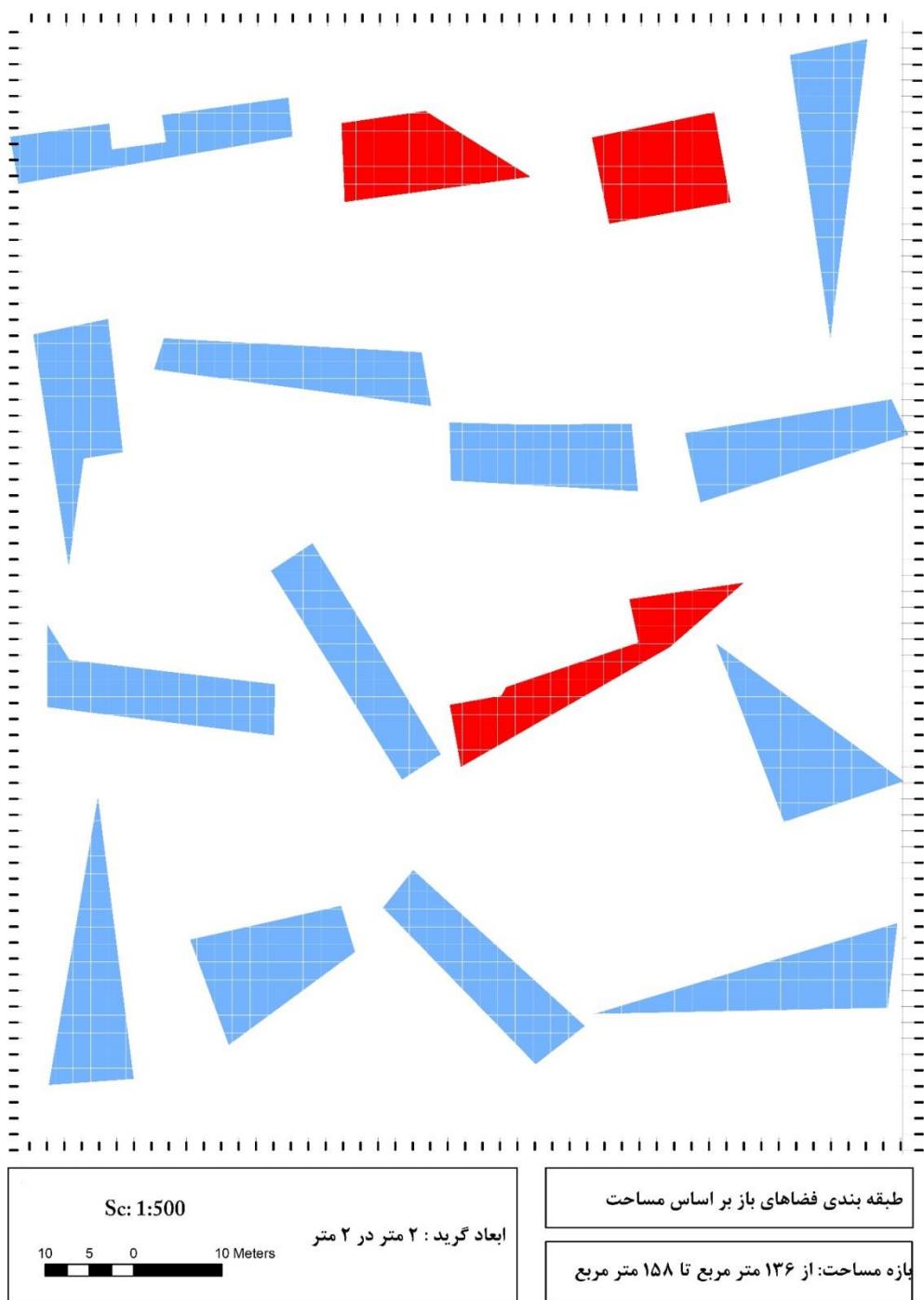
شکل ۱۶-۵ - طبقه‌بندی فضاهای خالی بر اساس مساحت از ۴۱ متر الی ۶۰ متر



شکل ۵-۱۷- طبقه‌بندی فضاهای خالی بر اساس مساحت از ۹۲ متر الی ۱۱۷ متر

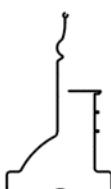


شکل ۱۸-۵- طبقه بندی فضاهای خالی بر اساس مساحت از ۱۱۸ متر الی ۱۳۶ متر



شکل ۵-۱۹- طبقه‌بندی فضاهای خالی بر اساس مساحت از ۱۳۶ متر الی ۱۵۸ متر

از ۶۵ متر تا ۲۰۰ مترمربع - در این مقیاس، که همچون یک حیاط بزرگ است، فضای شهری امکانات بهتری برای استفاده پیدا می‌کند. در بافت عمده‌تا یک طبقه کنگ محصوریت مناسب دارد و تناسبات طول و عرض فضا نسبت به ارتفاع آن نسبتهای معقولی دارد، نه خیلی باز است و نه خیلی بسته. در آن می‌توان دو تا سه فعالیت مختلف تعیین کرد. کارگذاری یک یا دو دستگاه بدنسازی، شطرنج و بازی‌های مشابه، آبخوری مبلمانهای دیگری هستند که در این مقیاس امکان پذیر است. زون بندی فضا از یک تا سه قسمت پیشنهاد می‌شود. در صورت نیاز مکان پارک خودرو و یا دوچرخه هم می‌تواند فکر شود. مناسب برای بازی کودکان در جوار بافت مسکونی.





از ۲۰۰ تا ۴۰۰ مترمربع، در این مقیاس فضا همچنان سیار مطلوب است. بیش از یک پارسل در محدوده این فضاهای قرار می‌گیرد. و رفته به میزان بروونگرایی فضا افزوده می‌شود. ورزشهایی در اندازه میز پینگ پنگ می‌تواند مزاحمت کمی ایجاد کند. این فضاهای توصیه می‌شود خواناً و تک عملکردی باشند. با توجه به تعداد آنها و توزیع مناسبشان در بافت شهر، می‌توان برای هر کدام کارکرد و سناریوی جدایگانه ای تعریف کرد: یکی بوستان باشد، یکی پارکینگ، یکی زمین ورزش، یکی زمین بازی کودکان، ...

از ۴۰۰ تا ۷۰۰ مترمربع – در این مقیاس برای احداث زمین والبیال و ورزشهای مشابه فوتیال کوچک، بدミニتون و امثال آن می‌توان برنامه‌ریزی کرد. ایجاد سایه لازم خواهد بود. تعییه سایه با در حاشیه‌های فضا توصیه می‌شود که مرکز را منعطف نگهدارد که در این مقیاس جمع شدن دور هم در مقیاس مرکز محله بسیار خوش‌آیند است و امکان انجام فعالیتهای جمی در آن را میسر می‌کند. برای شهر کوچکی با تراکم پایین مانند کنگ این اندازه از فضا تا حد زیادی انواع نیازهای مقیاس محلی را بر طرف می‌کند. در این اندازه از فضا امکان تجمع وجود دارد، امکان تماشا، صحنه پردازی در یک مقیاس خودمانی امکان پذیر است. احتمالاً برای پاتوق جوانان این اندازه فضا مناسب به نظر رسد. لذا توجه به امکان ورزش‌های نوجوانان و جوانان برای این مقیاس فضا پیشنهاد می‌شود و همچنین پرهیز از همراه کردن کودکان و فضای بازی کودکان با نوجوانان.

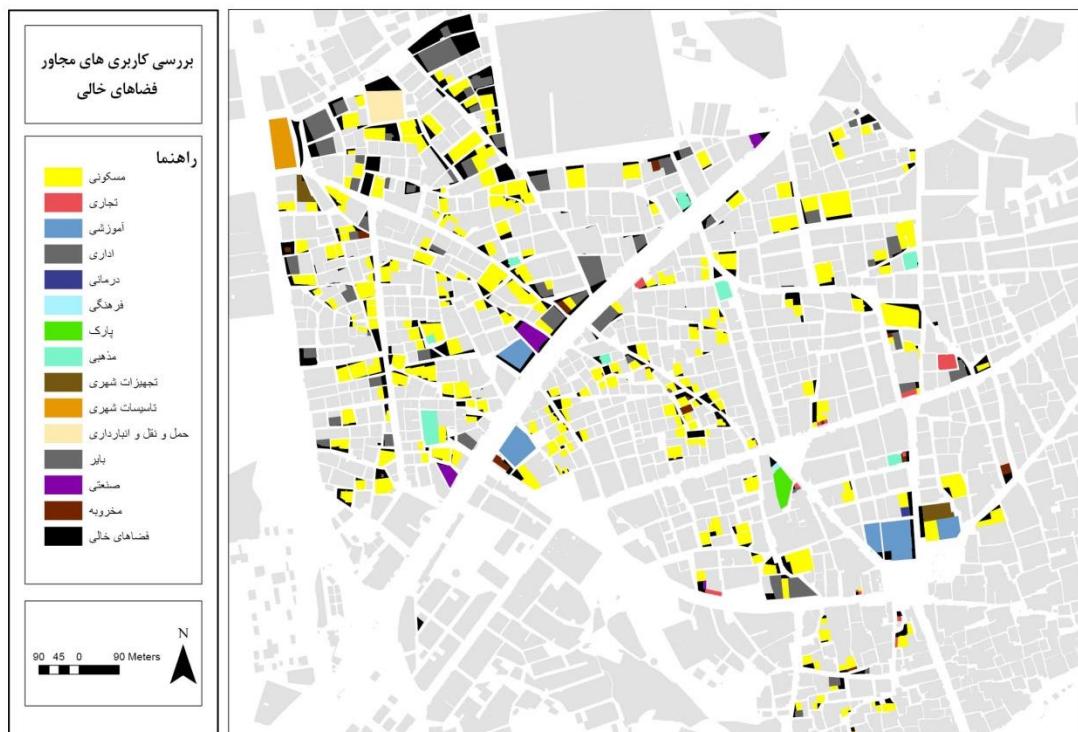
از ۷۰۰ تا ۱۰۰۰ متر مربع در این مقیاس که به مقیاس یک باغ کوچک، یک مرکز محله خودمانی می‌ماند می‌توان بنایی کوچک و کوشک مانند در آن احداث کرد، اما بیشتر در حد المان‌های هنر شهری برای این مقیاس مناسب است. روشنایی آن نیاز به تفکر دارد، برای انطباق با کاربری‌های اطرافش نیاز به برنامه دارد. توصیه می‌شود برای طراحی در این مقیاس مسابقه طراحی گذاشته شده یا حتماً طراحی آن به افراد ذی صلاح و اگذار شود. هر یک از فضاهای به طور جداگانه فکر طراحانه نیاز دارند. بوستانی کوچک می‌توان احداث کرد در ترکیب با فضای ورزشی و بازی. می‌توان کاربرد تماتیک برای آن تعریف کرد، جنبه تماشگاه بودن این مقیاس فضا نیز مهم است که مورد توجه قرار گیرد. استانداردهای امکان استفاده اقشار خاص و ناتوان نیز در این مقیاس باید مورد توجه قرار گیرد.

از ۱۰۰۰ متر مربع به بالا – مقیاس شهری، پروژه‌های حائز اهمیت هم برای محله و هم برای شهر، برای استفاده همه قشرها، همه فضاهای آن بروون گرا و احاطه کننده هستند، همچون میادین شهری با امکانات چند منظوره تعریف شوند، دسترسی به آنها مورد توجه قرار گیرد. موارد مطرح شده در مقیاس قبلی در اینجا هم صدق می‌کند و مهمتر نیز هست. به اضافه امکان ایجاد بازارهای هفتگی و داشتن فضای موقتی غرفه و نمایشگاه و فضای تجمع و برگزاری مراسم، امکان مسقف کردن این فضا با سازه‌های پارچه‌ای و موقت هم امکانی باشد که در تعریف نحوه استفاده از فضا در شورای شهر و... به طراحان ابلاغ شود.

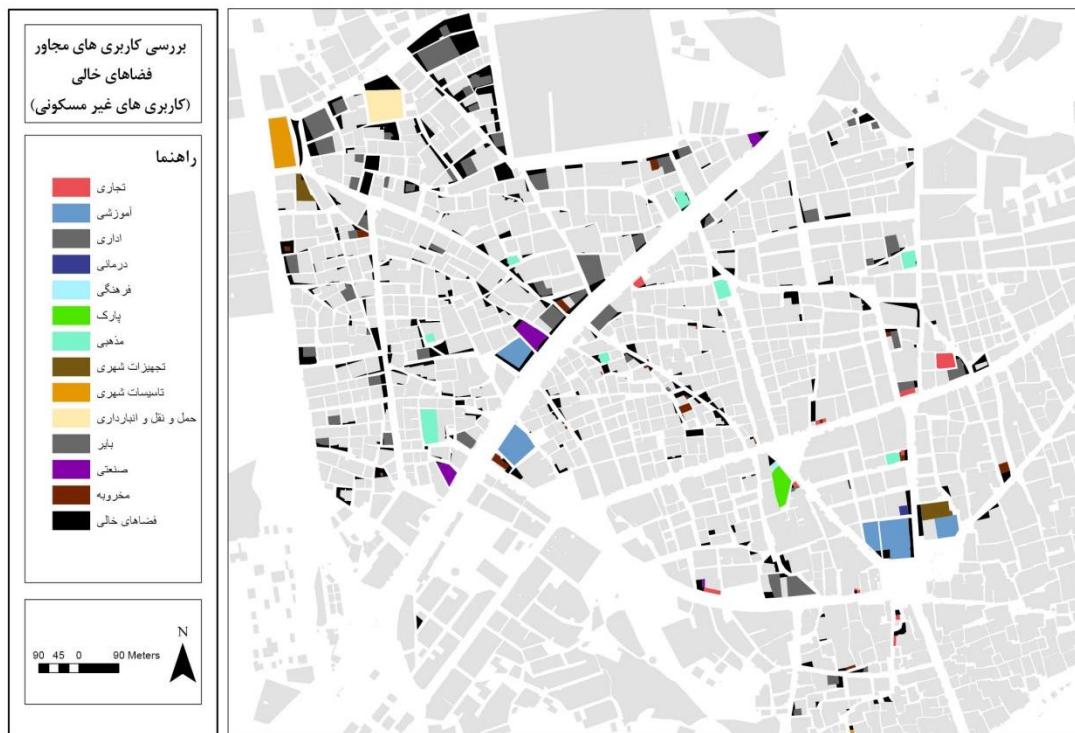


۷-۵- ارتباط فضاهای خالی میان بافتی با کاربری‌ها

در دو نقشه زیر ارتباط فضاهای خالی به رنگ سیاه با کاربری‌های موجود نشان داده شده است. نقشه اول که در آن رنگ زرد مسکونی غالب است، پارسلهای مسکونی را در ارتباط با این فضاهای میان‌بافتی نشان داده است. این کاربری غالب در عمدۀ راهکارهای عنوان شده در این پژوهش به عنوان پیش‌فرض هم‌جواری فضاهای خالی در نظر گرفته شده است، و نحوه تعامل این دو فضا با هم اهمیت پیدا می‌کند، فضای عمومی (میان‌بافتی) که به دلیل هم‌جواری با محیط مسکونی حالتی نیمه خصوصی نیز پیدا می‌کند، به طوری که هر کس نزدیک‌تر به آن فضا زندگی کند به طور طبیعی ارتباط بیشتری با آن فضا برقرار خواهد کرد. بنابراین سیاست کلی تولید فضا در این نقاط اتصال با توجه به مقیاس فضا و دیگر ملاحظات مطروحه، سیاست ارتباط ظریف و محافظه کارانه با این فضاهای میان‌بافتی است و تشویق شهروندان برای پذیرش مسؤولیت بیشتر در جهت باروری بیشتر این فضاهای میان‌بافتی بر حواله جلوی خانه‌های شان خواهد داشت.

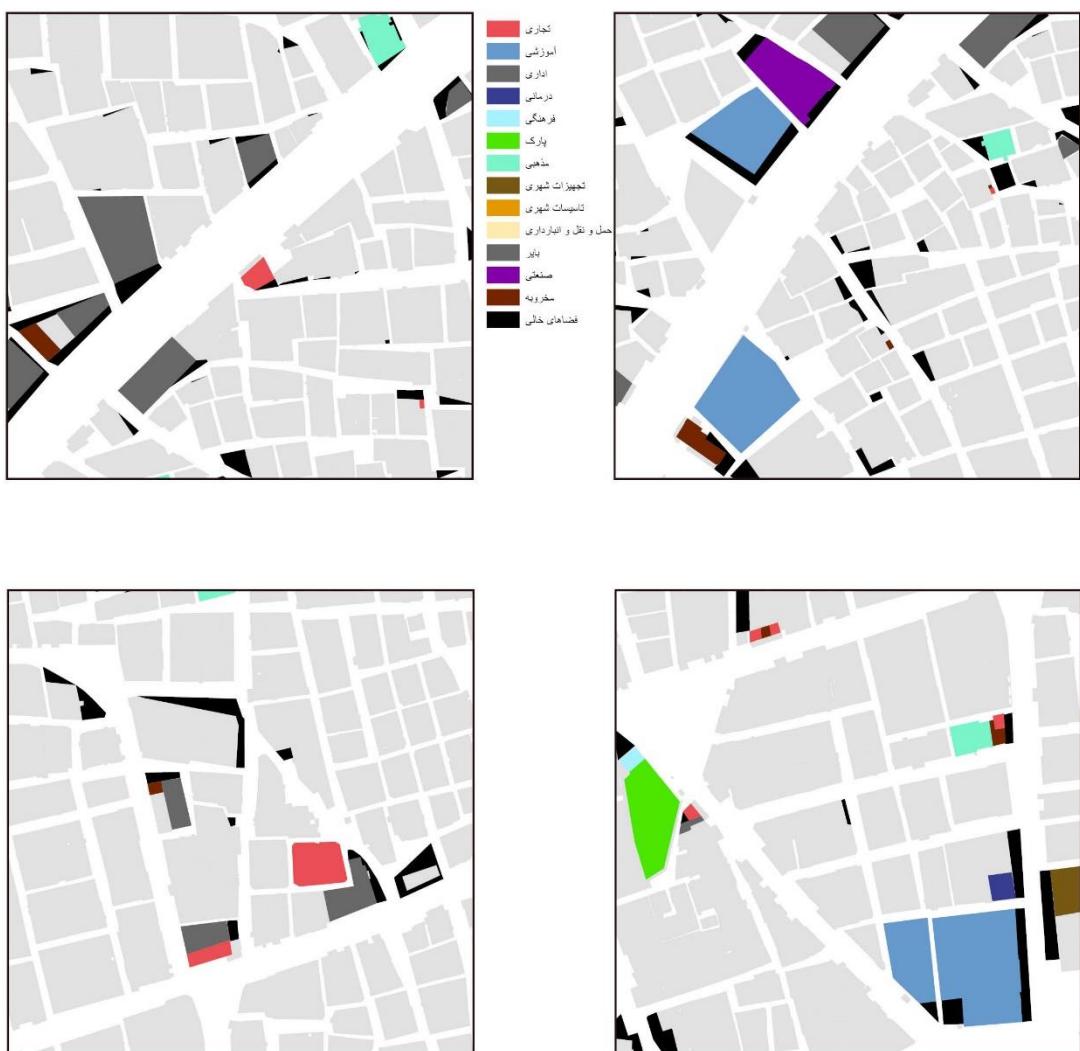


شکل ۲۰-۵- ارتباط فضاهای خالی میان‌بافتی با کاربری‌ها



شکل ۲۱-۵- کاربری های غیر مسکونی و ارتباطشان با فضاهای میان بافتی

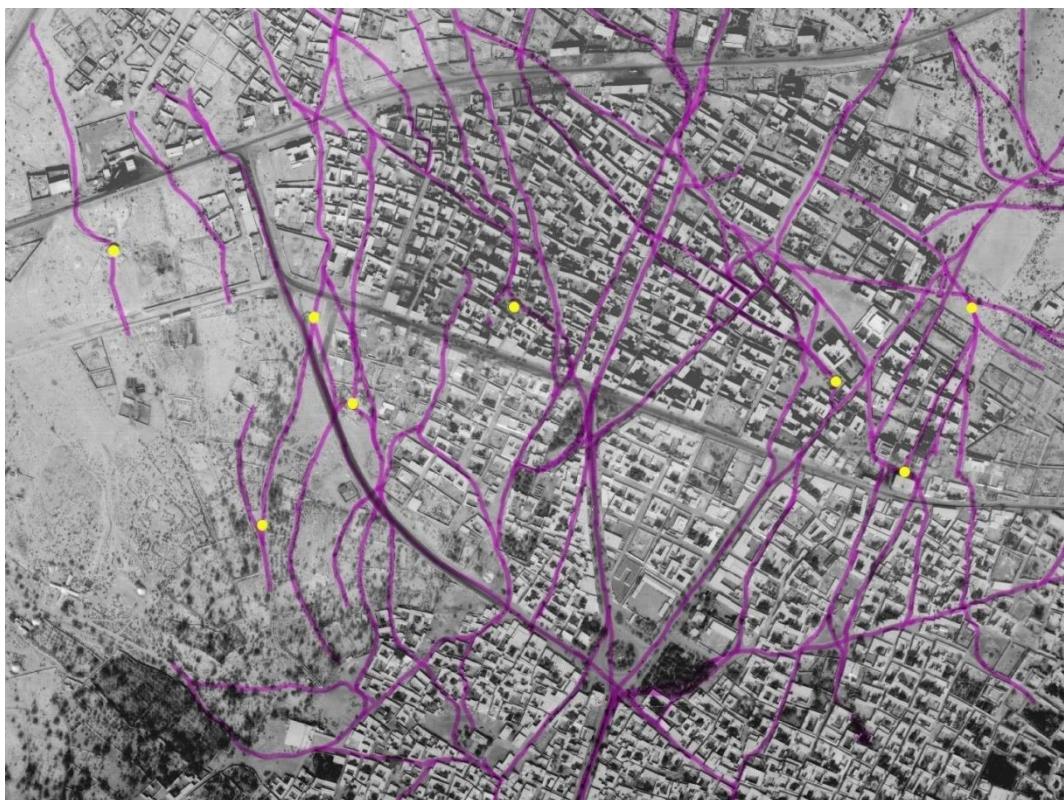
نقشه دوم متمرکز است بر کاربری های غیر مسکونی و ارتباطشان با فضاهای میان بافتی. این نقشه اهمیت دارد از این لحاظ که لزوم برقراری ارتباط میان فضاهای خالی را با کاربری های آموزشی، مذهبی، فرهنگی، تجاری، صنعتی، ورزشی، درمانی و غیره مشخص می کند. پس از نگاه به این نقشه واضح است که باید نقش و تاثیر این کاربری ها را بر تعریف درست فضاهای خالی مجاورشان دید و برای آنها برنامه ریزی پیش از طراحی انجام داد. برای طراحی این فضاهای مثلاً مجاور یک مسجد، یک فروشگاه یا یک کارگاه صنعتی لازم است کار میدانی صورت گیرد و احتیاجات ذی نفعان و دخیلان در استفاده از آن فضا مد نظر قرار گیرد. در ذیل چهار مثال ارتباط کاربری های غیر مسکونی با فضاهای خالی در مقیاس بزرگتر نشان داده شده اند. (شکل ۲۲-۵)



شکل ۲۲-۵- چهار مثال ارتباط کاربری های غیر مسکونی با فضاهای خالی در مقیاس بزرگتر



۵-۸- تاثیر زیرساختهای ریسک روانآبها، راههای اصلی، بر طراحی فضاهای میان بافتی



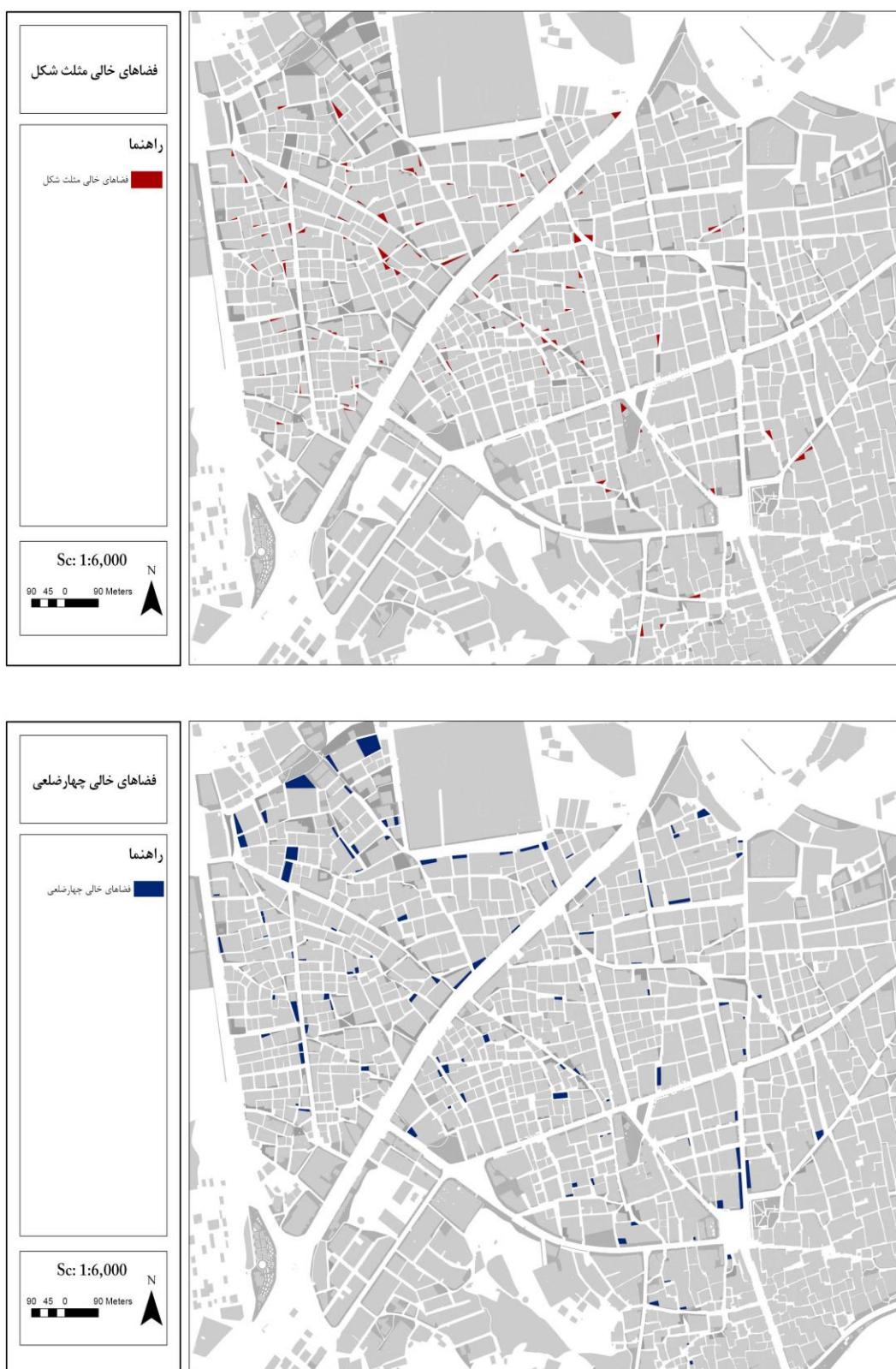
شکل ۲۳-۵- شناسایی مسیرهای روانآبها بر اساس عکس هوایی سال ۶۸

شکل ۲۳-۵ شناسایی مسیرهای روانآبها بر اساس عکس هوایی سال ۶۸ - می‌توان مشاهده کرد که علت فاصله گرفتن زمین‌ها از یکدیگر توجه به مکانهای ریسک و حفظ فاصله از آن است. بنابراین طراحی فضاهای میان‌بافتی در این نواحی می‌تواند با بهره گیری از امکاناتی برای جمع کردن آبهای سطحی تهدید را به فرصت برای افزایش سرانه فضای سبز به کار بندد.

۱-۸-۵- تاثیر فرم موجود فضاهای میان بافتی بر طراحی آنها

همانطور که پیشتر درباره فرم‌های خاص این فضاهای صحبت شد، پرداختن به ویژگیهای فرم‌ها برای ارائه ضوابط طراحی اهمیت دارد. به ویژه فرم مثلثی که در اندازه‌های گوناگون تکرار می‌شود (شکل ۲۴-۵) و فرم مثلث پیچیدگی‌های خاص خود را دارد. گوشه‌های تیز دارد، دینامیک فضا را بالا می‌برد، ناپایدار است، در شهرها عمولاً نکوهش می‌شود چون اغلب نتیجه تعریف نشده و طراحی نشدن است.

فرم‌های چهار ضلعی فرم‌های راحت‌تری برای طراحی فضاهای عمومی شهری هستند. (شکل---) که در گونه‌بندی با تنوع زیاد از فضاهای خیلی کشیده و خطی تا مربع شکل در اندازه‌های گوناگون وجود دارند.



شکل ۵-۲۴-۵- تاثیر فرم موجود فضاهای میان بافتی بر طراحی آنها



۲-۸-۵- ترکیب فضاهای مجاور میان بافتی و امکان ایجاد کل بزرگتر (گشتالت) حاصل ارتباط میان این فضاهای یکدیگر

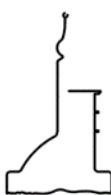
صرف نباید در سطح تحلیل فضاهای به صورت مجزا و تک تک باقی ماند، بلکه منظر شهری بنابر تعریف از ارتباط میان حدائق دو فضا به وجود می‌آید و دستور زبانی که میان کیفیت و خصوصیات طراحی این فضاهای ارتباط برقرار کند لازم است. پتانسیلهای موجود بین تزدیکی و مجاورت فضاهای در کنار یکدیگر مورد برنامه ریزی و طراحی قرار گیرد. راهبردهای کلی برنامه ریزی فضایی لازم است که نقش‌های عملکردی این فضاهای را مشخص کند، اولویت بندی مداخلات، برنامه اقتصادی، و کنترل سیمای شهر در نهایت و ایجاد وحدت در کلیت. که نیاز به مطالعه بیشتر و فعالیت میدانی دارد و خود پروژه ای جداگانه برای آینده این شهر خواهد بود.



شکل ۲۵-۵- نمونه‌ای از فضاهای مجاور میان بافتی

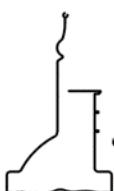
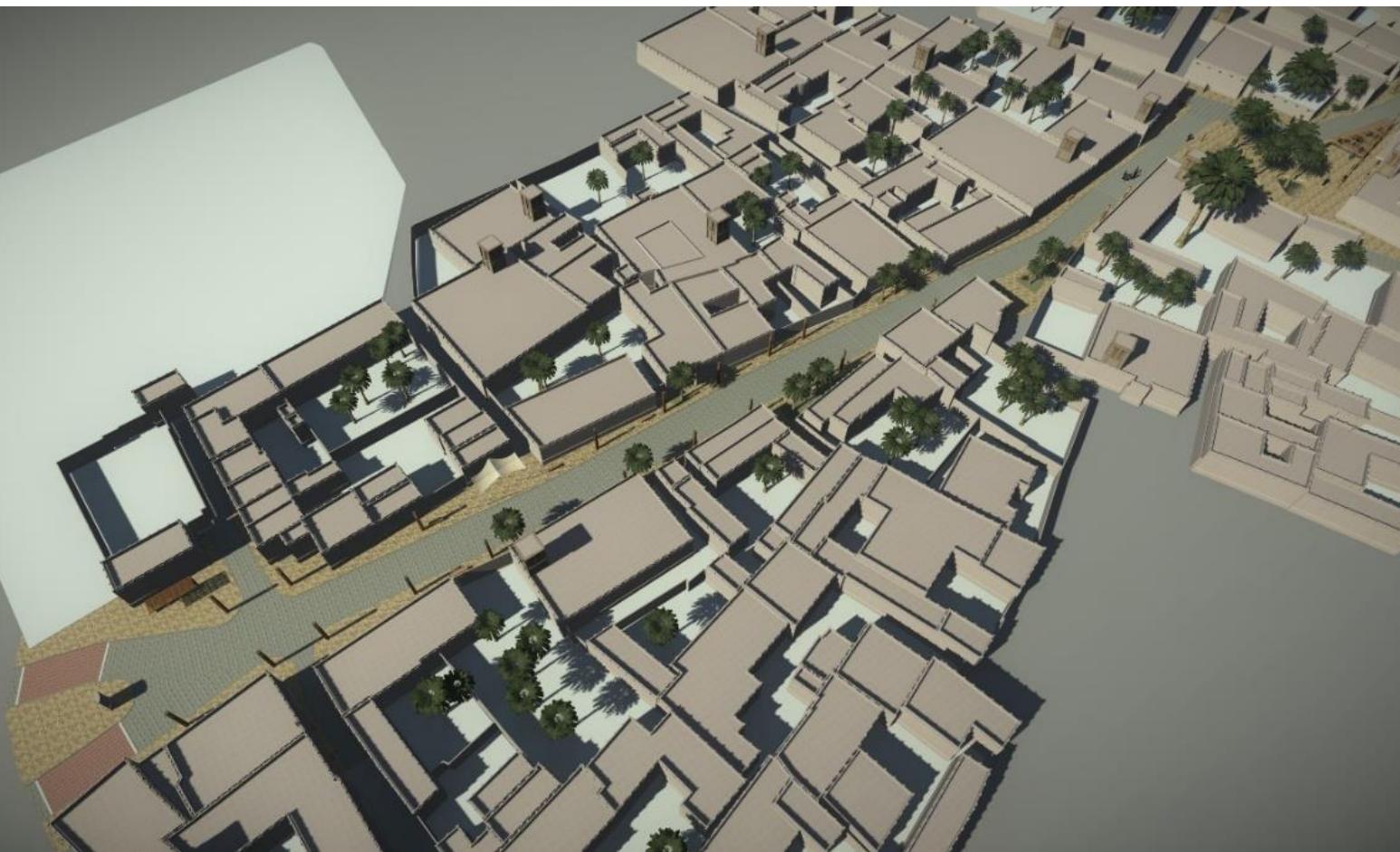


شکل ۵-۲۶- نمونه ای از فضاهای مجاور میان بافتی



بخش ششم

ارائه الگوهای طراحی اجزا در گذر







بخش ششم: ارائه الگوهای طراحی اجزا در گذر زیرمهره

۱-۶- طرح کلی گذر زیر مهره

گذر زیرمهره از معابر مهم بافت تاریخی است که از میدان شهرداری شروع و تا ساحل امتداد یافته دارد جهت ان شرقی غربی بوده و دارای بافت ارگانیک می‌باشد. در ارتباط با این گذر پیشنهادات زیر ارائه شده است.

کفسازی یکپارچه از ابتدا تا انتهای معتبر با الگوی پیشنهادی

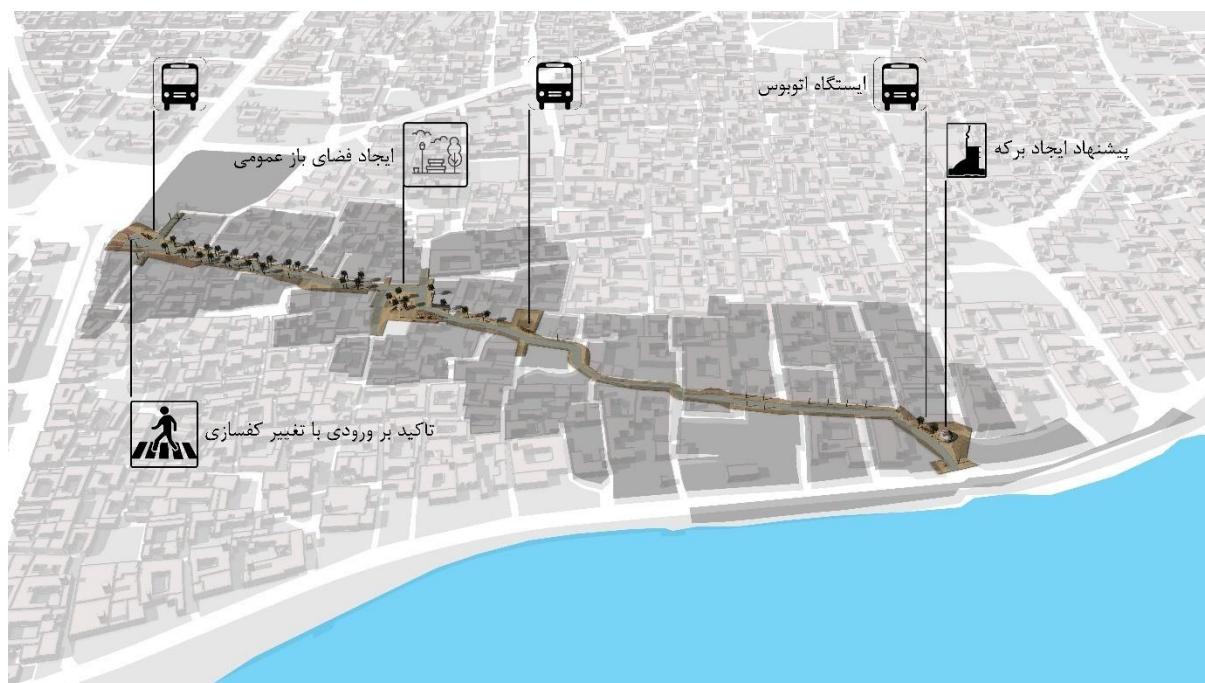
طراحی یک فضای بازی عمومی در طول معتبر

تاكید بر ورودی‌ها

ایجاد برکه در ورودی سمت دریا با توجه به پیشنهادات ارائه شده در زمینه احیای ساختار اکولوژیک شهر

جانمایی سه ایستگاه اتوبوس در سه نقطه از مسیر

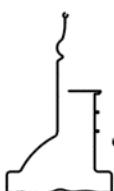
بازسازی و مرمت نمای ابنيه در طول معتبر با توجه به ضوابط ارائه شده در بخش‌های پیشین



شکل ۱-۶- عناصر مورد توجه در طراحی گذر زیرمهره



شکل ۲-۶-محور زیرمهره





شکل ۶-۳-ایده‌های طراحی ورودی محور و فضای جمعی در محور زیرمهره

نمونه جزئیات کفسازی

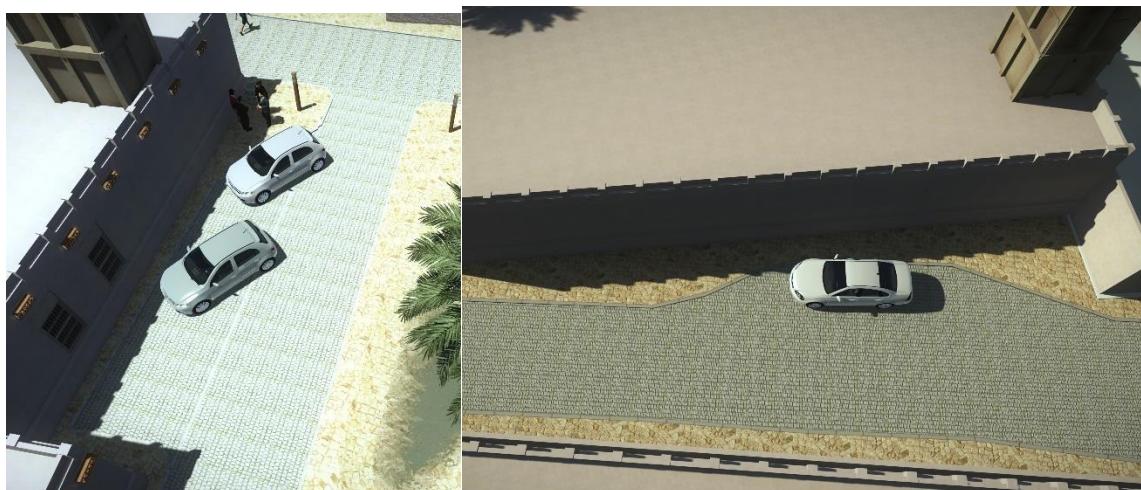
در کفسازی پیشنهادی از دو نوع مصالح عمده پیشنهاد شده که برای سطوح پیاده سنگ لاشه و برای سطح سواره سنگ کوبیک می‌باشد.



شکل ۶-۴-کفسازی

محلهای پارک خودرو

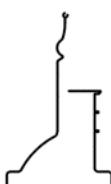
در فضاهای باز عمومی پارک خودرو به صورت مورب و در قسمت‌هایی از معبیر پارک حاشیه‌ای پیشنهاد شده است.

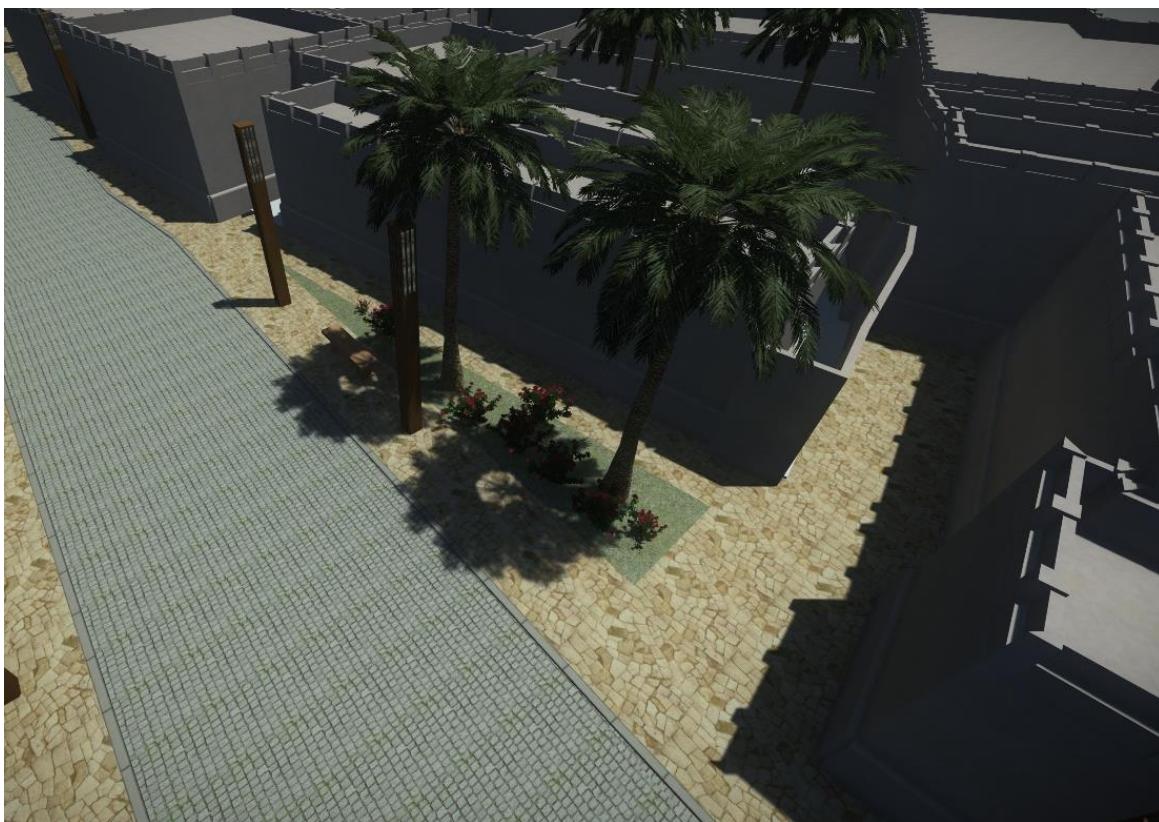


شکل ۶-۵-پارک خودرو

درختکاری و فضاهای سبز

در قسمت‌هایی از معبیر که عرض آن اجازه ایجاد فضای سبز حاشیه‌ای را می‌دهد استفاده از درختان بومی نظیر نخل پیشنهاد می‌شود. به علاوه فضاهای مثلثی خالی پیرامون معبیر نیز به فضای سبز اختصاص پیدا کرده‌اند.





شکل ۶-۶- کاشت درخت در حاشیه گذر زیرمهره

۲-۶- نمونه اجرای ضوابط نما و جداره در گذر زیرمهره

با توجه به ضوابط ارائه شده برای نمای ابنيه در بخش های قبل یک قسمت از نمای جبهه جنوبی گذر زیرمهره مورد بازطراحی قرار می گیرد.
که تصاویر قبل و بعد از اجرای ضوابط و طرح پیشنهادی آورده شده است.



شکل ۶-۷- تصاویر قبل و بعد از اجرای ضوابط طراحی نما

طراحی مرکز زیر مهره

در طراحی فضای باز عمومی زیرمهره ایده کلی انتقال سواره به یک جبهه از فضا و آرامسازی آن بوده است در سطوح پیاده نیز باعچه‌های غرق‌آب که از بارش‌های طبیعی پر می‌شوند پیشنهاد شده است. شرایط اقلیمی نیز با تمهیداتی نظیر سایبان مورد توجه قرار گرفته است.





مقطع باگچه‌ها از یک سمت باز بوده و دارای شبیه ملاجم برای ورود و جمع شدن آب است و در سمت دیگر سکوهایی برای نشستن افراد تعییه شده است. در ادامه تصاویر مدلسازی شده از این فضا را مشاهده می‌نمایید.



شکل ۶-۸- طراحی مرکز زیر مهره



ادامه شکل ۶-۸- طراحی مرکز زیر مهره





ادامه شکل ۸-۶- طراحی مرکز زیر مهره





نورپردازی



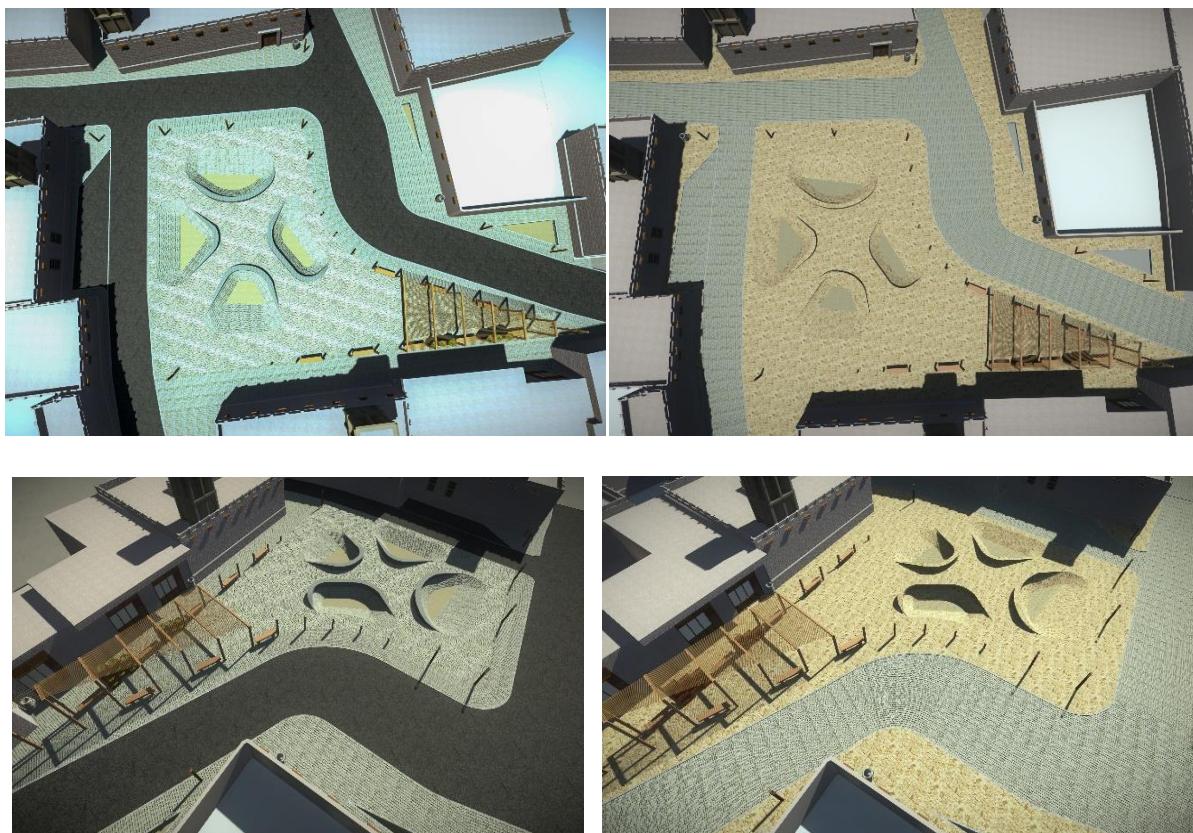
شکل ۶-۹ - نورپردازی





۳-۶- مقایسه گزینه های پیشنهادی

گزینه پیشنهادی دیگر بر اساس پیشنهاد اصلی بوده و تنها در مصالح استفاده شده در کفسازی متفاوت می باشد. در گزینه دوم سطح سواره از جنس آسفالت، پیاده از سنگ کیوبیک و سکوها بتنی می باشند.



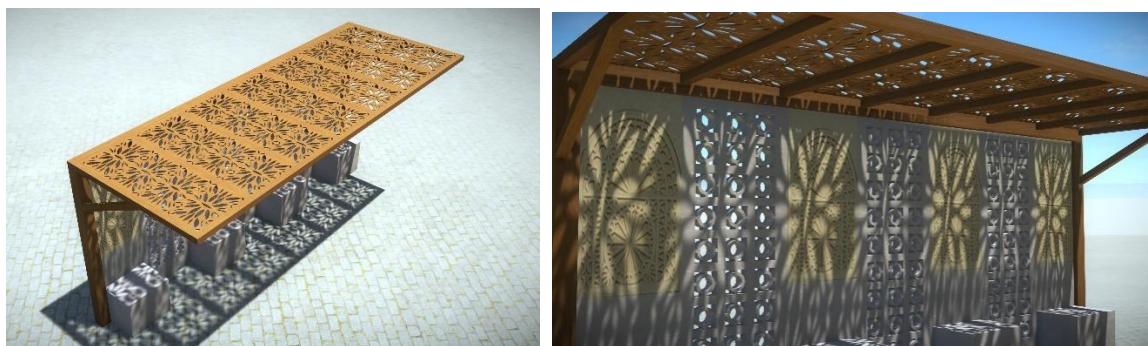
شکل ۶-۱۰- مقایسه گزینه های پیشنهادی

طراحی مبلمان

در طراحی مبلمان سعی بر آن بوده تا از مصالح و الگوهای بومی استفاده شود. در ادامه طرح های پیشنهادی برای مبلمان ارائه گردیده است.

ایستگاه اتوبوس

در طراحی ایستگاه اتوبوس از الگوهای گچ کاری و مشبک های بومی الهام گرفته شده است. به علاوه که مصالح استفاده شده در آن بومی می باشد. سایبان و مشبک های استفاده شده مطابق با وضعیت اقلیمی و آب و هوایی منطقه هستند.

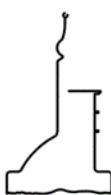


شکل ۱۱-۶- طراحی ایستگاه اتوبوس

نیمکت



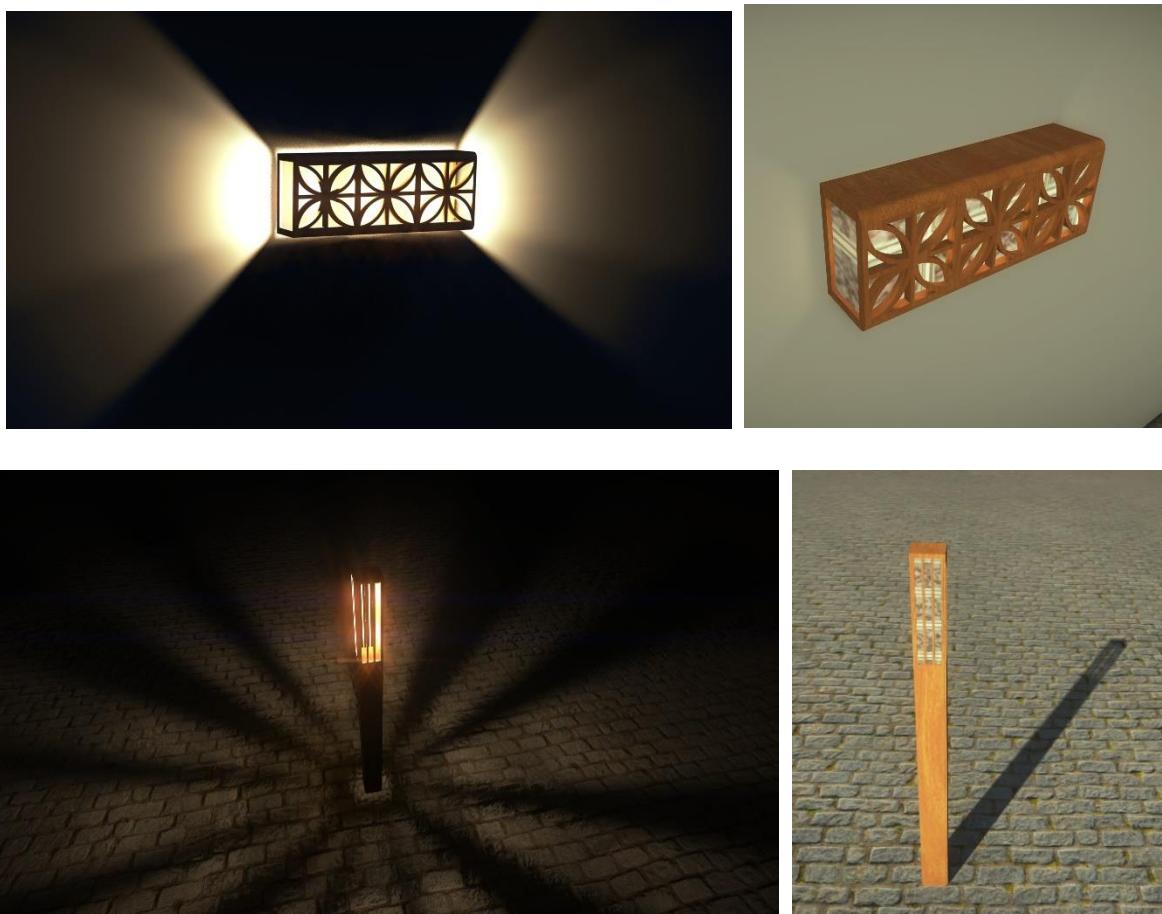
شکل ۱۱-۶- طراحی نیمکت





نورپردازی‌ها

در الگوهای مورد استفاده برای قاب نورپردازی‌ها نیز از الگوی مشبک‌ها و بادگیرها الهام گرفته شده است. این نورپردازی‌ها در نوع دیواری و ستونی پیشنهاد و طراحی شده‌اند.



شکل ۱۲-۶ - نورپردازی‌ها



سطل زباله



شکل ۱۳-۶-سطل زباله

The background image shows a close-up view of a traditional mud-brick building. A prominent feature is a window frame made of dark wood with a lattice pattern. The brickwork is light-colored and shows signs of age and wear, with some cracks visible. The sky is clear and blue.

بخش هفتم

نمونه‌های طراحی معماری



بخش هفتم: نمونه‌های طراحی معماری

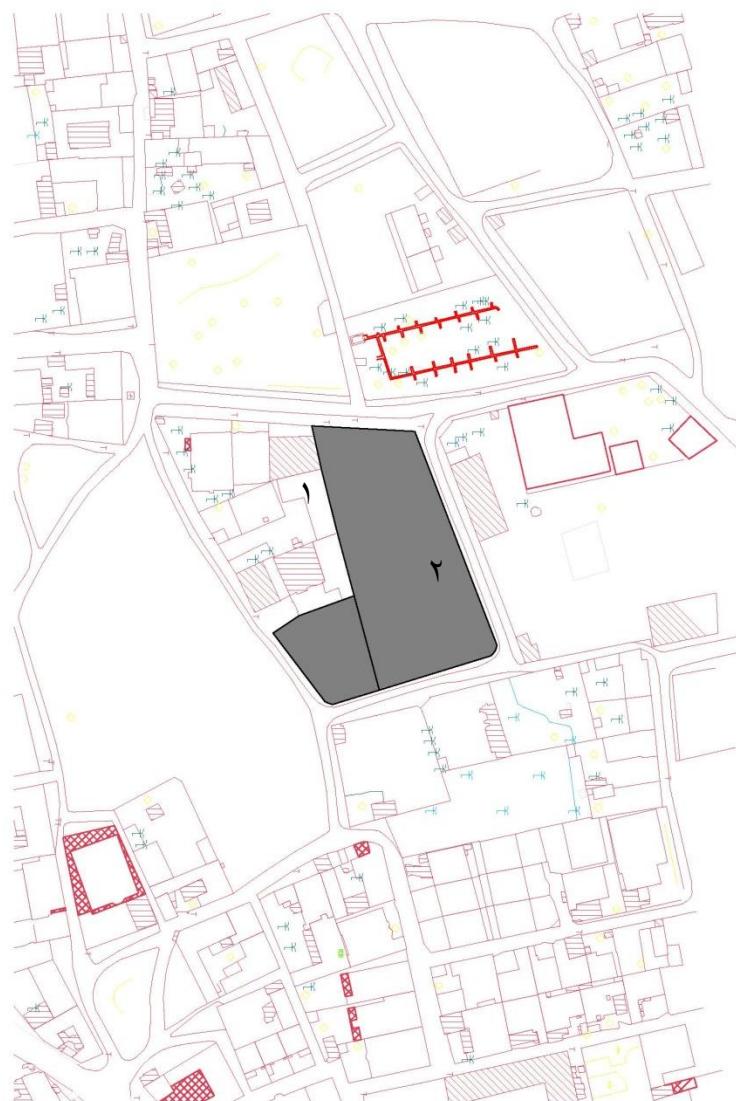
۱- الگوی طراحی در طمین‌های بزرگ در بافت تاریخی شهر

به دلیل وجود زمین‌های بزرگ و عدم امکان تفکیک قطعات با حد نصاب کمتر از ۵۰۰ متر در بافت تاریخی و در عین حال، به منظور استطاعت‌پذیر نمودن مسکن در این بافت، الگوی پیشنهاد شده مجتمع سازی با ساختمان‌های یک طبقه در یک قطعه زمین بوده است که اعیانی آن به تملک مالک و فضای باز (حتی در صورت تعریف استفاده اختصاصی برای هر واحد) جزو مشاعات ساختمان منظور شود. این الگو ضمن حفظ ساختار بافت امکان تأمین پارکینگ برای واحدها و خدمات دیگر را نیز فراهم می‌آورد.

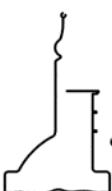
در این طرح، الگوی مذکور برای یکی از زمین‌های شهر کنگ به مساحت ۲۷۴۶ متر مربع ارائه شده است.

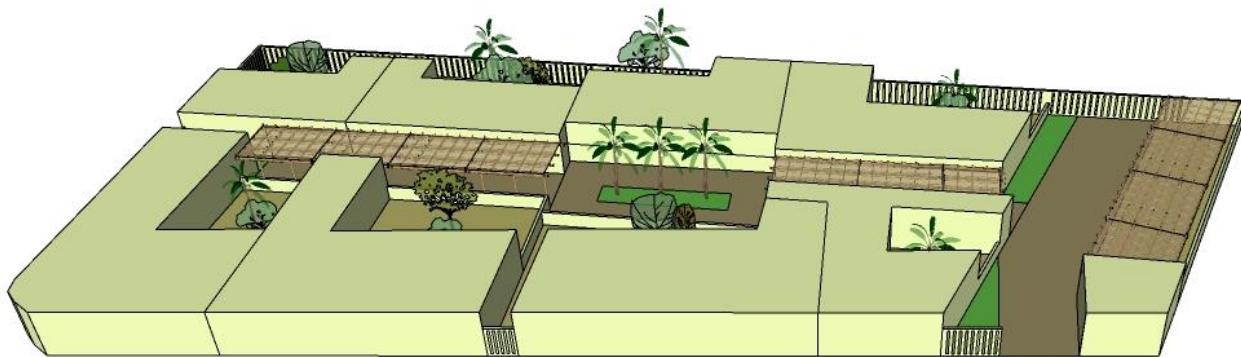
از این زمین، یک قطعه کوچکتر به مساحت تقریبی ۵۲۰۰ متر تفکیک شده (قطعه ۲) است. در این زمین، الگویی برای طراحی ۳ واحد مسکونی ویلایی نسبتاً مستقل در یک قطعه زمین با فضاهای باز در حوزه اختصاصی ارائه شده است. این الگو برای خانوارهایی که مالکیت مشترک برای یک قطعه زمین داشته و تمایل به استقلال نسبی از یکدیگر نداشتند، قابل ارائه است. سطح اشغال، تراکم و دیگر ضوابط منطبق با ضوابط ارائه شده است. اعیانی واحدها قابل تفکیک از نظر مالکیت هستند. در این زمین سه واحد مسکونی به مساحت‌های ۸۴ و ۸۸ و ۱۰۱ مترمربع طراحی شده است. این الگو در عین حفظ درشت دانگی بافت و متناسب با حداقل تفکیک در یافت تاریخی، امکان سکونت خانوارها در خانه‌هایی اقتصادی را فراهم می‌آورد و علیرغم قیمت بالاتر زمین در بافت تاریخی نسبت به دیگر نقاط شهر، قابل دسترس بودن برای بخش بزرگتری از جامعه به این بافت را فراهم می‌آورد. محدوده‌ای مشترک در فضای باز برای پارک ماشین‌ها پیش‌بینی شده که در صورتی که برای پارک ماشین مورد استفاده قرار نگیرد، از انعطاف لازم برای کارکردهای دیگر مشترک برای سه خانواده برخوردار است. پلان‌های معماری پیشنهادی در این یعنای نیز ارائه شده که هر یک شامل فضاهای مشترک و یک یا دو اتاق مستقل است.

قطعه بزرگتر که مساحتی حدود ۲۲۰۰ مترمربع را دربر می‌گیرد، در قالب یک مجموعه ساختمانی برای استقرار ۸ واحد مسکونی پیش‌بینی شده است. زیربنای واحدها از حدود ۱۶۸ تا ۶۶ مترمربع متغیر هستند. مالکیت اعیانی قابل تفکیک و ارائه است و فضاهای باز به صورت مشاع هستند. فضاهای باز مشاع به دو دسته فضاهای باز مشاع عمومی و فضاهای باز با استفاده اختصاصی (که امکان درج در سند را دارند) تفکیک شده‌اند. برای هر واحد یک پارکینگ در محوطه عمومی مجموعه در فضایی مسقف پیش‌بینی شده است. اما در عین حال برای شرایط اضطراری، خودرو قابلیت دسترسی به واحدها را دارد. الگوی چیدمان واحدها به نحوی پیش‌بینی شده که از جریان هوا در فضاهای باز برای تعديل دما برخوردار باشد و شرایط اقلیمی گرم و مرطوب منطقه را تعديل کند.

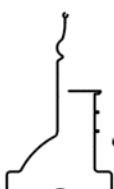


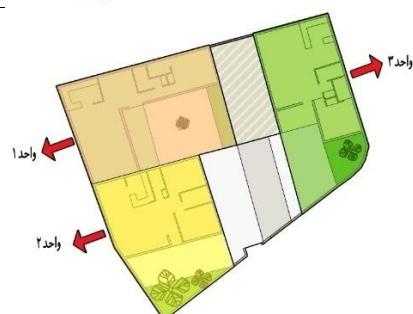
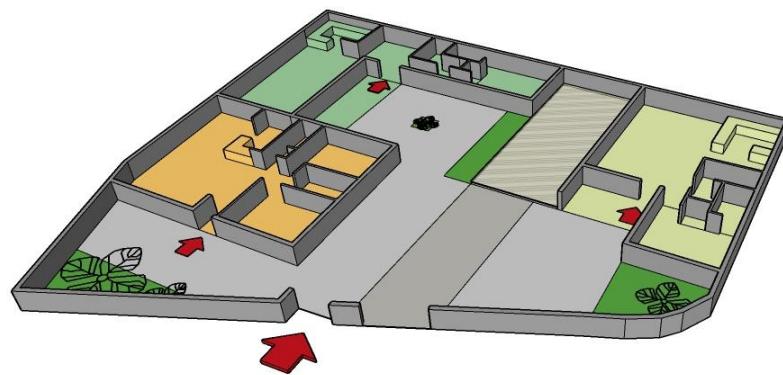
شکل ۱-۷- موقعیت قطعه زمین پیشنهادی در ارتباط با بافت پیرامون





شکل ۷-۲- موقعیت قطعه ۱ و ۲ زمین پیشنهادی در ارتباط با بافت پیرامون





شکل ۷-۳- منمای بالای واحد و قعیت قطعه ۱ و ۲ زمین پیشنهادی در ارتباط با بافت پیرامون



۷-۲- الگوی نمونه طراحی معماری در محدوده ۲۰ هکتاری

محدوده زمینی به مساحت ۲۰ هکتار برای توسعه جدید شهر قطعه‌بندی شده و در حال آماده‌سازی است. ابعاد غالب قطعات مسکونی در این زمین، ۱۵ متر عرض و ۲۳ متر طول و کشیدگی آن در راستای شمال غرب به جنوب شرق است که جهت مناسبی از نظر اقایمی محسوب می‌شود.

در این بخش تلاش شده است که الگوی طراحی دو طبقه منطبق با ضوابط تراکمی و سطح اشغال تعريف شده در ضوابط برای این زمین‌ها داده شود. به‌گونه‌ای که با حفظ هویت بومی در خانه‌های شهر کنگ الگوی طراحی و اجزای معماری آن منطبق با شرایط اقلیمی منطقه و نیازهای ساکنین باشد.

براین اساس سه گونه پلان با سه رویکرد به شرح زیر طراحی شده است:

پلان تیپ ۱:

این پلان با زیربنای ۴۱۹ مترمربع برای سکونت یک خانوار در دوطبقه (به صورت دوبلکس) طراحی شده است. دو پارکینگ با دسترسی از معتبر، فضای باز میانی و فضاهای نیمه‌باز متنوعی که به فضای میانی باز می‌شوند، الگویی هماهنگ با سبک زندگی جاری در این شهر فراهم می‌آورد. خانه علاوه بر فضاهای مشترک دارای سه اتاق مستقل در طبقه دوم و یک اتاق در همکف است که می‌تواند نقش مضیف را داشته باشد.

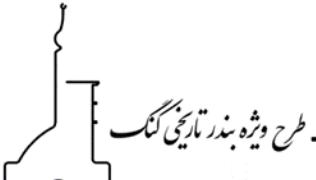
پلان تیپ ۲:

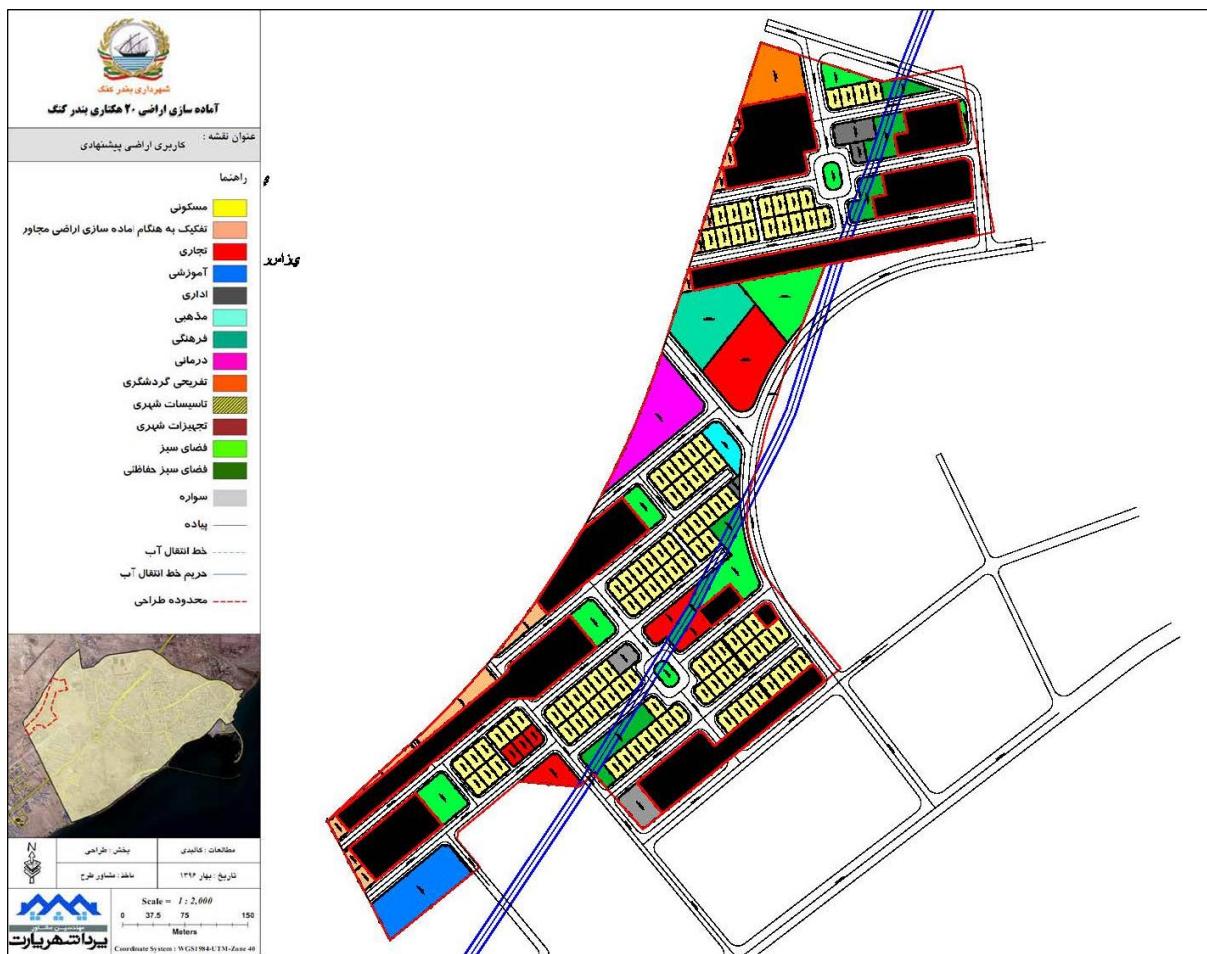
این پلان برای سکونت دو خانوار در قالب دو واحد مستقل به مساحت‌های ۱۶۷ و ۱۷۳ مترمربع و فضاهای مشاع مشترک بین دو واحد در نظر گرفته شده است. هر واحد دارای یک پارکینگ با دسترسی مستقیم از گذر است. پلان‌ها مشابه و جیاپ و فضای نیمه‌باز پیش‌بینی شده قابل استفاده برای هر دو واحد است. هر واحد علاوه بر فضاهای مشترک دارای سه اتاق مستقل است که یکی از آن‌ها که در مجاورت ورودی قرار دارد، نقش مضیف را دارد.

پلان تیپ ۳:

این پلان برای سکونت دو خانوار در قالب دو واحد مستقل به مساحت‌های ۲۱۶ و ۱۷۰ در نظر گرفته شده است. هر واحد دارای یک پارکینگ با دسترسی مستقیم از گذر است. هر واحد یک بنای دوبلکس را شامل می‌شود که در ضلع‌های شمالی و جنوبی زمین مستقل از یکدیگر قرار گرفته‌اند. واحد شمالی دسترسی اختصاصی به حیاط داشته و واحد جنوبی دارای فضای باز مستقل در سقف پارکینگ است. طراحی دو واحد به‌گونه‌ای انجام شده که اشراف آن‌ها به یکدیگر و فضاهای باز اختصاصی هر یک به حداقل برسد. هر دو واحد دارای ورودی‌های جداگانه از یکدیگر هستند. هر واحد دارای دو اتاق مسفل و فضاهای مشترک است.

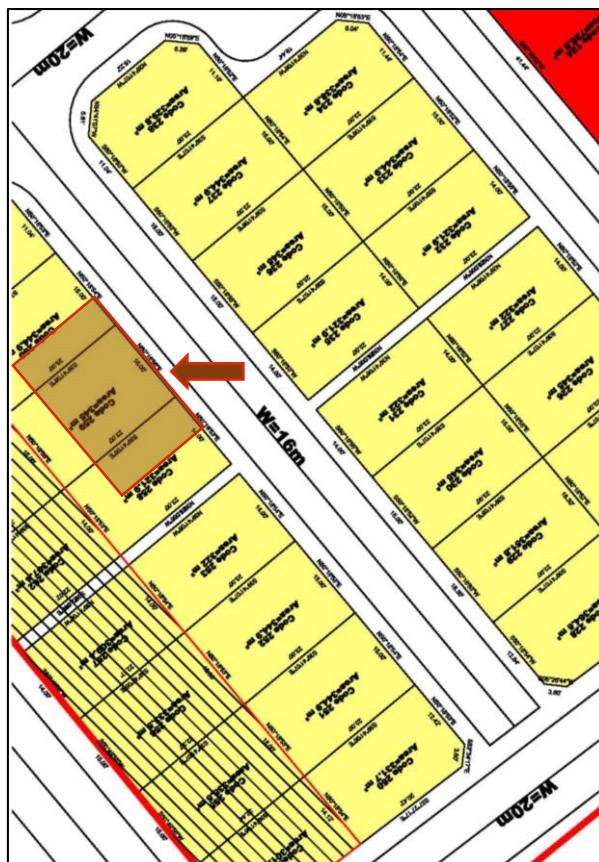
ترکیب این سه الگو در قطعات، تنوع حجمی مناسبی را در بافت پدید خواهد آورد. علاوه بر ان الگوی سطح اشغال به‌گونه‌ای لست که با چیدمان واحدها در کنار یکدیگر جریان‌ها در میان واحدها متوقف نخواهد شد. این راهکار در بافت قدیم از طریق احاطه یک یا دو قطعه مجاور با گذرها کم‌عرض از تمام جوانب محقق می‌شود. اما با توجه به این که قطعه‌بندی جدید، این امکان را در اختیار قرار نمی‌دهد، این مسئله با خالی گذاشتن فضایی برای امکان برقراری جریان‌ها در قطعات مرتفع شده است.



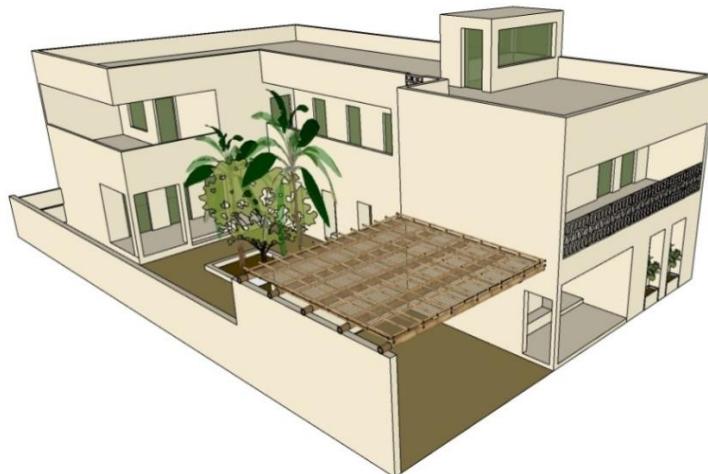


شكل ۷-۴- الگوی نمونه طراحی معماری در محدوده ۲۰ هکتاری

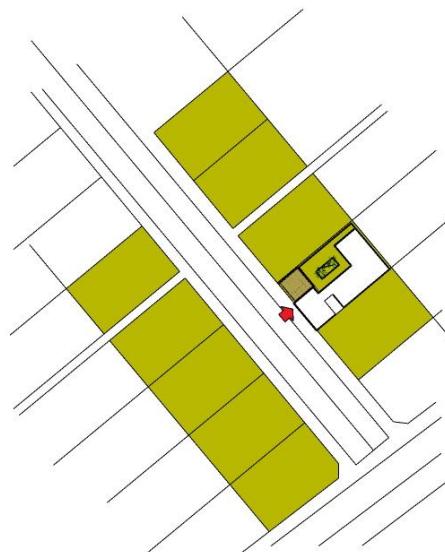




شکل ۷-۵- الگو طراحی تیپ ۱



شکل ۷-۶- پلان و نمای تیپ ۱



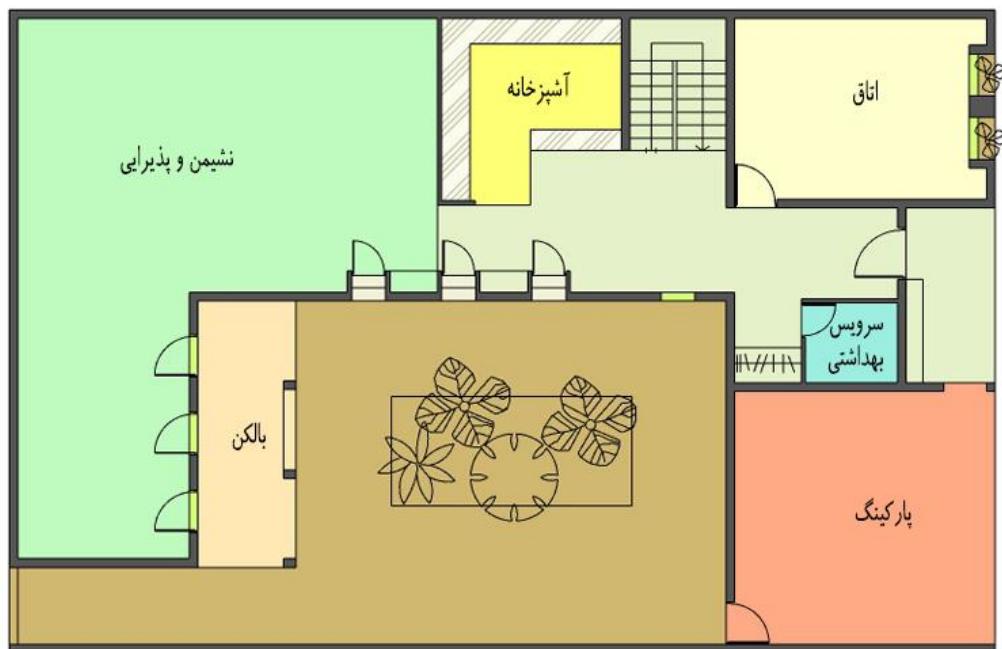
شکل ۷-۷- پلان و نمای تیپ ۱



شکل ۷-۸- پلان و نمای تیپ ۱

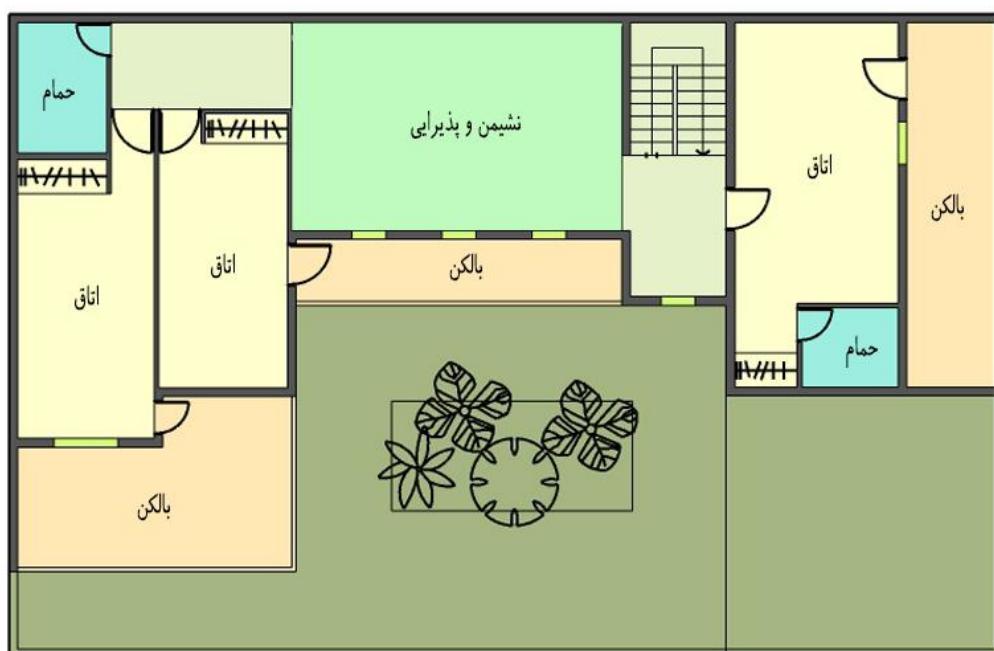


شکل ۷-۹-پلان و نمای تیپ ۱



پلان طبقه همکف

۰ ۱ ۲ ۴ ۱۰



پلان طبقه همکف

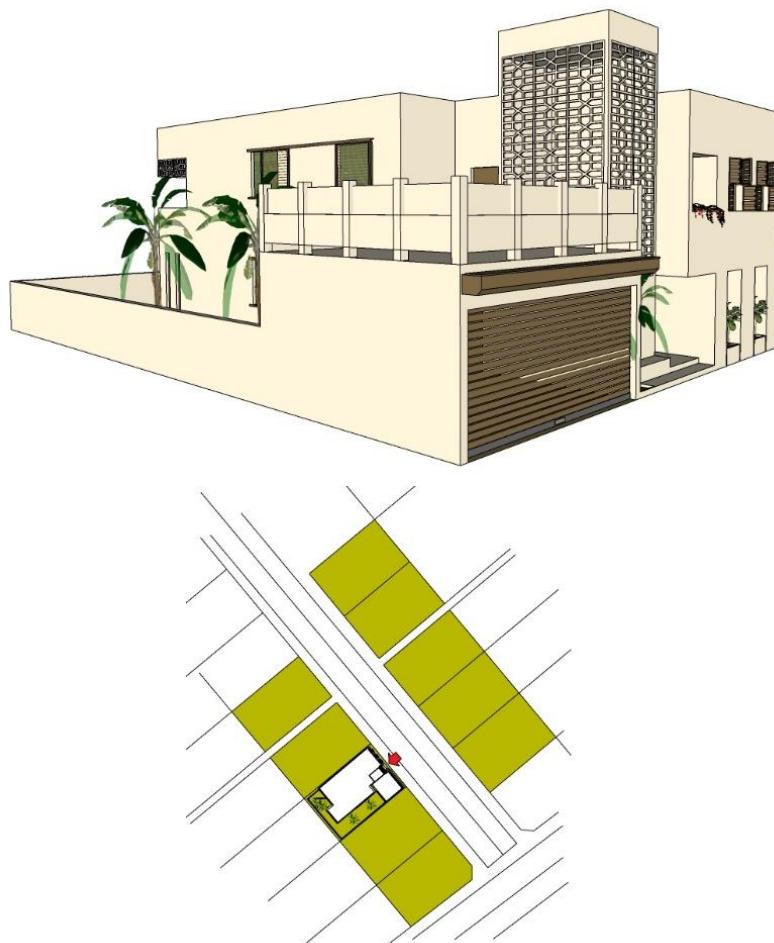
۰ ۱ ۲ ۴ ۱۰

شکل ۱۰-۷ - پلان و نمای تیپ ۱





الگو طراحی تیپ ۲



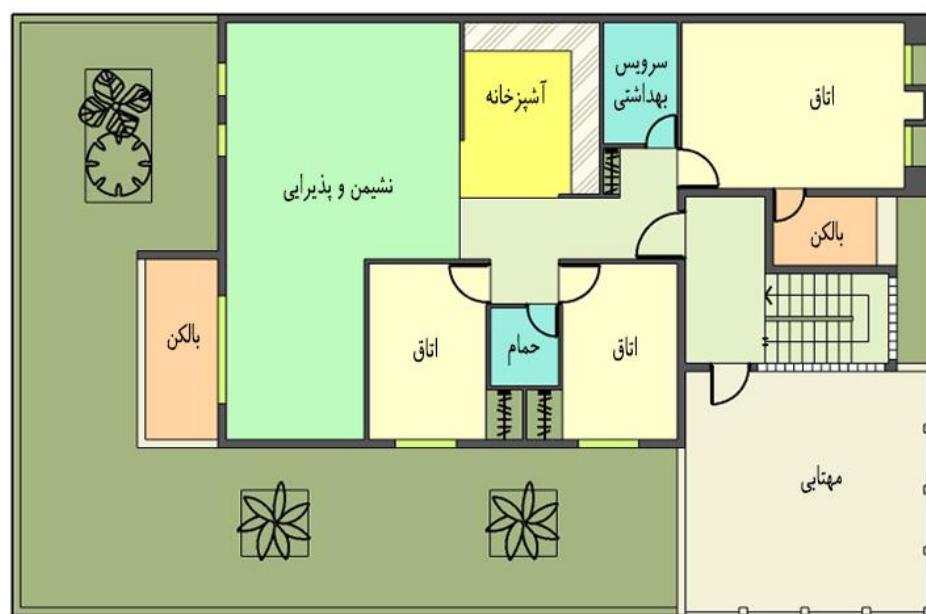
شکل ۷-۱۱- پلان و نمای تیپ ۲



شکل ۷-۱۲- پلان و نمای تیپ ۲



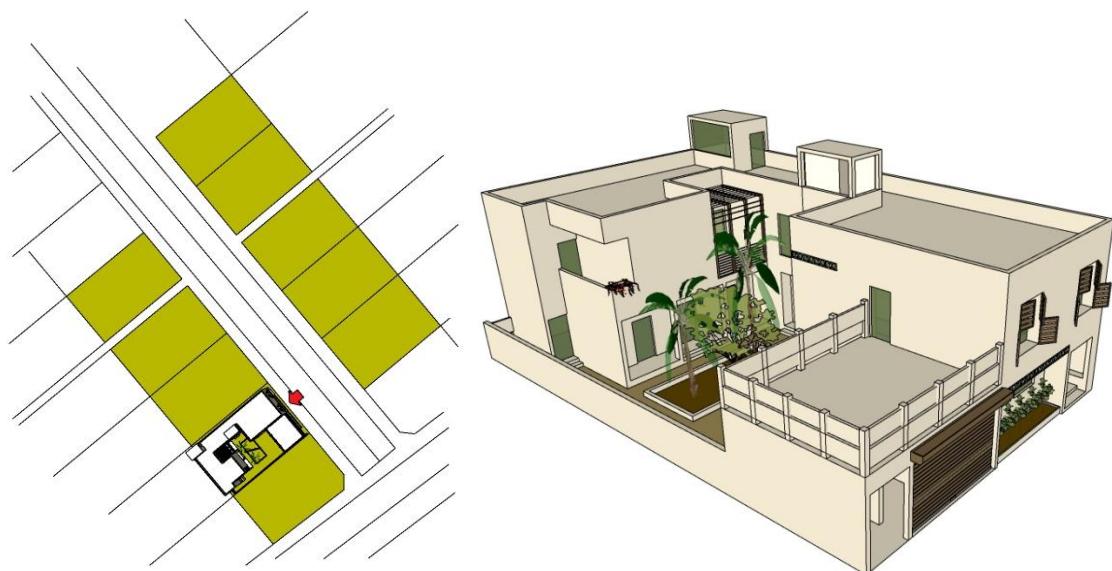
شکل ۷-۱۳-۷ - پلان و نمای تیپ ۲



شکل ۱۴-۷ - پلان و نمای تیپ ۲



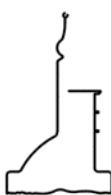
الگو طراحی تیپ ۳



شکل ۷-۱۵-۷ - پلان و نمای تیپ ۳

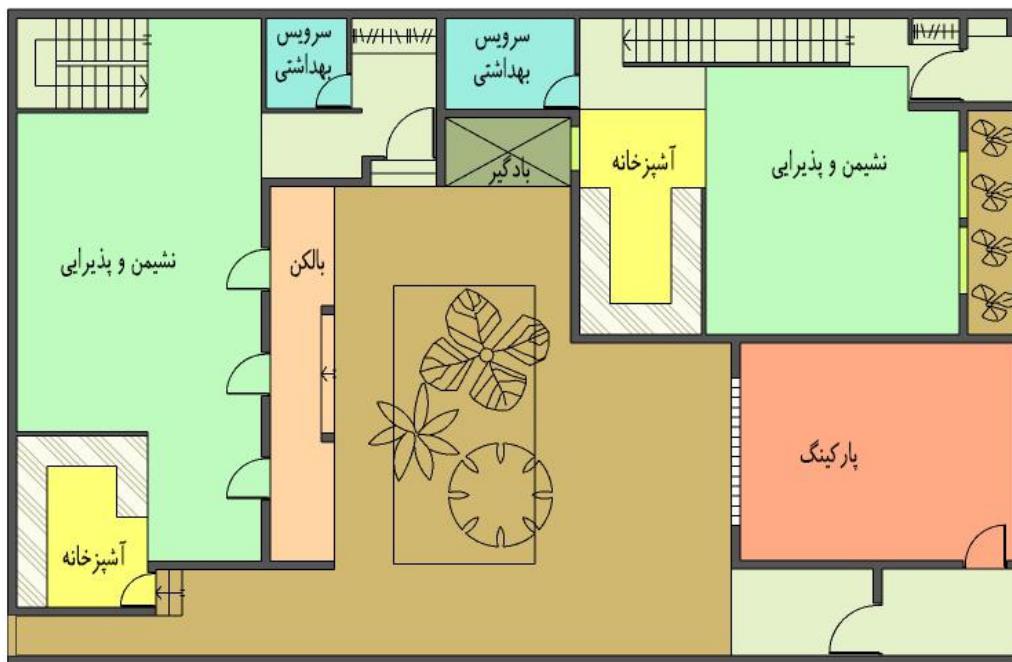


شکل ۷-۱۶-۷ - پلان و نمای تیپ ۳





شکل ۷-۷- پلان و نمای تیپ ۳



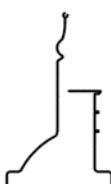
پلان طبقه همکف

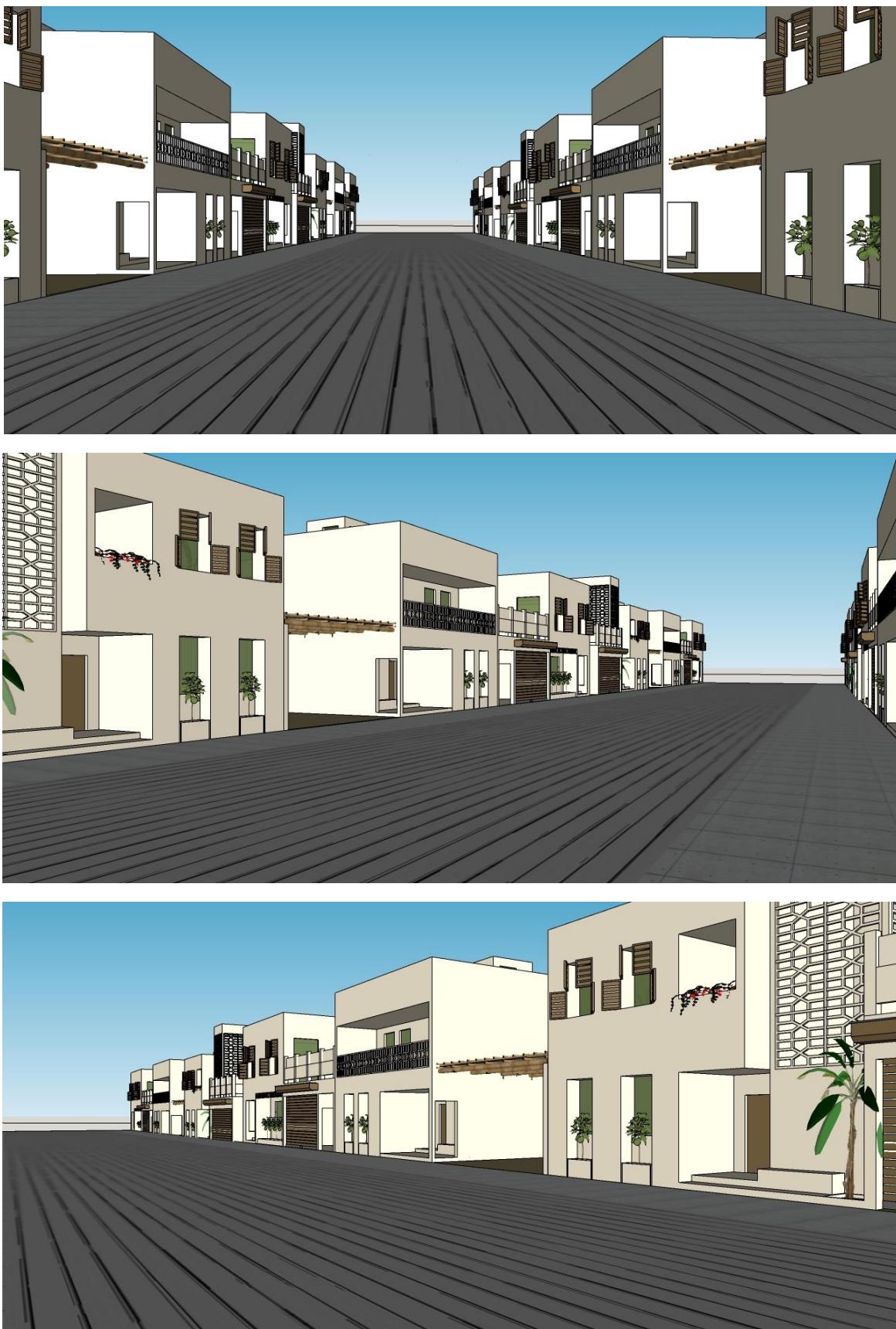


پلان طبقه اول

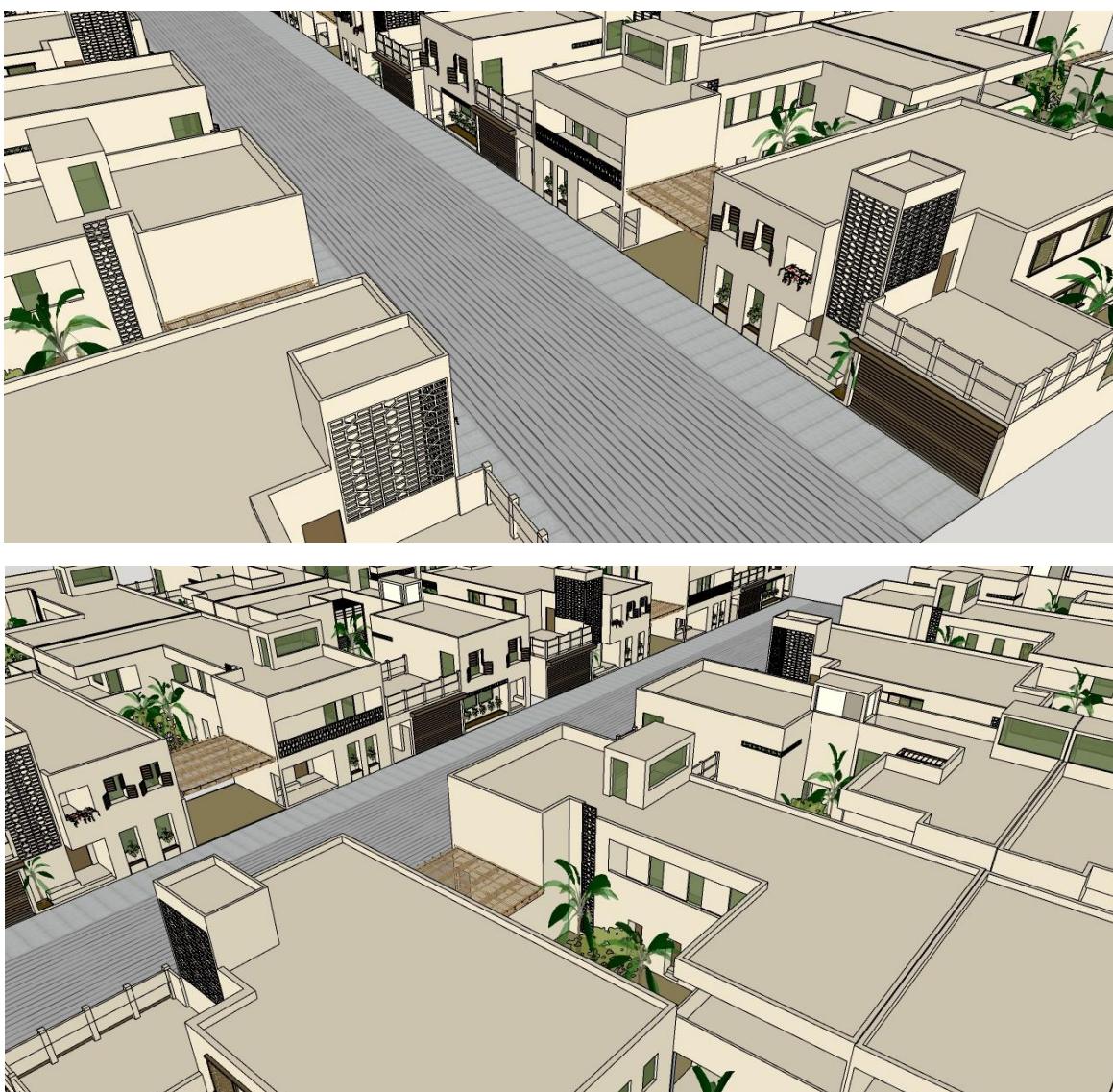


شکل ۷-۱۸-۱- پلان و نمای تیپ ۳





شکل ۷-۱۹-۷ - پلان و نمای تیپ ۳



شکل ۷-۲۰-۷ - پلان و نمای تیپ ۳





۷-۳- الگوهای نمونه طراحی معماری برای یک خانوار گستردۀ در بافت میانی

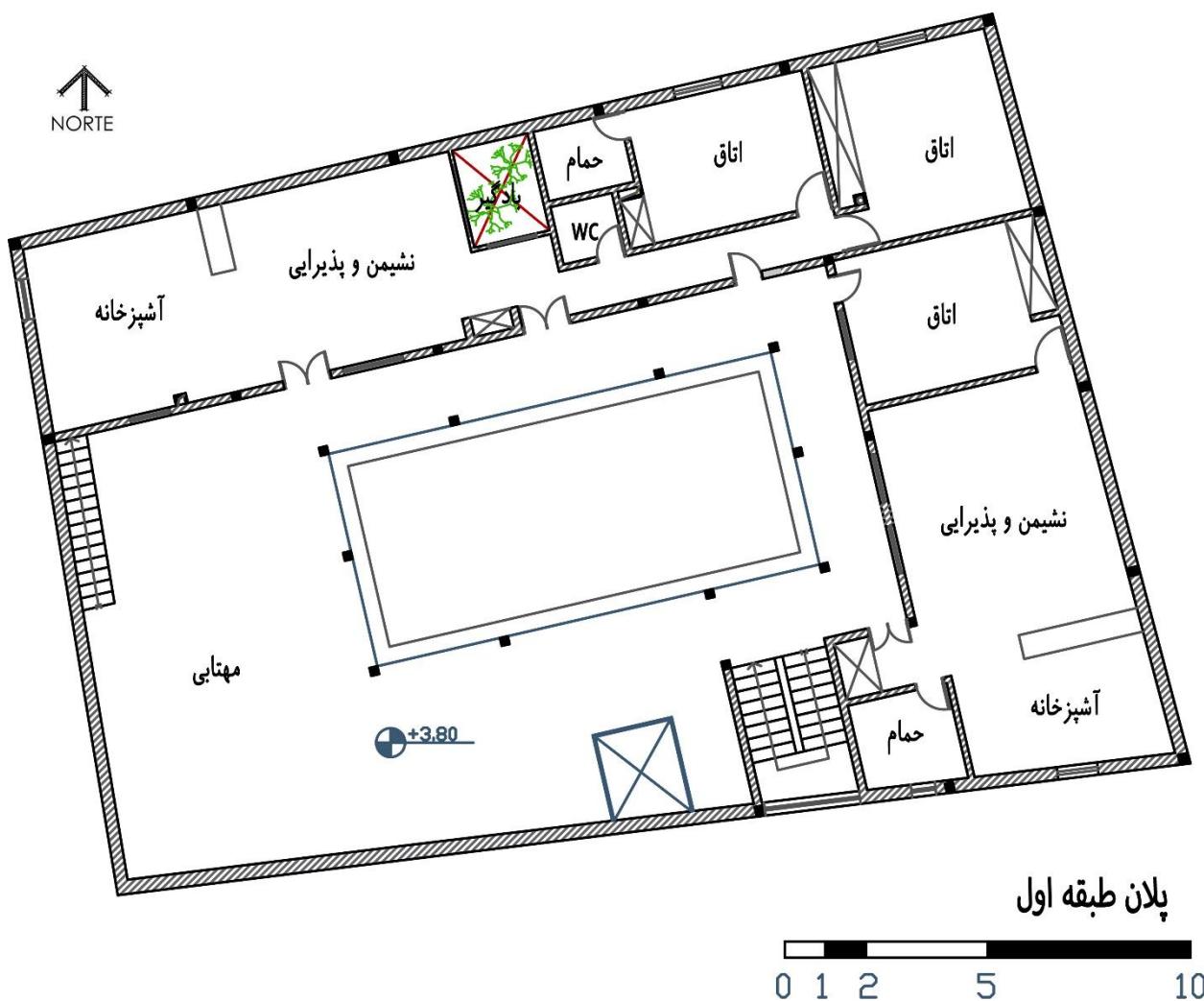
این طرح برای زمینی به مساحت ۴۵۴ مترمربع در بافت میانی شهر کنگ پیش‌بینی شده است. پدر و مادر در این خانه سکونت دائم دارند. همچنین، برای فرزندان که آن‌ها نیز دارای خانواده هستند و خارج از کنگ ساکن هستند، واحدهای نسبتاً مستقل برای سکونت موقت در نظر گرفته شده است.

طراحی براساس ایده‌های زیر و متناسب با نیاز خانوار انجام شده است:

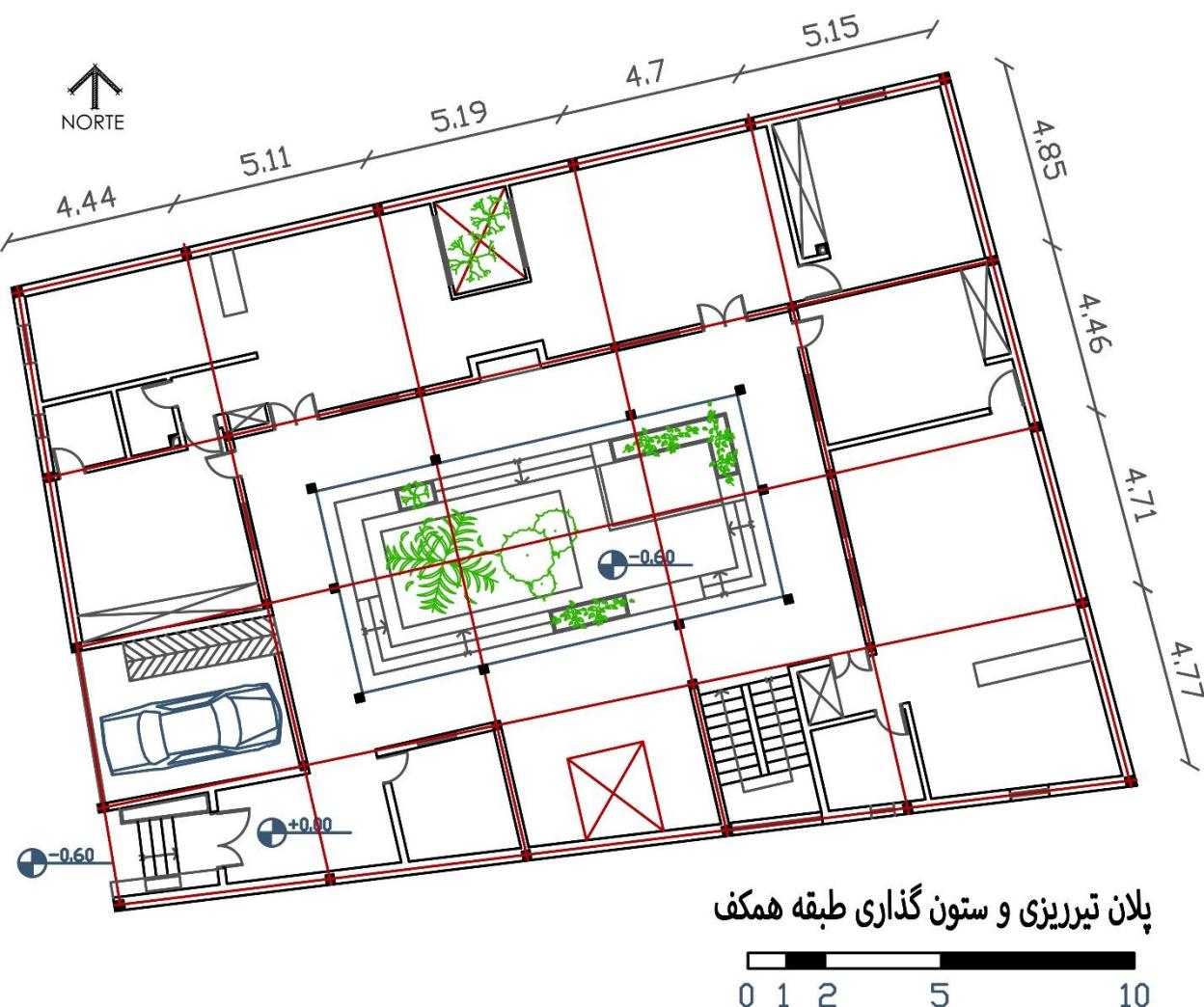
- پیش‌بینی فضای باز میانی به عنوان مکانی برای پیوند و تعامل خانوارها
- استقلال واحدها
- پیش‌بینی اندرکنش فضای باز، نیمه‌باز و بسته در الگوی سکونت خانوارها
- حداکثر بهره‌برداری از ارزش‌های بومی قابل تداوم و عناصر و اجزای کالبدی مرتبط با آن
- تبیین رویکرد نو به بادگیر برای استفاده مؤثر از آن



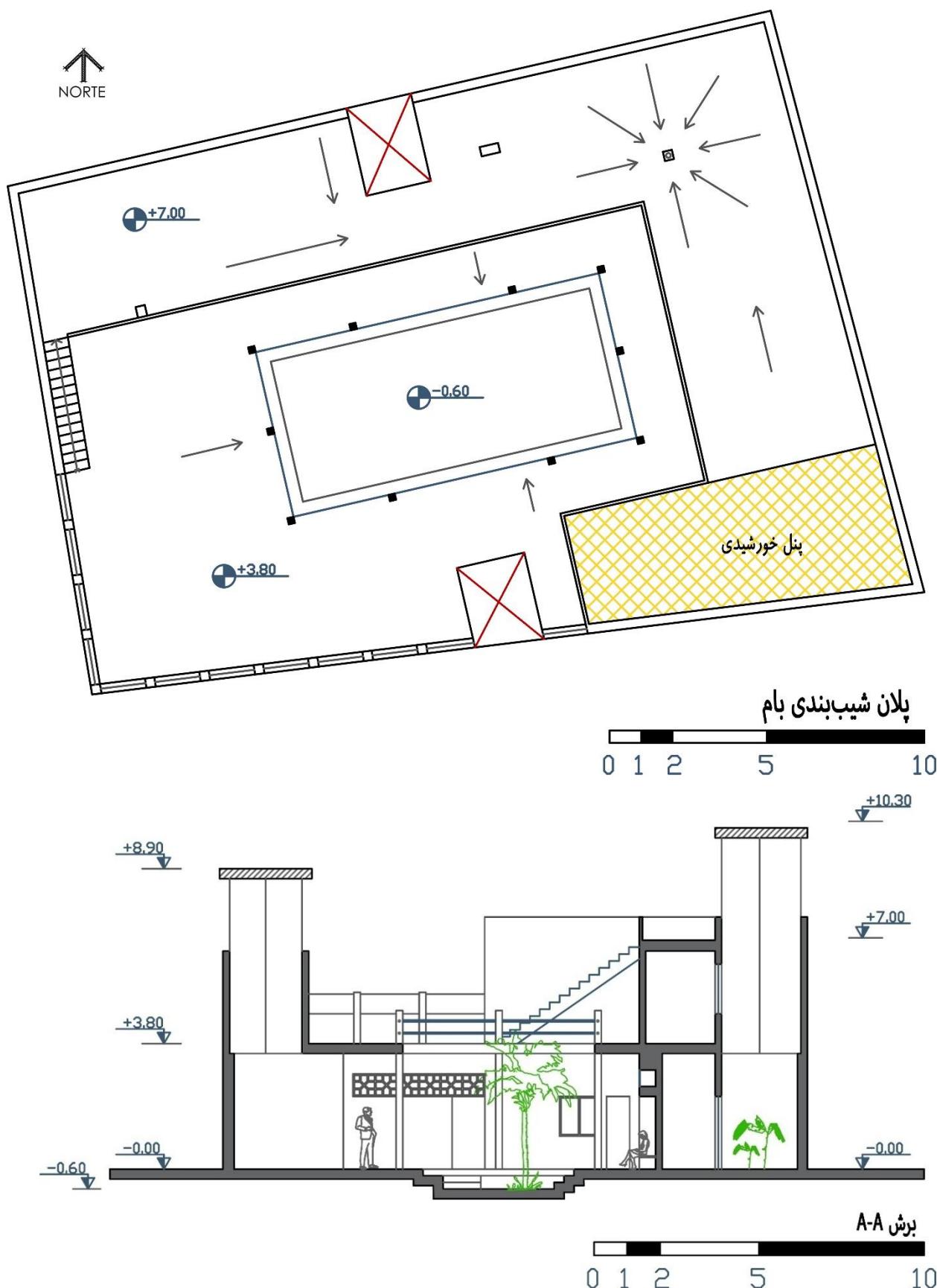
شکل ۷-۲۱- الگوهای نمونه طراحی معماری برای یک خانوار گستردۀ در بافت میانی



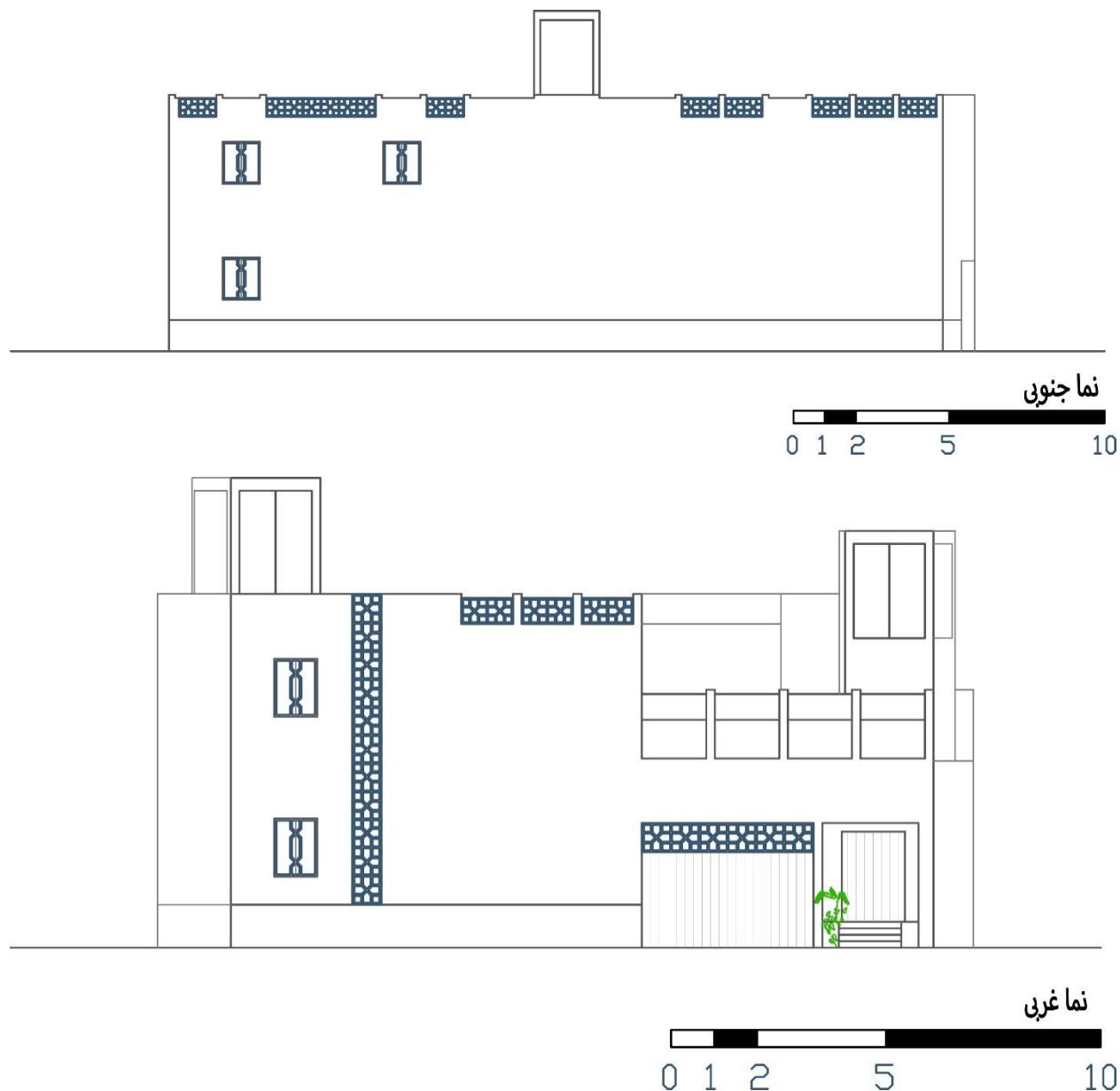
شکل ۷-۲۲-الگوهای نمونه طراحی معماری برای یک خانوار گسترده در بافت میانی



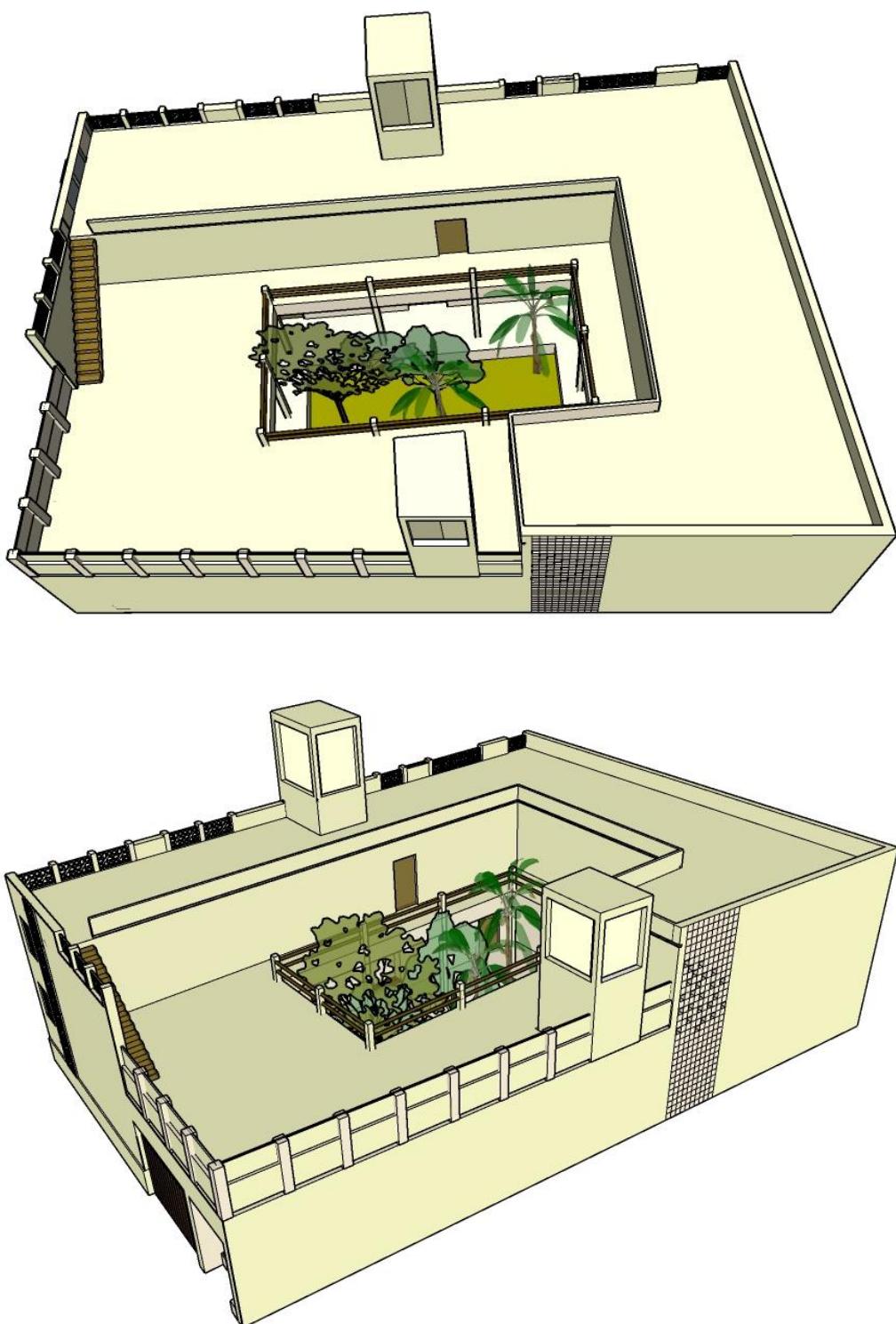
شکل ۷-۲۳- الگوهای نمونه طراحی معماری برای یک خانوار گستردۀ در بافت میانی



شکل ۷-۲۴- الگوهای نمونه طراحی معماری برای یک خانوار گسترده در بافت میانی



شکل ۷-۲۵- الگوهای نمونه طراحی معماری برای یک خانوار گسترشده در بافت میانی

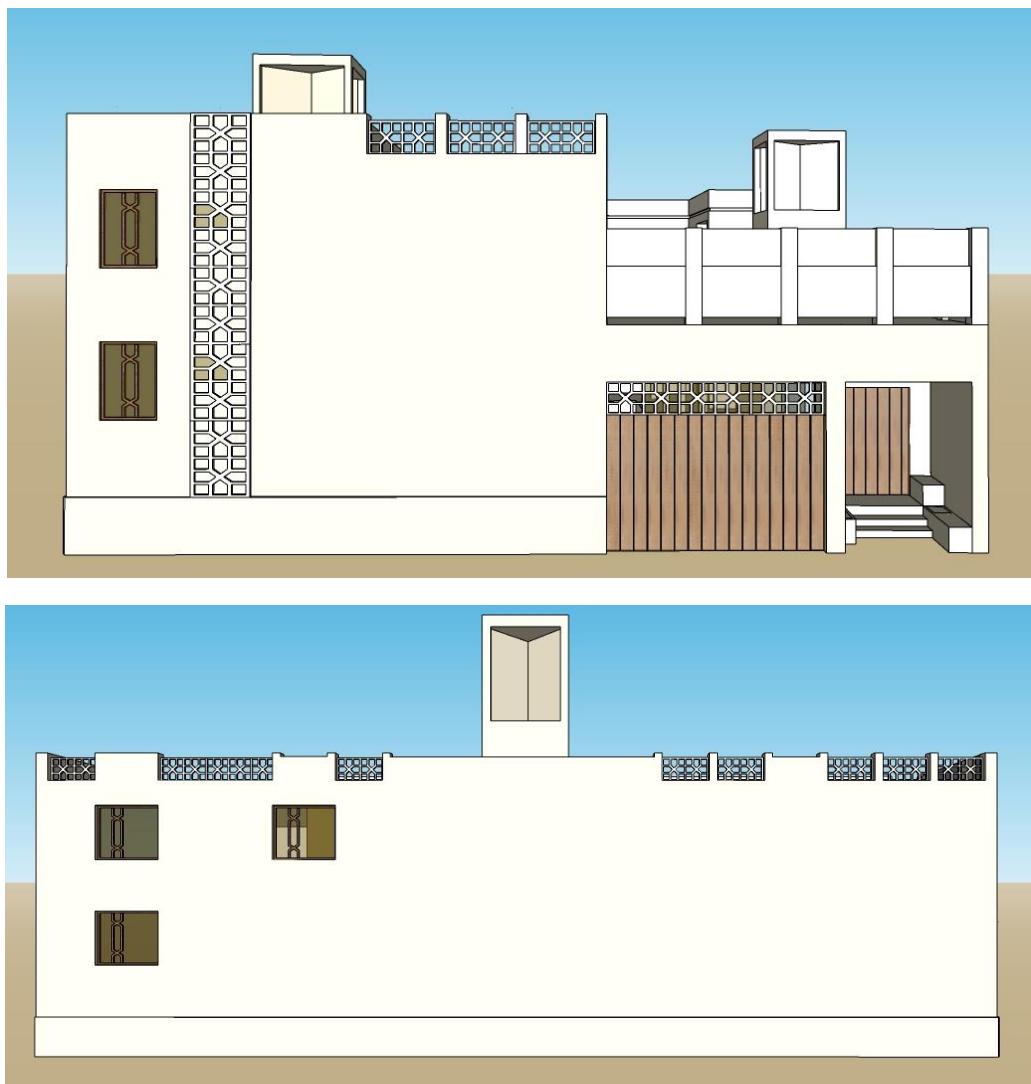


شکل ۷-۲۶-الگوهای نمونه طراحی معماری برای یک خانوار گستردگ در بافت میانی





شکل ۲۷-۷- الگوهای نمونه طراحی معماری برای یک خانوار گستردۀ در بافت میانی



شکل ۷-۲۸- الگوهای نمونه طراحی معماری برای یک خانوار گسترده در بافت میانی





۳-۸ طراحی الگوهای مسکن استطاعت پذیر در بندر کنگ

این طرح به عنوان پایان نامه کارشناسی ارشد در دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی در

سال ۱۳۹۹ با مشخصات زیر ارائه شده است:

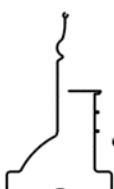
اساتید راهنمای: دکتر مریم فرهادی - دکتر آزاده آقالطیفی

استاد مشاور: دکتر علی غفاری

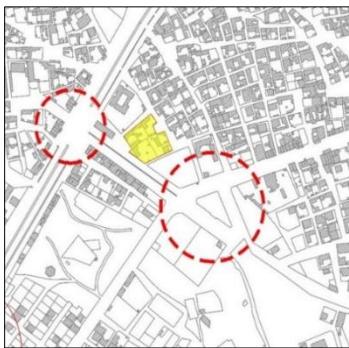
پژوهشگر: فائقه احمدی پور

نتایج این طرح در هماهنگی با ضوابط طرح ویژه کنگ در گزارش به عنوان یک نمونه طراحی مجموعه

مسکونی ارائه می شود.



مقدمه

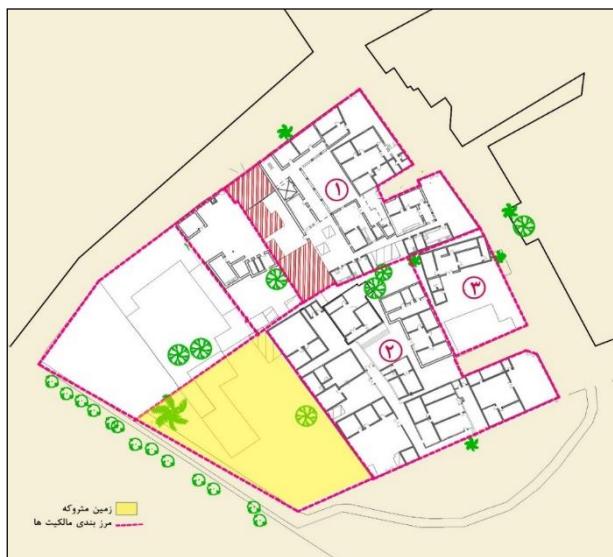


تصویر ۱ قرارگیری سایت بین دو گره مهم شهر، مأخذ: نگارنده

شهر تاریخی کنگ با وجود برخورداری از بافت تاریخی کارآمد با چالش مسکن معاصر رو برو است. شکل و کارایی مسکن در بافت معاصر کنگ شامل بافت میانه، بافت محله برکه و باغات، بافت اسکان غیر رسمی محله ابوذر به لحاظ کالبدی و عملکردی از بستر و هسته تاریخی خود متفاوت است. عدم وجود الگوی پاسخگو به نیازهای معاصر و عدم استطاعت مالی افراد در ایجاد شکلی مناسب از مسکن که مقتضیات بومی و اقلیمی، فرهنگی - اجتماعی و مهمتر از همه اقتصادی را در خود جای دهد موجب روی اوردن بخش توسعه شهر به الگوهای وارداتی مطابق با نیازهای زمانه و مقتضیات اقتصادی شده است.

هدف اصلی پژوهش گونه شناسی از الگوی معماری مسکن در کنگ است، بدین منظور سایت انتخابی در یک بلوک شهری در بافت میانه در محله قزوینی های شمالی به

مساحت ۴۷۸۰ متر مربع در امتداد بلوار معلم انتخاب شد. این سایت در وضعیت موجود از ۴ قطعه و ۲ واحد همسایگی اصلی و یک زمین متروکه در ضلع جنوبی تشکیل شده است. دو واحد همسایگی شامل قطعات ۱ و ۲ هر کدام متشکل از دو خانواده گسترشده بوده که خود نیز با هم ارتباط خویشاوندی دارند.^۳



تصویر ۳ واحد های همسایگی در وضع موجود، مأخذ: نگارنده



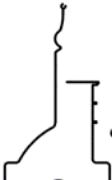
تصویر ۲ عملکردهای مختلف اطراف سایت انتخابی، مأخذ: نگارنده

علت مکان یابی این سایت برای ارائه الگوی مسکن در کنگ، علاوه بر قرارگیری آن در بافت معاصر کنگ و برخورداری از شکل رایج زندگی خانواده گسترشده در کنگ، برخورداری آن از معیارهای جهانی استطاعت پذیری بوده که اصلی ترین معیار ناظر بر این پژوهش است.

به منظور بررسی سایت پیمایش های میدانی گسترشده و تعامل با ساکنان واقعی و بلوک های مجاور در بازه زمانی ۱۸ ماهه صورت گرفت و پس از نیاز سنجی از ساکنان این چنین نتیجه شد که طراحی مجموعه های مسکونی با خانوار گسترشده به صورت واحد های مستقل و تفکیک شده از هم (با فرض استقرار فرزند پس) با حفظ تعاملات خانوادگی و مؤلفه های زندگی و مقتضیات فرهنگی پاسخی مناسب به شیوه زندگی در این بافت و به صورت کلانتر در کنگ خواهد بود.

این محدوده به عنوان پهنه 21R (سطح اشغال در این منطقه ۵۵٪ و تراکم ۹۰٪ است. برآورد تعداد واحدها در این بلوک بر اساس دو معیار اصلی شامل تراکم مجاز و استانداردهای استطاعت پذیری و تطابق آن با زیربنای مورد تقاضای بازار در کنگ تعیین گردید.

^۳ دو برادر هسته اصلی دو خانوار گسترشده را تشکیل می دهند. هر واحد همسایگی متشکل از یک هسته (پدر) و فرزندان پسر مزدوج در قالب یک مجموعه با واحد های مستقل است.





پس از مطالعه زیربنایی موجود در بلوک حال حاضر و زیربنایی مورد تقاضای بازار در بندر کنگ، لزوم ارائه سه مقیاس از واحدها برای سه دسته از خانوار کم جمعیت (۱۴۵-۱۲۰ متر مربع) و پرجمعیت (۸۵-۶۰ متر مربع) و متوسط (۱۲۰-۸۵ متر مربع) در یک مجموعه مسکونی مطرح گردید. طراحی این الگوهای ای است که قابلیت رشد مجموعه مسکونی به وسیله تجمیع و تفکیک بین واحدها وجود داشته باشد و این چنین پایداری یک مجموعه مسکونی را در طولانی مدت فراهم سازد. در مرحله بعد چگونگی همنشینی واحدها کنار هم، شکل گیری فضاهای مشاع و نقش آن در روابط همسایگی که اکثریت آن را اعضای یک خانواده گسترده تشکیل می‌دهد مورد توجه قرار گرفت.

به طور کلی الگویی بر اساس معیارهایی چون سبک زندگی جاری کنگی، معیارهای کالبدی و زیست محیطی برآمده از بافت تاریخی و معماری بومی، تأکید بر نقش کاربر و انعطاف پذیری هر واحد از طریق ایجاد تفکیک و تجمیع در مقیاس واحدها است. همنشینی مواردی از قبیل حفظ درشت دانگی، تأکید بر روابط همسایگی و تداخل آن با روابط خانوادگی، توجه به فضاهای مشاع در عین حفظ مراتب استقلال در مقیاس مجموعه این الگو را برای مناطق مختلف کنگ سازگار می‌سازد. استفاده از این الگو در زمینهای خالی موجود در بافت های معاصر مانند بافت میانه، محله ابودز و مهمنت از همه محله برکه و باغات که ساخت مجتمعهای مسکونی که هیچ ساختی با مقتضیات شهر کنگ نداشته الگوی جایگرین مناسبی خواهد بود. مهمنتین نتیجه استفاده از این الگو پیشگیری از تفکیک زمینهای ریزدانگی در شهر است. همنشین اینکه از آن جا که این الگو مسقیماً از معماری تاریخی بندر کنگ و ضوابط حاکم بر آن برآمده است، این الگو را می‌توان مدل مناسبی برای ساخت و ساز در بافت تاریخی که اجازه دخل تصرف در آن برای مالکین سلب شده قلمداد کرد.

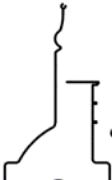
طراحی

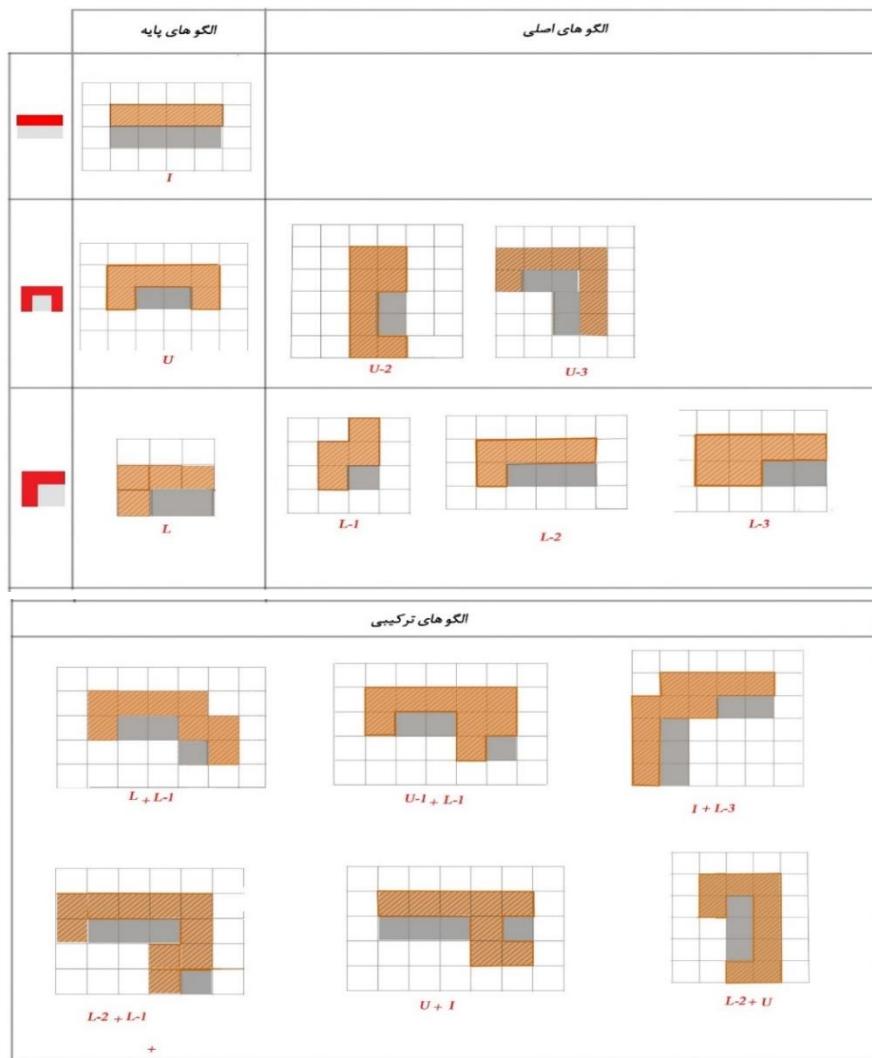
پرسی ویژگی‌های واحدهای تیپ

اصلی‌ترین معیار کالبدی در خانه‌های بومی و تاریخی و معیار عملکردی در خانه‌های معاصر کنگ استفاده از اتاق به عنوان یک واحد فضایی است که عملکردی منعطف دارد. در نظر گرفتن فضایی این چنینی به عنوان فضای زیستی پایه، به گونه‌ای که اضافه و کم شدن آن به خانه نیازهای خانوار گسترده را در طول زمان حیات تأمین کند موثر است.

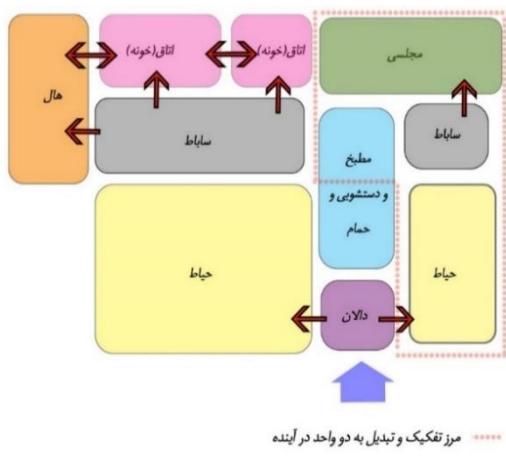
الگوی واحدهای

الگوهای ارائه شده در این قسمت برآمده از الگوهای پایه خانه‌های تاریخی کنگ (L,I,UI) است. کوچکترین الگوی اصلی واحدهای الگوی ابوده که به عنوان الگوی اصلی (مادر) برای خانوار کم جمعیت در نظر گرفته شده است. در مرتبه بعد الگوهای اصلی (خانوار متوسط) از اضافه و کم شدن مدل‌های پیشنهادی به الگوهای اصلی بوجود آمده است. هر یک از این الگوهای پیشنهادی پس از قرار گیری واحدهای درسایت با توجه به نیازهای خانوار در طول زمان با هم ترکیب شده و الگوهای ترکیبی را بوجود می‌آورند. در این مرحله نیز با توجه به زندگی چند خانواری و حفظ استقلال خانوارها از هم قابلیت ترکیب و تفکیک و اضافه واحدهای وجود دارد.





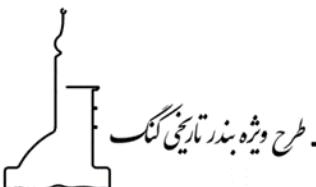
تصویر ۴ الگوهای مدولار واحد های منتخب



تمامیں انعطاف پذیری به منظور توسعه پذیر بودن واحدها در واحد های متوسط و بزرگ با محوریت فضاهای خیس و قرار گیری آن در مرکز پلان ها صورت گرفته است. با تفکیک یک پلان به دو پلان هسته فضای خیس با کمترین هزینه تفکیک می شود. همچنان در بعد سوم واحد های کوچک تابعی از تقسیم فضایی و فضاهای خیس در واحد های بزرگ هستند. این چنین هزینه های تاسیساتی تا مقدار زیادی کاهش می یابد. به منظور انعطاف فضاهای داخلی علاوه بر قرار گیری اتاق ها حول سباباط و دسترسی هر اتاق به بیرون به شکل مستقل، دیوار هایی که قابلیت جایه جایی داشته باشد و مطابق با نیاز های ساکنین در طول روز و مناسبات تغییر پذیر باشد نیز مهیا شده است و این چنین فضاهایی تطبیق پذیر بوجود آمده است.

الگوهای تیپ کوچک الگوی ۱

تصویر ۵ دیاگرام رابطه فضایی در دانه های متوسط و بزرگ، ماخن: نگارنده



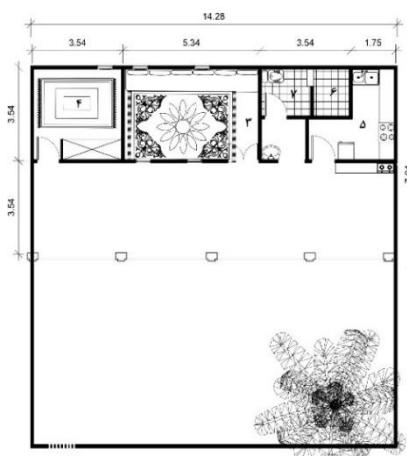


این الگوی ۴ مدوله کوچکترین الگوی طراحی شد برای مجموعه به مساحت ۸۷ متر مربع و مناسب خانوار کم جمعیت است. ساباط به عنوان نشیمن دوم و استخوان بندی فضاهای مساحت قابل توجهی از خانه را شامل می‌شود.

مت مرکز شدن فضای خیس در یک بخش هزینه های تاسیساتی را در حد قابل قبولی کاهش داده، همچنین اینکه این واحد را به عنوان واحد گسترش یافته در آینده با واحد های بزرگ تر در طبقه همکف سازگار می‌کند. فراهم آوردن محلی برای آشپزی در ساباط و در ارتباط با آشپزخانه پاسخی مناسب به سیک زندگی کنگی است.



تصویر ع الگو واحد /



الگوی L

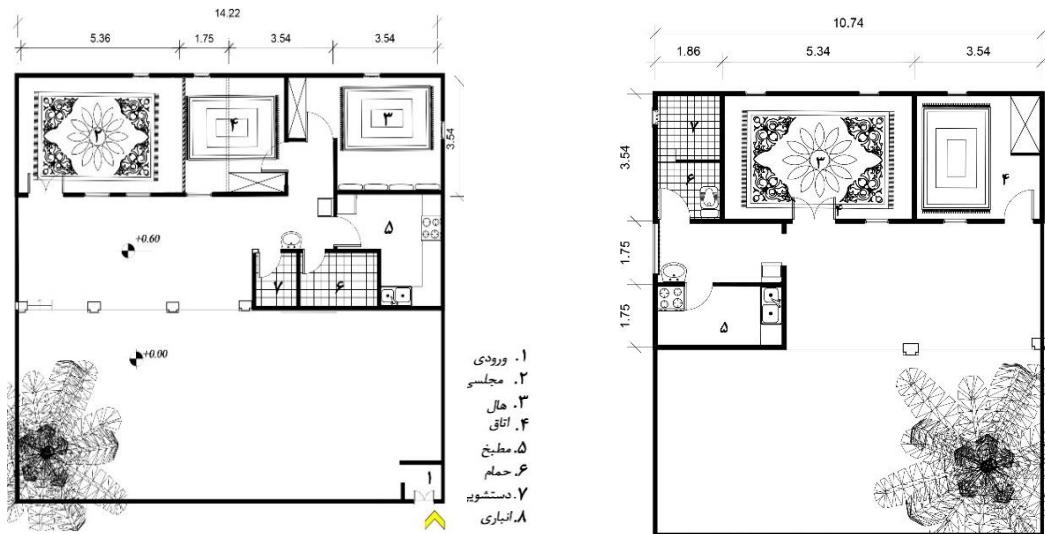
این الگو پایه زیربنای ۷۰ متر مربع را دارد و از یک اتاق و یک نشیمن تشکیل شده که نیاز های یک خانوار با بعد ۳ نفر را پاسخ می‌دهد. این الگو نیز برای احداث یک واحد در طبقه اول مناسب است.

الگوی L-1

این الگو ۶۰ متر مربع فضا داشته، درصد فضای بسته در این الگو نسبت به سایر الگو ها بیشتر بوده است و مساحت کمتری به ساباط تخصیص داده شده است.

الگوی L-2

جدا کننده هایی از جنس کناف که قابلیت جا به جایی دارند پاسخگوی نیاز فضایی ساکنان در طول دوران زندگی خواهد بود و مساحت مورد نیاز ساکنین را در نشیمن و اتاق فراهم می‌سازد.



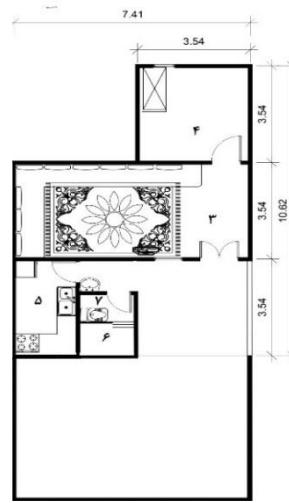
تصویر ۸ الگو واحد - L



تصویر ۷ الگو واحد L

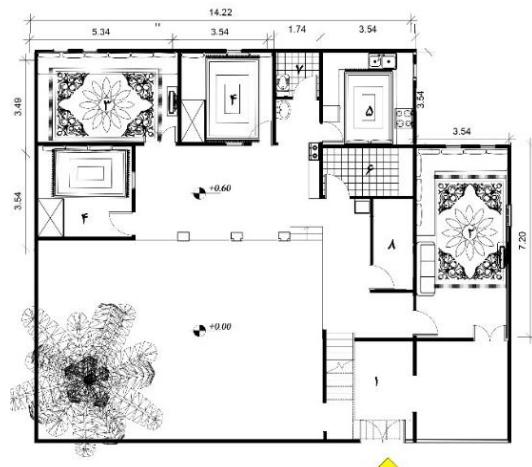
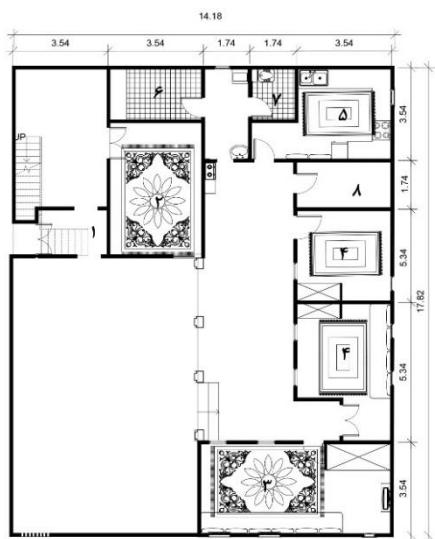
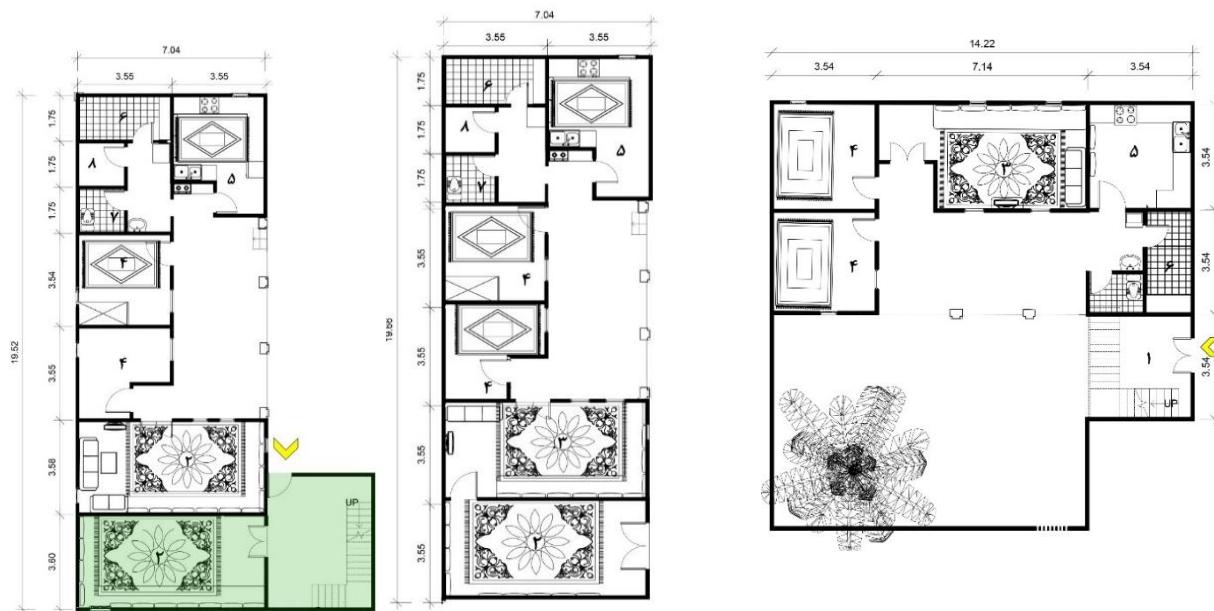


تصویر ۸ الگو واحد - L



الگوهای تیپ متوسط الگوی U

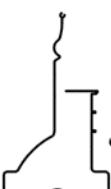
این تیپ دو اتاق و نشیمن در طبقه همکف و مجلسی در طبقه دوم در فاز اولیه پژوهه دارد. دسترسی به بام از محل ورودی، تفکیک این خانه و گسترش آن در آینده با ساخته شدن فضای بام فراهم می‌سازد. در فاز دوم گسترش خانه فضای مجلسی با اضافه شدن دو واحد فضایی خیس و یک اتاق (الگوی L) به محل سکونت پسر اختصاص می‌یابد.



تصویر ۹ الگو واحد - لو تصویر ۱۰ الگو واحد

U-2 الگوی

این خانه با زیربنای ۱۲۸ متر دو اتاق یک مجلسی و یک نشیمن نیاز های یک خانواده بزرگ را در طول حیات پاسخ می دهد



طرح ویژه بندر تاریخی گنگ



تخصیص مجلسی به خانه پسر در فاز گسترش پروژه مراتب انعطاف پذیری در این واحد را تامین کرده است. در این مرحله پس از گسترش نشیمن مشترکاً نقش مجلسی را نیز ایفا می‌کند.

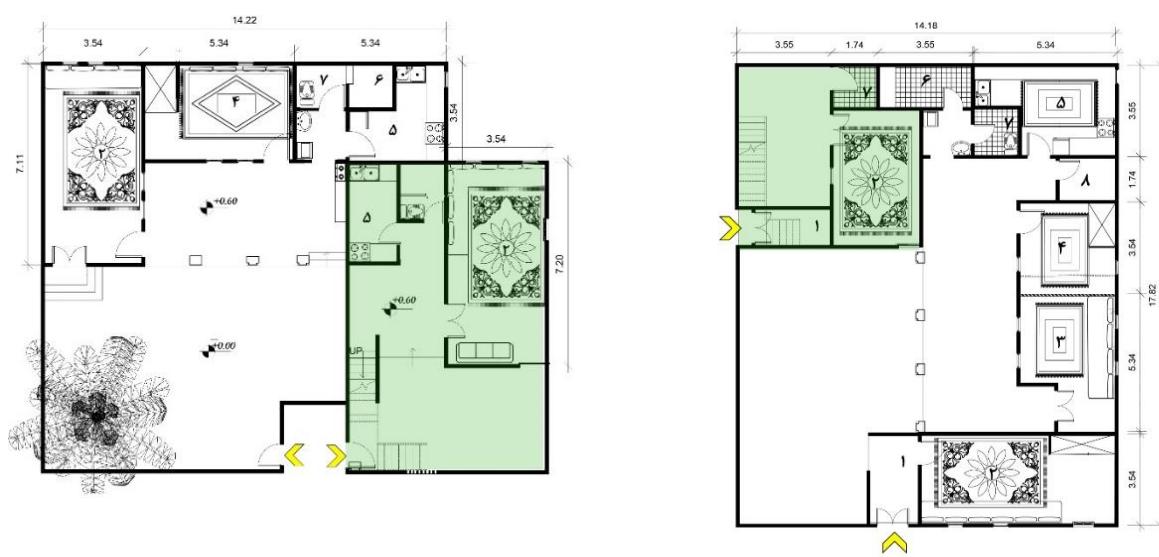
قرار گیری آشپزخانه و فضای خیس ضلع شمالی به لحاظ زیست محیطی مناسب است.



تصویر ۱ الگو واحد ۲-U

الگوی L+L-1

این خانه با مساحت ۱۳۰ متر مربع برای خانوار پرجمعیت در نظر گرفته شده است. ارتباط پله و ورودی و فضای خیس در میانه امکان تفکیک این واحد به دو واحد را بوجود آورده است. با تغییر جزئی در محل ورودی و تقسیم آشپزخانه در فاز اول و اضافه کردن یک اتاق در طبقه بالا یک واحد دیگر مناسب با سکونت پسر به هسته اصلی خانه اضافه می‌شود.



تصویر ۱۲ الگو واحد L+L-1



الگوی U+L-2

تغییر محل ورودی ها، حیاط های مستقل تفکیک واحد ها را در سطح فراهم آورده است. گسترش در ارتفاع با اضافه شدن الگوی L تکمیل می شود.



تصویر ۳ الگو واحد U+L-2

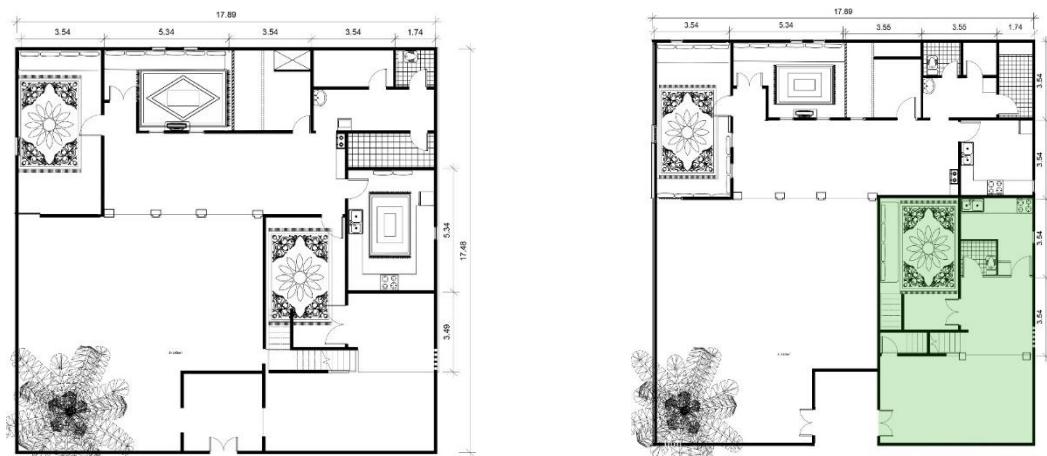
الگوی U-2+L

وجود دو حیاط و مجلسی در ارتباط با حیاط ، تفکیک ورودی ها و تخصیص مجلسی و بخشی از آشپزخانه در فاز دوم پروژه به خانه پسر، مراتب تفکیک این خانه ۱۵۶ متر مربعی را فراهم می‌آورد.

وجود دیوار های جدا کننده متحرک استفاده فضا را با نیاز ساکنان متناسب کرده است.

بررسی ویژگی ها در مقیاس مجموعه

با توجه به روابط حال حاضر و هسته های خانوار موجود در بلوک انتخابی سه واحد همسایگی با متوسط قطعات ۱۰۰۰-۱۲۰۰ متر مربع برای این مجموعه در نظر گرفته شد. این زیربنا متوسط قطعات زمین های تفکیک نشده در کنگ را تشکیل می دهد. مراتب انعطاف پذیری مجموعه در دو سطح در نظر گرفته شده است؛ این دو سطح شامل افق کوتاه مدت طرح ۵ سال آینده و افق بلند مدت طرح یعنی ۱۰ است.





تصویر ۱۴ الگو واحد



تصویر ۱۵ و ۱۶ تغییر پذیری مجموعه در دو سطح تصویر راست افق کوتاه مدت، تصویر چپ افق بلند مدت

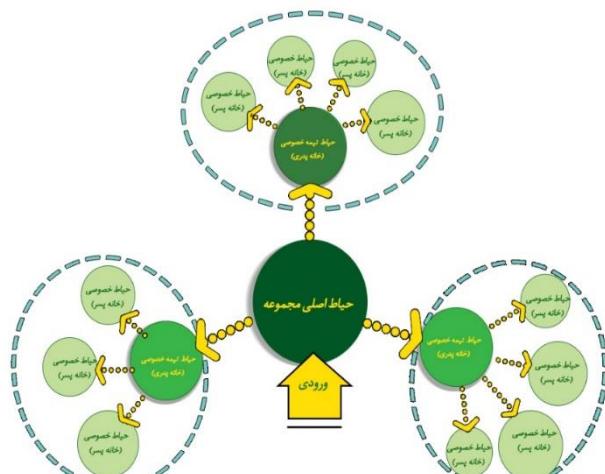
انعطاف پذیری

انعطاف پذیری مجموعه در راستای گسترش خانوار نه تنها در مقیاس واحد ها بلکه در مقیاس مجموعه به وسیله‌ی جانمایی ورودی ها و نقش آن به عنون مفصل، همنشینی فضاهای خیس در کنار هم، امکان اضافه و کم شدن واحد های فضایی در سطح و ارتفاع و مواردی چون تعابیه دسترسی های عمومی در بدنه مورد توجه قرار گرفته است.

مراقب انعطاف پذیری مجموعه در دو سطح در نظر گرفته شده است؛ این دو سطح شامل افق کوتاه مدت طرح ۵ سال آینده و افق بلند مدت طرح یعنی ۱۰ سال است.

دسترسی

دسترسی اصلی به مجموعه از بدنه شمال شرقی و شمال غربی صورت می‌گیرد. خودروها در پارکینگ ها که در لایه اول مجموعه قرار گرفته اند پارک می‌شوند. ورود اتوموبیل در موقع ضروری امکان پذیر است. چگونگی دسترسی پیاده و موتور به هر واحد در نقشه کلی مشخص شده است. تغییر پذیری مجموعه در فاز اولیه و فاز دوم (پس از گسترش) در تصاویر پایین نشان داده است.



تصویر ۱۷ روابط سلسله مراتبی در مجموعه

سلسله مراتب محرومیت و استقلال واحد ها در هر واحد همسایگی رعایت شده است. دسترسی به خانه های پسران در هر واحد از طریق حیاط خانه پدری صورت می گیرد. هیچ بنستی در مجموعه وجود ندارد و کوچه ها در انتهای به بادگیر ختم می شود. این بادگیر ها با پله هایی که دسترسی به طبقات اول را فراهم ساخته ترکیب شده و این چنین عملکرد های مختلفی به خود می گیرد.

سازه

با توجه به این نکته که هزینه سازه برای طرح مورد نظر بسیار مهم است و باید سیستمی را انتخاب نمود که هزینه اجرای آن ارزان تر باشد، همچنین از نظر اقلیمی مناسب باشد تا در بلند مدت هزینه های نگهداری افزایش نیابد. بر این اساس سیستم سازه ای پیشنهادی اسکلت بتی است. بنابراین سازه ای هر واحد همسایگی به صورت یکجا با دهانه های $3,6,7,2*$ یا $3,6,7*$ بپا می شود. در مرحله اول (احداث واحد ها همکف) سقف طبقه اول با توجه به استطاعت مالی خانوار ممکن است اجرا نشود یا اگر خانواری استطاعت اجرای سقف طبقه دوم با مصالح ساختمانی را نداشت میتواند از مصالح بومی چون حصیر بافته شده از درخت خرما فاصله بین تیرها را بپوشاند و این چنین بر خانه های اصلی همکف سایه اندازی کند که تاثیر مستقیمی بر آسایش حرارتی فضاهای داخلی خانه خواهد داشت.

فضای باز مرکزی

این فضا به عنوان فضای باز مرکزی به عنوان حیاط اصلی مجموعه و هسته پیوند دهنده خانواده ها تلقی می شود و پاسخی برای سلسله مراتب روابط خانوادگی در مقایس کلان مجموعه است؛ دارای کیفیاتی از جمله سبات های سرتاسری حول آن است، همچنین قرار گیری آن در قلب مجموعه دسترسی به واحد های همسایگی را تامیین می کند که موجب می شود همواره محلی فعال در طول شبانه روز باشد و این چنین امنیت مجموعه توسط خود آن ایجاد شود.

این فضا محلی مناسب برای مراسمات چون عروسی و عید و بازی بچه ها ... در مقایس کل خانواده است.



۲۲۳





تصویر ۲۱ سه بعدی واحد همسایگی در سطح دوم



تصویر ۲۰ سه بعدی واحد همسایگی در سطح اول



تصویر ۲۳ دید از بالا به مجموعه



تصویر ۲۲ دید پر زده مجموعه



تصویر ۲۴ نمای غربی مجموعه





تصویر ۲۶ دید از محله قزوینی به مجموعه



تصویر ۲۵ ورودی مجموعه



تصویر ۲۷ دید به مجموعه از بلوار معلم



تصویر ۲۸ دید به حیاط عمومی مجموعه



تصویر ۳۳ دید به حیاط عمومی



تصویر ۲۹ دید به سباق



تصویر ۳۴ دید به حیاط خانه پدری از واحد همسایگی ۱



تصویر ۳۱ پرسپکتیو بالاخانه



تصویر ۳۵ دید به حیاط خانه پدری از واحد همسایگی ۲



تصویر ۳۲ دید به حیاط خانه پدری از واحد همسایگی ۳