



دتایل هایی برای لند اسکپ

landscape

کتابخانه معمار سه @memar3

ترفندهای محوطه سازی در طراحی فضای سبز



طراحی لنداسکیپ یا فضای سبز پیرامون ساختمانها، یکی از مهمترین مسائل روز دنیا بود و معماران میکوشند تا فضایی دلنشین برای ساکنین ایجاد کنند.

به روش ها و ترفند های محوطه سازی برای هرچه بهتر شدن فضای در این مقاله از سایت [پاریس دیسپا](#) سبز می پردازیم.

استفاده از مصالح

در هنگام استفاده از مصالح در محوطه سازی پارک ها و باغات نیاز به توجه تکنیکی در این خصوص وجود دارد. مثلا استفاده از کالار سیمان در پارک ها که امروزه رایج شده و بسیاری از جنبه های زیبا شناختی آنها را نابود ساخته است. زیرا سیمان از نظر ساختار بسیار ناپایدار است، هنگامی که اولین برف می بارد

بسیار شاداب و پرتراوت به نظر می‌رسد اما پس از آن کیفیت خود را از دست می‌دهد. دومین مساله این است که برف سمبل پاکی و عفت است و این درحالی است که سیمان و بتون معنای وحشت و خشونت را به انسان القا می‌کند. بنابراین از سیمان و بتون می‌بایست در مکان‌هایی از پارک که در معرض دید نیستند مورد استفاده قرار گیرد. در مقابل سنگ نشان دهنده استحکام، وحدت و جاودانگی است. سنگ در بسیاری از ادیان مقدس است. مثلا در دین اسلام سنگ سیاهی که در کعبه زائرین آن را می‌بوسند و معتقدند که از بهشت آمده و در هنگام نزول از آسمان به رنگ سفید بوده اما در اثر گناهایی که بشر مرتکب شده سیاه شده است. در قدیم دیوار باغها از ملاط ساخته می‌شدند که بسیار مهربان تر و ملایم تر از سیمان پورتلندی به نظر می‌رسید. آهک آبی از طریق حرارت دادن گچ و سنگ آهک بمنظور آزاد شدن دی اکسید کربن، بدست می‌آید. هنگامیکه این مواد دوباره با آب مخلوط شدند و در معرض هوا قرار می‌گیرند و دوباره با دی اکسید کربن ترکیب شده و به همان حالت شیمیایی اولیه باز می‌گردد. دی اکسید کربن به استحکام لایه‌های بیرونی ملاط می‌افزاید و بهمین دلیل شاید یک قرن بتواند استحکام خود را حفظ کند. این نوع ملاط امروزه از نظر ساختمان سازان دور مانده است در صورتیکه هنوز هم می‌توان از آن در محوطه سازی پارک‌ها و باغات استفاده کرد. مثلا امروزه استفاده از آجر و خشت به کلی از مد افتاده تلقی می‌شود. اما باید بدانیم که دوام این محصول می‌تواند با توجه به کیفیت آن مناسب باشد. خشت‌های گلی که شهر باستانی بابل به کار می‌رفته بوسیله شل دادن به گل مرطوب درست شده است. این بلوک‌های گلی سپس در مقابل نور آفتاب خشک می‌شوند و در مکان مناسب مورد استفاده قرار می‌گرفتند و در ساخت خانه‌ها کاربرد داشته‌اند. حدود ۳ هزار سال پیش از میلاد مسیح انسان این مساله را دریافته بود که هنگامی که گل مرطوب خشک شود تبدیل به ماده‌ای سخت می‌شود. در آن زمان از گل رس برای ساخت ظروف استفاده می‌شد. رومی‌ها مهارت لازم را در ساخت خشت کسب کرده و سپس این هنر را در اختیار مردمان شمال اروپا قرار دادند. این خشت‌ها در قرون وسطی در ساخت دودکش‌ها و مناره کلیساها مورد استفاده قرار گرفت. البته امکان این نبود که در کوره‌های آجرپزی ابتدایی این خشت‌ها در دمای بالایی درست شوند. بعد از ۱۲۰۰ سال پس از میلاد مسیح کشورهای سفلی مانند هلند و جنوب انگلستان مبادرت به ساخت این خشت‌ها ورزیدند. اما در زمان حاضر این خشت‌ها و در واقع آجرها به اندازه استاندارد رسیده‌اند اما در ساخت دیوار باغها کاربردی ندارند، آجرهای دست‌ساز از نظر ساختار به گونه‌ای هستند که هرگز ماشین نمی‌تواند آن را بسازد؛ آجرهای دست‌ساز را می‌توان به اندازه مورد نیاز ساخت. این طور به نظر می‌رسد که آجرهای دست‌ساز از نظر زیبایی و آذین‌بندی بهتر از آجرهای کارخانه‌ای است، البته هزینه دستمزد ساخت آنها از مواد خام بیشتر می‌شد؛ این مساله هم حل شد و زیبایی حاصله جای خود را به پرداخت هزینه‌های کلان داد. در دهه سوم قرن بیستم "وینستون چرچیل" به ساخت خشت و آجر و کارگران این حرفه بسیار اهمیت می‌داد. سفال هم یکی از مصالح قدیمی است که در امر محوطه‌سازی باستان اهمیت بسیاری داشته است. سفال همان گل رس است که در دمایی پایین تر از کوره آجرپزی خشک می‌شود و به رنگ سرخ بسیار زیبایی در می‌آید و در گذشته بیشتر در ساخت ظرف و ظروف مورد استفاده قرار می‌گرفت. امروزه بسیاری از کارخانه‌ها به جای استفاده از پلاستیک و بتون استفاده از این ماده را توصیه می‌کنند. بسیاری از باغهای بر جای مانده از مصر باستان و روم دارای دیوارهای رنگین بوده‌اند که دلیل آن استفاده از گل رس و سفال بوده است. در زمان برگزاری فستیوال‌ها برای تزئینات روی دیوارهای پارک‌ها و باغها می‌توان از سفال استفاده کرد. هنر هم "توسکانی" در ایتالیا در مرکز ساخت سفال قرار دارد



استفاده از سایه ها

حرکت دورانی زمین، حرکت قابل پیش بینی و تدریجی سایه را در صفحه یک ساعت آفتابی سبب می شود. یک اصل مهم در این زمینه این است که ساعت آفتابی می بایست در یک مکان دقیق و حساب شده طراحی شود و انتخاب این مکان از اهمیت خاصی برخوردار است. طول عقربه ساعت آفتابی به زمان، عرض جغرافیایی ساعت آفتابی، موقعیت زمین در چرخش روزانه این بستگی دارد. وضعیت سایه عقربه های در دو ساعت آفتابی همسان یک زمان واحد اما در دو باغ متفاوت، هیچگاه یکسان نخواهد بود. نور خورشید در اثر تبدیل هیدروژن به هلیوم تولید می شود و ۸ دقیقه زمان می برد تا مسافت ۱۴۹,۶ میلیون کیلومتری از خورشید به زمین را بپیماید. اگر در ساختمان این ساعت ها به دقت بنگریم تا حدودی شگفت زده خواهیم شد. این ساعت ها بیشتر در بالای برج کلیسا نصب می شود چون زمان امر مقدسی است. چون این ساعت ها خودبخود تنظیم می شوند و اصلا نیازی به تنظیمات ندارد. یکی از صاحب نظران در مورد این ساعت ها می گوید: "خدای بزرگی که خورشید را طوری قرار داد تا بر شب و روز فرمانروایی کند و ستاره ها را آفرید تا شب را مغلوب خود کنند، طبیعت بشر را هم طوری خلق کرده که با این تغییرات متناوب سازگاری داشته باشد و این میل را در وجود او قرار داده تا همواره در صدد پی بردن به چگونگی گذران دقایق و لحظه ها و در نهایت زندگی باشد. ساعت آفتابی تنها ۴ روز در طول سال با ساعت های مکانیکی مطابقت می کند: ۱۶ آوریل، ۱۴ ژوئن، ۲ سپتامبر و ۲۵ دسامبر و در طول سال کیبسه هم این تطابق تا حدودی وجود دارد. در روزهایی غیر از این تاریخ هایی که ذکر شد در بقیه روزها در حدود ۱۶ دقیقه این زمان عقب تر از زمان رسمی و یا ۱۴ دقیقه جلوتر از زمان رسمی می باشد. علت این امر این است که زمین در مدار بیضی شکلی دوران می کند و زمانی که به خورشید نزدیک می شود حرکتش سریعتر می شود. هنگامی که سرعت حرکت خورشید بیشتر می شود، زمان خورشیدی جلوتر از زمانی که بر روی ساعت های مکانیکی نشان داده می شود، است. ساعت های آفتابی باید طوری تنظیم شوند که اطلاعات نجومی را منعکس

کنند. مثلا هنگامیکه سرعت کند و یا تند می شود این مسئله را نشان می دهد که سرعت زمین افزایش و یا کاهش یافته است. قرار دادن یک صفحه میزبانگر در صفحه ساعت آفتابی می تواند این زمان را به زمان رسمی تبدیل کند. چون ساعت های مکانیکی چون با زمان رسمی و استاندارد یک کشور تنظیم می شوند در بیشتر موارد نمی توانند ظهر واقعی را نشان دهند. مثلا اگر انسان بخواهد بداند که خورشید چه موقع به سمت الرأس خود می رسد و باغ در چه وقت به بیشترین میزان روشنایی دست پیدا می کند. علامت و مشخصه ظهر راهترین راه برای نشان دادن سمت الرأس خورشید است. این مشخصه می تواند خط راستی باشد که در امتداد سایه محور عمود در هنگام ظهر می افتد.



، با هدف حفاظت از زمینها و اراضی عمومی در سال ۱۹۷۲ TPL موسسه "سرپرستی املاک عمومی" یا تنها موسسه غیر انتفاعی است که اختصاصا وظیفه حفاظت از اراضی را بمنظور رفاه TPL پایه گذاری شد و آسایش اقبال جامعه بر عهده گرفته است. این موسسه با حفاظت از زمینها با هدف تخصیص آنها برای تفریح و رشد روحی، ارتقاء سلامتی و بالا بردن کیفیت زندگی در جوامع آمریکایی کار خود را ادامه می دهد.

را می توان بصورت زیر خلاصه کرد اهداف عمده

(raiverway) ساختن پارک، باغ، سبزه و رودرهای شهری —

تشکیل جوامع سرزنده با قرار دادن فضاهای باز در مسیر بالندگی —

حفاظت از اراضی برای ایجاد آب پخشانه، مناظر زیبای طبیعی و تفریحات در مجاورت —

منزل پاسداری از شخصیت جوامع با حفاظت از نقاط تاریخی و فضاهای سبز آنها

سنت پارکهای شهری شیکاگو و بلوارهای آن در سراسر ایالات متحده رایج گردیده است و شعار معروف آن که می گوید: "شهری در یک باغ بسازیم" شهرت جهانی دارد. در حالیکه این پارکها و بلوارها در گذشته از پیشرفتهای بزرگ محسوب می شدند؛ رشد شهر در طول زمان سبب بوجود آمدن همسایگی هایی شده است که فاقد فضای باز کافی هستند

، کانون توجه و فعالیت خود را بر روی املاک و دارایی های TPL برنامه پارکهای شهری شیکاگو تحت نظارت عمومی قرار داده تا بتواند فضاهای سبز و پارکهای بیشتری در همسایگی های شیکاگو بوجود آورد. با در TPL همکاری محدوده پارکهای شیکاگو، بخش برنامه ریزی و توسعه، و سازمانهای همسایگی محلی، حال کمک به توسعه و ایجاد پارکهای همسایگی، افزودن فضاهای سبز به کناره رودخانه شیکاگو، ساخت اردو پارکهای مدرسه ای جدید و باری به شهرداری در ایجاد یک فضای باز عظیم در نزدیکی دریاچه "کالومت" می باشد



“پارک جدید” ریور نورث

همسایگی “ریور نورث” که در طول رودخانه شیکاگو بوجود آمده است؛ زمانی مملو از انبار کالا هایی بود که از راه رودخانه و یا خط آهن رد و بدل می شدند. امروزه، این همسایگی مبدل به یکی از پرشور ترین همسایگی های مسکونی جدید در شهر، با هزاران خانه مسکونی جدید که در طول پنج سال گذشته ساخته شده اند؛ گردیده است. با وجود این رشد روزافزون، نیاز فزاینده ای نیز به فضای باز شهری بمنظور خدمات رسانی هر چه بیشتر به ساکنین جدید منطقه احساس می شود.

در اینجا نیز همکاری شهردار شهر، محدوده پارکهای شیکاگو و ساکنین این همسایگی را جلب TPL گروه کرده است. این برنامه، مکان مناسبی را برای احداث یک پارک جدید در جنوب خیابان “اری” و در شرق ساحل رودخانه در نظر گرفته است و بلافاصله با صاحب ملک وارد مذاکره شده است. قبلاً، این مکان خالی با موفقیت، سرمایه لازم TPL از سکنه، برای ساخت یک بلند مرتبه ۴۵ طبقه در نظر گرفته شده بود؛ ولی را برای ساخت پارک از شهرداری و محدوده پارکهای شیکاگو کسب کرد و زمین مذکور را به مبلغ ۱۰,۶ میلیون دلار خریداری نمود. این مکان از یک طرف با یک پارک یک آکری و و از طرف دیگر با فضای سبز وسط خیابان “اری” که فضای باز وسیعی است؛ مجاورت دارد.



این مکانها رویهم رفته تشکیل چهار آکر فضای سبز عمومی را می دهند که قابل توجه است. امروزه، بلند مرتبه های مسکونی در هر سه طرف پارک ساخته می شوند

“توسعه پارک یادبود پینگ نام

تقریباً چهل سال بعد از اینکه تنها پارک “چاینا تاون” بمنظور ساخت بزرگراه “دن رایان” از بین رفت؛ همسایگی “ساوت ساید” بخاطر تخصیص ۵ آکر دیگر در ساحل شیکاگو برای توسعه پارک “یادبود پینگ نام” جشن گرفت. پارک قبلی، بخاطر کمبود فضای کافی جهت برآوردن نیاز تمام ساکنین، برنامه ای جدید را می طلبید تا این مکان را تحت گسترش قرار دهد و در آن زمینهای بازی فوتبال، یک ورزشگاه سرپوشیده و یک استخر شنا بسازد. بدلیل اینکه محدوده پارکهای شیکاگو طرح توسعه نیمه تمام دیگری را نیز در کناره رودخانه در دست اجرا داشت؛ پیکان تیز محدودیت مالی به سوی این برنامه نشانه رفت. با تقاضای این سازمان، ۵ آکر از زمینهای متروکه راه آهن که در اختیار ایستگاه راه آهن “برلینگتون” بود؛ بخاطر دسترسی بهتر و مناسب بودن برای ساخت اماکن تفریحی، به این طرح اختصاص یافت توانست راه آهن را به پای میز مذاکره بکشاند و سرمایه عظیمی را از TPL پس از تلاشهای فراوان، عاقبت “آژانس محافظت از محیط زیست آمریکا” جهت ارزیابی اولیه محیطی جذب نماید. مکان خط آهن پیشین حاوی آلوده کننده هایی بود که باید قبل از اجرای طرح پارک از مکان خارج می شد. در سال ۲۰۰۲، “چاینا تاون” جشن گسترش این پارک را برپا نمود



“سبزه‌راه پارک” گامپرز

خیابانهای اصلی همسایگی “آلبانی پارک” شهر شیکاگو منزلگاه اجناس وارداتی عمده فروشان کره ای، رستوران های مکزیکی و نانواپی های خاور میانه ای است که به این مکان تنوع می بخشند. جمعیت “آلبانی پارک” که محبوبیت بیش از حدی در بین ساکنان خود دارد؛ از سال ۱۹۸۰ تا کنون، بیش از ۲۵ درصد افزایش یافته است. برخلاف آن، فضاها، بخصوص فضاهای سبز بگونه ای روز افزون در حال کم شدن است با همکاری محدوده پارکهای شیکاگو و بمنظور برآوردن نیاز فضای سبز شهروندان، بدون فوت وقت، TPL حدود ۳ آکر از زمینهای مجاور دو پارک موجود در این منطقه را خریداری کرد. سبزه‌راه طبیعی بین پارک “گامپرز” و پارک “یوجین فیلد” امکان توسعه خطوط ویژه پیاده روی و دوچرخه سواری را در کناره شمالی ساحل شیکاگو بوجود می آورد؛ ولی قبل از آنها، این برنامه برای ساکنین این جامعه رو به رشد، فضاهای طبیعی بیشتری درکناره ساحل ایجاد خواهد کرد و از این رو، دسترسی وسیعتری به استخرهای شنا و خطوط پیاده روی و زمینهای ورزشی فراهم خواهد آمد.

“پارک مدرسه ای جدید مدرسه ابتدایی” بتسی راس

در اوایل ۱۹۹۷، شهر شیکاگو طرحی را اجرا کرد که ما امروزه به آن “برنامه پارک مدرسه ای” می گوئیم. تا کنون، حدود ۱۰۰ مدرسه و همسایگی اطراف آنها از مزیت این برنامه بهره مند شده اند. در سال آینده، ۱۰ مدرسه دیگر نیز به این برنامه ملحق خواهند شد؛ که از آن جمله، مدرسه ابتدایی “بتسی راس” می با مالکین آنها وارد مذاکره شد. بعلت TPL باشد. برای در اختیار گرفتن زمینهای اطراف این مدارس، تقاضا نمود که در تکمیل مجموعه زمینهای شش گانه ای TPL محدودیت زمانی و انسانی، شورای شهر از که با هم تشکیل یک پارک مدرسه ای را برای “بتسی راس” می دادند؛ آنها را یاری دهد. این محوطه بازی جدید که برای دانش آموزان مدرسه ابتدایی دولتی در نظر گرفته شده است؛ همچنین برای ساکنان اطراف خود در همسایگی “وود لان” نیز مفید به فایده خواهد بود. شهرداری توانسته بود ۵ قطعه از شش قطعه زمین مورد نیاز را به تملک خود درآورد. این موفقیت از طریق اجرای برنامه “فعال سازی مالیات” به دست نیز در مالکیت آخرین قطعه از این زمینها نقش بسزایی داشت و باعث اتمام مراحل TPL آمده بود. ولی مقدماتی این طرح گردید.



برنامه چشم انداز بزرگراههای کالیفرنیا

بزرگراههای بسیاری در ایالات متحده در مناطق خوش منظره و با چشم اندازی زیبا قرار دارند. برنامه چشم انداز بزرگراههای کالیفرنیا توسط مجلس نمایندگان آمریکا در سال ۱۹۶۳ بوجود آمد. هدف از تصویب این طرح، حفاظت و نگهداری مناظر اطراف بزرگراهها از تغییراتی بود که منجر به لطمه زدن به زیبایی و طراوت زمینهای اطراف بزرگراه می شد.

سرزمینهای سر سبز و مزارعی که از نظر مسافران زیبا و جذاب به نظر می رسد و دیدن آنها لذت بصری به همراه دارد؛ از جمله مناطقی است که باید از تعرض بزرگراهها دور نگاه داشته شوند.

یک برنامه چشم انداز جاده ای از اجزای زیر تشکیل یافته است

نظارت و کنترل بر استفاده از زمین و حجم پیشرفت کار، ۱

برنامه ریزی دقیق و جزئی محل ایجاد پروژه، ۲

(کنترل و نظارت بر نصب آگهی های تبلیغاتی) شامل پوستر و بیل بورد، ۳

توجه خاص به محوطه سازی و ایجاد فضای سبز، ۴

. همکاری شهروندان و استقبال عمومی در پیشرفت این نکات بسیار حائز اهمیت است، ۵

از نقطه نظر جلوه های بصری یک بزرگراه باید دارای دو عامل عمده باشد

خوش منظره بودن، ۱

تا آن حد که مناظر اطراف برای بیننده بیاد ماندنی شود. این خصوصیت رابطه مستقیم با چشم انداز منحصر به فرد، متنوع و تقابل رنگها و مناظر دارد که با یکبار دیدن، اثر عمیقی بر بیننده خواهد گذاشت

بکر بودن، ۲

همگونی و یکدست بودن مناظر اطراف و عدم دخالت انسان در نظم حاکم بر آن؛ دومین عامل مهم جذابیت یک چشم انداز طبیعی در اطراف بزرگراه می باشد

همیاری عمومی

کمک و همیاری عمومی قسمت مهمی از تهیه و اجرای برنامه حفاظت از چشم انداز بزرگراهها است.

زمینداران حوالی طرح، کمیته های محلی، گروههای حفاظت از محیط زیست و هرکس دیگری که علاقه مند به طرح مذکور است؛ می بایست در اولین زمان ممکن و قبل از اینکه اجرای رسمی کار آغاز شود، طرح را مطالعه کرده و در مورد آن نظر دهد. آگاهی دادن از طریق ارسال نامه به شهروندان درگیر این طرح، امری ضروری است. همکاری موثر شهروندان، این طرح را به آنجا خواهد رساند که توقعات و خواسته های عمومی را برآورده خواهد کرد و از ایجاد مناقشات احتمالی آتی جلوگیری خواهد نمود

: (Adopt-A-Highway program) برنامه پذیرش بزرگراه

برنامه پذیرش بزرگراه که از سال ۱۹۸۹ شروع شد؛ بدون شک یکی از همیاریهای موفق بین دولت و مردم در زمان ما بوده است. از سال ۱۹۸۹ به بعد، بیش از ۱۲۰۰۰۰ نفر از ساکنین کالیفرنیا توانستند بیش از ۱۵۰۰۰

مایل از کناره جاده ها را پاکسازی کنند. همکاریها شامل یک یا چند فعالیت زیر بود

(زدودن زباله (حجم کار از ناحیه ای به ناحیه دیگر تغییر می کرد —

کاشتن درخت و گلهای وحشی —

پاکسازی دیوار نوشته ها و پوسترها —

کنترل رشد گیاهان کنار جاده —

تغییرات محیطی ایجاد شده معمولا یک گستره دو مایلی اطراف جاده را در بر می گیرد و مجوز این کار هم برای دوره‌های پنج ساله صادر می شود.

برنامه پذیرش بزرگراه در کلرادو و سیاستهای آن ایالت

بخش حمل و نقل ایالت کلرادو تنها وظیفه تصمیم گیری در این زمینه را دارد که آیا یک درخواست ۱، پذیرفته است یا مردود و یک بزرگراه برای اجرای این طرح آماده است یا نه. اگر تقاضانامه ای به تایید برسد؛ نماینده این طرح یک توافقنامه اجرایی با بخش حمل و نقل ایالت کلرادو ۲، امضا خواهد کرد. اعضای گروههای شرکت کننده در این طرح همگی باید از تمام قوانین و مقررات ایمنی این قرارداد تبعیت کنند.



کلیه اعضای این گروه در یک جلسه ایمنی شرکت می کنند که قبل از مرور هر گونه برنامه ای؛ در آن ۳، یک فیلم ویدیویی با عنوان "ایمنی داوطلبان زیباسازی کلرادو" به سمع و نظر آنها می رسد. برپایی این جلسه به عهده هماهنگ کننده گروه می باشد. در این ردهمایی، خطرات بالقوه ای که در هنگام مشارکت در این طرح ممکن است گریبانگیر دست اندر کاران آن شود بررسی می گردد. خطراتی چون: عبور و مرور پر سرعت ماشینها در بزرگراه، گیاهان سمی، خرده شیشه های کنار جاده، مواد تیز و خطرناک و حیات وحش مناطق برون شهری مثل مارها و راسوها

شرکت کنندگان در این برنامه توافق می کنند که کار خود را با توجه به حق تقدم اتوموبیلها و در نواحی ۴، خارج از بزرگراهها انجام دهند. ضمن رعایت حقوق رانندگان، افراد مجری این برنامه نه در نحوه اجرا و نه در ظاهر نباید به هیچ وجه مخل ۵، نظم عبورومرور گردند. افراد نباید با خود پلاکارد ویا تابلوی تبلیغاتی حمل کنند و گروه و یا حرفه خاصی را تبلیغ نمایند.

بخش حمل و نقل کلرادو به همراه داشتن و استفاده از هر گونه مشروبات الکلی را ضمن انجام کار ۶، در بزرگراههای ایالت، مطلقا ممنوع اعلام کرده است. هر گروه ۸ نفری که بین ۱۳ تا ۱۷ سال هستند؛ باید تحت نظارت یک ناظر باشند و هر گروه ۴ نفری بین ۷، ۶ تا ۱۲ ساله نیز زیر نظر یک ناظر انجام وظیفه می کنند. بدین ترتیب افراد زیر ۶ سال حق شرکت در این برنامه را نخواهند داشت. گروه مجری این برنامه حق خود می داند که نام و نشانی تمام اعضای شرکت کننده را در اختیار داشته باشد.

بخش حمل و نقل ایالت کلرادو تنها اجرای موارد زیر را به عهده خواهد گرفت ۸،

- تعیین محدوده مشخص اجرای این برنامه در بزرگراهها
- (نصب و نگهداری علائم راهنمایی(در صورت تمایل گروه

- تهیه کیسه های جمع آوری زباله و جلیقه های ایمنی برای افراد شرکت کننده در برنامه —
تخلیه به موقع زباله های جمع آوری شده از کنار بزرگراهها —
- تهیه کردن فیلم ویدیویی "ایمنی داوطلبان زیباسازی کلرادو" و "روشهای آزمایشگاهی شناسایی زباله" —
برای هماهنگ کننده گروه از طریق شبکه اینترنت
- بخش حمل و نقل کلرادو برای هر دو انتهای گروه پاکسازی علایم هشدار ایمنی نصب می نماید و تنها وقتی آنها را تعویض می کند که احتمال دزدی و یا خرابکاری باشد.

شهرداری شهر نیویورک با در نظر گرفتن طراحی و حفظ زیبایی فضاهای شهری سعی در ایجاد محیطی زیبا و شاد برای شهروندان خود دارد و در این راستا از حوزه های مختلفی کمک می گیرد

مجهر سازی فضاهای سبز و باز شهری



در این پایگاه اطلاعات لازم برای زیبا سازی، طراحی، بالا بردن تسهیلات و قیافه ظاهری پارک ها و فضا های سبز گنجانده شده است که قسمتی از آن را مورد بررسی قرار می دهیم

در ابتدا نیمکت ها

در مجهر سازی فضاهای سبز و باز شهری ابتدایی ترین روش برای احساس آرامش و راحتی در پارک ها صندلیها و نیمکت های پارک می باشد. طرز قرار گرفتن این صندلیها باید بصورتی باشد که دسترسی به آنها آسان و راحت بوده یعنی در سراسر پارک و به تعداد زیاد موجود باشد. صندلی ها باید در روبروی مناظر زیبا اما در جایی که در مسیر رفت و آمد افراد قرار نگیرد، واقع شود

صندلیهای مراکز عمومی شهر نیز می تواند برای آسایش و راحتی شهروندان در کنار مراکز خاص مانند ایستگاهها، کیوسک ها، باجه های تلفن، ظروف زباله و شیرهای آب قرار بگیرند

بیشترین جایی که محل قرار گرفتن صندلیها در سطح شهر می تواند باشد مراکزی است که رفت و آمد مردم در آنجا زیاد است، بخصوص در مکان هایی که برای استراحت و تفریح مردم باشد

فضاهای باز زیبا و مناسب عمومی به شهروندان این امکان را می دهد تا در کنار یکدیگر از طبیعت اطراف لذت ببرند و با داشتن مکان مناسبی برای نشستن احساس رضایت آنها چندین برابر شود. افراد مختلف نوع

های متفاوتی از صندلیهای پارک یا فضاهای سبز را می پسندند، که این سلايق متفاوت نحوه طراحی صندلیهای پارک را تعیین می کند و به آن تغییراتی می دهد



برای مثال جوانان اغلب بر روی بالای صندلی یعنی تکیه گاه آن می نشینند تا بر روی خود صندلی و این مورد باید در طراحی صندلی های پارک یا فضاهای آزاد شهری مورد توجه قرار گیرد و صندلیهایی را که به این مراکز اختصاص می دهند از استحکام بیشتری در ناحیه پایه ها برخوردار باشد. یا بطور مثال برای افراد مسن نیمکت هایی که دارای پشت یا تکیه گاه است راحتتر از نوع بدون پشت آن می باشد. در صورتی که برای افراد معمولی صندلیهای بدون پشت به آنها این امکان را می دهد تا در دو طرف نیمکت بنشینند. پس این را باید در نظر گرفت که در پارک یا فضاهای سبز شهری که امکان استفاده اقشار مختلف است باید تمام امکانات رفاهی در نظر گرفته شود و صندلیها و نیمکت ها طوری برای این مکان ها ساخته شوند تا مورد استفاده بیشتری برای همگان داشته باشند. در همین راستا و برای پیشگیری از خراب کردن میلمان عمومی شهر باید به این نکته توجه داشت که خرابی بیشتر شامل چه چیزهایی می شود، چه زمانی این خرابکاریها صورت می گیرد و توسط چه کسانی، سپس برنامه های پیشگیری را بکار بست

ایستگاههای اتوبوس:

داشتن یک ایستگاه اتوبوس مناسب برای تمام سیستم های حمل و نقل درون شهری امری واجب و ضروری می باشد. اما مناسب بودن این ایستگاهها بسته به نظرات شهروندانی که از آن استفاده می کنند دارد. از دید مدیران شهری که مسئولیت رسیدگی به این موارد را بر عهده دارند یک ایستگاه مناسب، ایستگاهی است که به مراقبت و نگهداری کمتری احتیاج داشته باشد. از دید شهروندان یک ایستگاه خوب باید دارای محیط دید بالا و امکان سوار شدن راحت به اتوبوس را داشته باشد. هر دو این نظرات خوب و به جا می باشد، زیرا ساختن ایستگاههایی که مورد استفاده کمتری دارند، تنها هدر دادن سرمایه و ایجاد مشکل برای مسئولان است. طراحی و ساخت مناسب آن می تواند مدت زمان انتظار برای اتوبوس را لذت بخش کند.

برای تصمیم گیری در مورد اینکه چه نوع ایستگاهی در نقاط مخصوص باید ساخته شود و کسب اطلاعات پیرامون طراحی و نحوه ساخت، مطالب زیر را بررسی می کنیم

آیا به ایستگاه اتوبوس نیازی است؟ _

ایستگاه باید در کجا واقع شود؟ _

چگونه طراحی کردن ایستگاهها؟ _

چگونگی مدیریت و نگهداری از ایستگاهها؟ _

آیا به ایستگاه اتوبوس نیازی است

مکانهای بسیاری هستند که به علت نداشتن سایه بان، مکان های تجاری پر رفت و آمد، مکانی که آمد و شد افراد سالمند در آنجا بیشتر است و مکان هایی که آب و هوا اعتدال مناسبی نداشته باشد، برای رفاه شهروندان احتیاج به نصب ایستگاههای اتوبوس درون شهری است

ایستگاه باید در کجا واقع شود

بهترین مکان برای قرار دادن ایستگاههای اتوبوس در نزدیکی مغازه ها و در نزدیکی تقاطع ها است، که در این صورت باید ۱۰ فوت از مسیر عبور و مرور عقب تر باشد تا ایجاد ترافیک و برخورد با افراد پیاده را نکند و چنانچه ایستگاه از تقاطع دور باشد، سایه بان ایستگاه باید ۴۰ فوت از پیاده رو عقب تر باشد تا برای ایستادن اتوبوس مشکلی را ایجاد نکند

ایستگاهها همچنین باید در مسیر موازی با پیاده رو ها قرار گیرد تا تداخلی با افرادی که در پیاده روها در حال عبور و مرور هستند، پیدا نکند

طرز قرار گرفتن این ایستگاهها باید بصورتی باشد که مردم از باد و باران در فصل زمستان و از تابش اشعه خورشید در فصل تابستان محافظت شوند. هرچند این نکته مهم است که ایستگاه دقیقاً باید به سمت خیابان باشد تا به افراد امکان آمد و شد راحتتر را بدهد

کیوسک ها یا دیگر مراکز فروش یا دستفروشی باید در سمت پایین این ایستگاهها واقع شوند

طراحی:

ایستگاههای طراحی شده باید به صورتی باشد که گویای نماد شهری که در آن این ایستگاه قرار دارد بوده و از موادی که منحصر همان شهر است ساخته شود

گاهی ایستگاههای استاندارد تماماً از نوع مشخصی از مواد ساخته و طراحی می شوند

بجز موارد عنوان شده در طراحی این مراکز باید میدان دید، تسهیلات، راحتی و دسترسی آسان به اتوبوس را نیز مد نظر داشت

میدان دید مناسب

میدان دید مناسب مردم را قادر می سازد تا آمدن اتوبوس را ببینند. ایستگاههایی که از نظر طراحی ضعیف هستند به سبکی طراحی شده اند که برای دیدن رفت و آمد اتوبوس حتماً باید ایستگاه را ترک کرد و به لب پیاده رو آمد

دسترسی آسان

نوع دیگر طراحی باید به صورتی باشد که سوار شدن اتوبوس برای افراد به راحتی صورت گیرد. این مورد یکی از موارد مهم در طراحی ایستگاههای اتوبوس می باشد. زیرا مردم دوست دارند به راحتی به اتوبوس مورد نظر خود برسند

تسهیلات و راحتی

ایستگاهها باید دارای مکانی برای نشستن مسافری باشند تا در مواقع بارانی یا هوای نامساعد احساس راحتی کنند

اطلاعات

مردم به اطلاعاتی در مورد زمان ورود و خروج به ایستگاه نیاز دارند. وجود تابلوهای اطلاع رسانی در ایستگاه ها برای شهروندان و توریست ها بسیار جالب و مفید خواهد بود

روشنایی خیابانها و طراحی آن

در بسیاری از مراکز شهری بخصوص در مراکزی که افراد به میزان امنیت بیشتری نسبت به دیگر مراکز احتیاج دارند مانند پارک ها، مراکز خرید و دیگر مراکز عمومی باید از تعداد بیشتری از چراغ های روشنایی در خیابان و مکان های فوق استفاده شود. طراحی این چراغ ها در سطح شهر به فن آوری طراحی این نوع چراغ ها و وسعت خیابان یا مراکزی که این چراغ ها در آن نصب می شود بستگی دارد. اگرچه میزان استفاده بیشتر از این تمهیدات در شب صورت می گیرد اما از اهمیت ویژه ای برخوردار است.

بطور مثال مواردی که در این زمینه وجود دارد عبارتند از:

- چرا روشنایی در سطح شهر اهمیت دارد؟ _
- روشهای استفاده از روشنایی خیابان ها؟ _
- چه تعداد چراغ برای روشنایی در سطح خیابان ها کافی است؟ _
- چه مقدار باید در بین چراغ ها فاصله باشد؟ _
- اهمیت وجود روشنایی در سطح شهر
- افزایش ایمنی در سطح خیابان ها بخصوص در مراکز پر رفت و آمد _
- راهنمایی جهت ها در سر تقاطع ها، چهارراه ها، پل ها ، ساختمان ها _
- تشخیص هویت و موقعیت محل _

چراغانی شهر

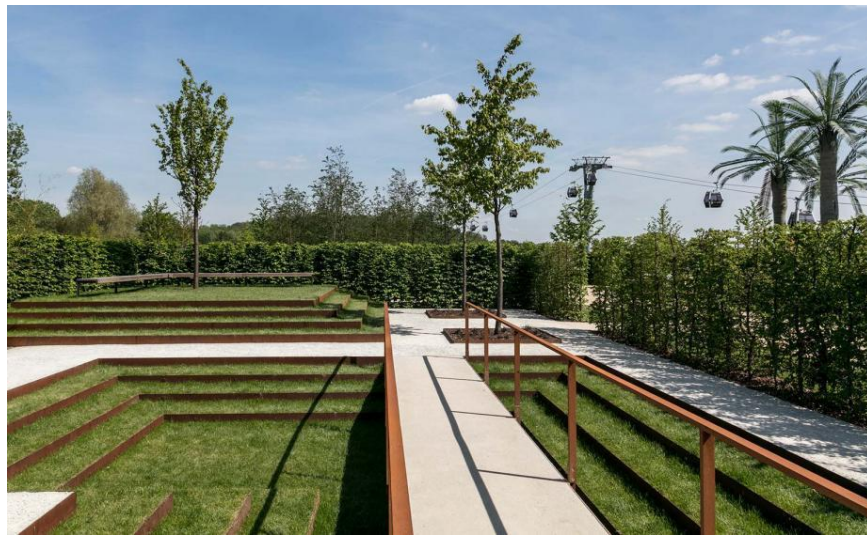
در بسیاری از شهر ها و کشور ها برای جلب بیشتر توجه افراد و برای برگزاری اعیاد و مراسم جشن، شهر و درختان آن را چراغانی می کنند که این علاوه بر زیبا سازی شهر به مکان های عمومی نیز روشنایی بیشتری می بخشد.

ایستگاههای وسایط نقلیه شهری

در ایستگاههایی که چراغ های روشنایی آن روشن باشد شهروندان برای انتظار کشیدن احساس امنیت و آرامش بیشتری می کنند.

وجود روشنایی در دربهای ورودی ساختمان

در کنار درهای ورودی ساختمان های مسکونی نیز وجود چراغ های روشنایی اهمیت بسیاری در رفت و آمد افراد دارد. حتی وجود چراغ در هنگام تعطیل بودن مراکز نیز از اهمیت بسزایی برخوردار است.



ظروف زباله

ظروف زباله ای که در سطح شهر قرار می گیرند به مصارف مختلفی می رسند. سطل های زباله ای که در سطح شهر قرار می گیرند باید قابل دسترسی آسان، تعداد زیاد و احتیاج به محافظت نداشته باشند. یکی از اشتباهات مهمی که در شهر ها اتفاق می افتد این است که سطل های زباله را در جایی قرار می دهند که بتوان به راحتی آنها را خالی کرد نه اینکه به راحتی برای شهروندان قابل دسترسی باشد. و نتیجه آن خیابان های پر از زباله و سطل های خالی است. زیرا مردم وقت خود را برای یافتن سطل زباله صرف نمی کنند. برای تعیین این که در چه جاهایی باید سطل زباله قرار بگیرد ، یکسری از موارد را باید در نظر

داشته باشیم. بطور مثال وجود مواردی از مبلمان شهری در خیابان، نوع و موقعیت طبقات اول مانند ساختمانها، فروشگاهها و رستورانها، که همچنین باید نوع و میزان زباله های این مراکز نیز با سطل های گذاشته شده متناسب باشد.

بهترین مکان برای گذاشتن سطل های زباله مکان های تجاری و پر رفت و آمد در حاشیه پیاده روها، در نزدیکی اغذیه فروشی ها و کنار صندلی های ایستگاهها است. تعداد سطل های زباله که در یک مکان باید قرار داده شود به تعداد افرادی که در آن مسیر رفت و آمد دارند و میزان زباله های آن محل بستگی دارد.

طراحی

صدها مدل مختلف سطل زباله وجود دارد هرچند که تعداد معدودی از آنها برای مصارف شهری به درد می خورند. برخی از موارد را در طراحی سطل های زباله باید در نظر داشت مانند تفاوت در طراحی سطل های زباله با سطل مواد بدرنخور و بلا استفاده، کیفیت مواد موجود در سطل، نداشتن سر یا دریچه برای ریختن زباله درون سطل، بزرگی سطل، که بستگی به میزان استفاده و محل قرار گرفتن سطل دارد، همچنین سطل ها باید محکم باشند تا در اثر نشستن برخی افراد بر روی آنها نشکند. موارد زیر در هنگام ساخت سطل های زباله باید در نظر گرفته شود:

- استقامت و دوام، _
- موارد ضد حریق، رنگ، مقاوم در برابر آلودگی، _
- لعاب داشتن سطل که شامل رنگی می شود که به راحتی ورقه نشود _
- سطح پر از منفذ _
- آلومینیوم که معمولاً ماده خوبی برای استفاده در این مورد است _
- پلاستیک های مقاوم _
- ورقه های استیل گالوانیزه _

بیشتر سطل ها را باید بتوان به راحتی توسط مامورین شهرداری تخلیه کرد که بیشتر از طرف سر سطل تخلیه می شوند. تخلیه آن دسته از سطل هایی که از طرفین باز می شود کار سختی است، و در برخی از مواقع موجب شکستن سطل و درب آن می شود.

سطل ها همچنین باید دارای سطحی باشند که از خروج مایعات درون سطل به بیرون جلوگیری کند که برای رفع این مشکل از کیسه های داخلی پلاستیک درون آن استفاده می کنند. این کیسه ها از نوع فلزی خود بهتر می باشند. در پارک ها در قسمت هایی که مخصوص پخت کباب است از لایه های فلزی استفاده می کنند اما در سطح شهر از نوع پلاستیک آن استفاده بیشتری می شود.

اخیراً در نیویورک استانداردهای جدیدی برای کیسه های زباله وضع شده است که از پارگی و نامرغوبی کیسه ها کاسته است و این یک کیسه پلی اتیلنی ۳۰ لیتری به ضخامت ۱/۵ میلیمتر می باشد و قیمت آن تنها ۹ سنت است. در هر صورت برقراری یک برنامه صحیح برای محافظت و بهسازی موارد فوق یک ضرورت برای حصول نتیجه بهتر خواهد بود.







کتابخانه معمار سه @memar3