

اهمیت میدان در سیمای شهر و روستا و یا یک مجتمع زیستی، محدود به شکل و فرم ظاهری آن نیست بلکه وقایع تاریخی و مهمتر از آن نیازهای اجتماعی موجب می شود تا در محل مناسبی، فضایی به نام میدان به وجود آید و بخشی از زندگی روزمره مردم در آن جریان یابد.

در طول تاریخ، میدان بر حسب ضرورت‌های مکانی و زمانی نقش و عملکرد متفاوتی داشته است. گاهی به صورت مکانی برای عرضه کالا بوده، و زمانی فضایی حکومتی و دیوانی و یا مذهبی داشته است. اما در دهه های اخیر، بسیاری از عملکردهای کلاسیک آن به بناها منتقل شده است و به علت وضعیت و موقعیت فعلی، دیگر نمی توان عملکردهای گوناگون اجتماعی دوران گذشته را از آن انتظار داشت. بنابراین این از وظایف طراحان شهری است که با طراحی میدانهای مناسب، چه از لحاظ جنبه های زیبایی شناسی و چه از نظر حفظ بقایای نیازمندیهای اجتماعی و یا تقویت این نیازها در مردم، سیمای شهر و روستا را غنی تر سازند.^۱

آنچه امروزه در مورد میدانهای شهری مطرح است چگونگی فرم، نوع استفاده و پیوند آنها با بافت شهری

است؛ در حالی که اکثر میدانهای نو ساز شهری فاقد طرحی صحیح برای این ویژگی هاست و تنها از جنبه معماری قابل بررسی است؛ بیشتر محوطه ای است که به آن میدان اطلاق می شود اما به اشغال وسایل نقلیه در آمده و به کلی تغییر شکل یافته است.

تعریف میدان

برای میدان ویژگیهایی در نظر گرفته شده و تعریفهای مختلفی از آن شده است؛ از جمله:

- میدان فضایی است با سه بعد

طراحی میدانهای شهری

دکتر فریدون قریب

دانشیار دانشکده هنرهای زیبا

گروه آموزشی شهرسازی

کاملاً مشخص، دارای محدوده ای معین به داخل و خارج، که کف و بدنه های آن از معماری تعریف شده ای برخوردار است. گرچه میدانهای جدید و مهمی نیز وجود دارد، که فضای شان جزء به جزء طراحی شده است ولی دارای بدنه ای مشخص نیست.

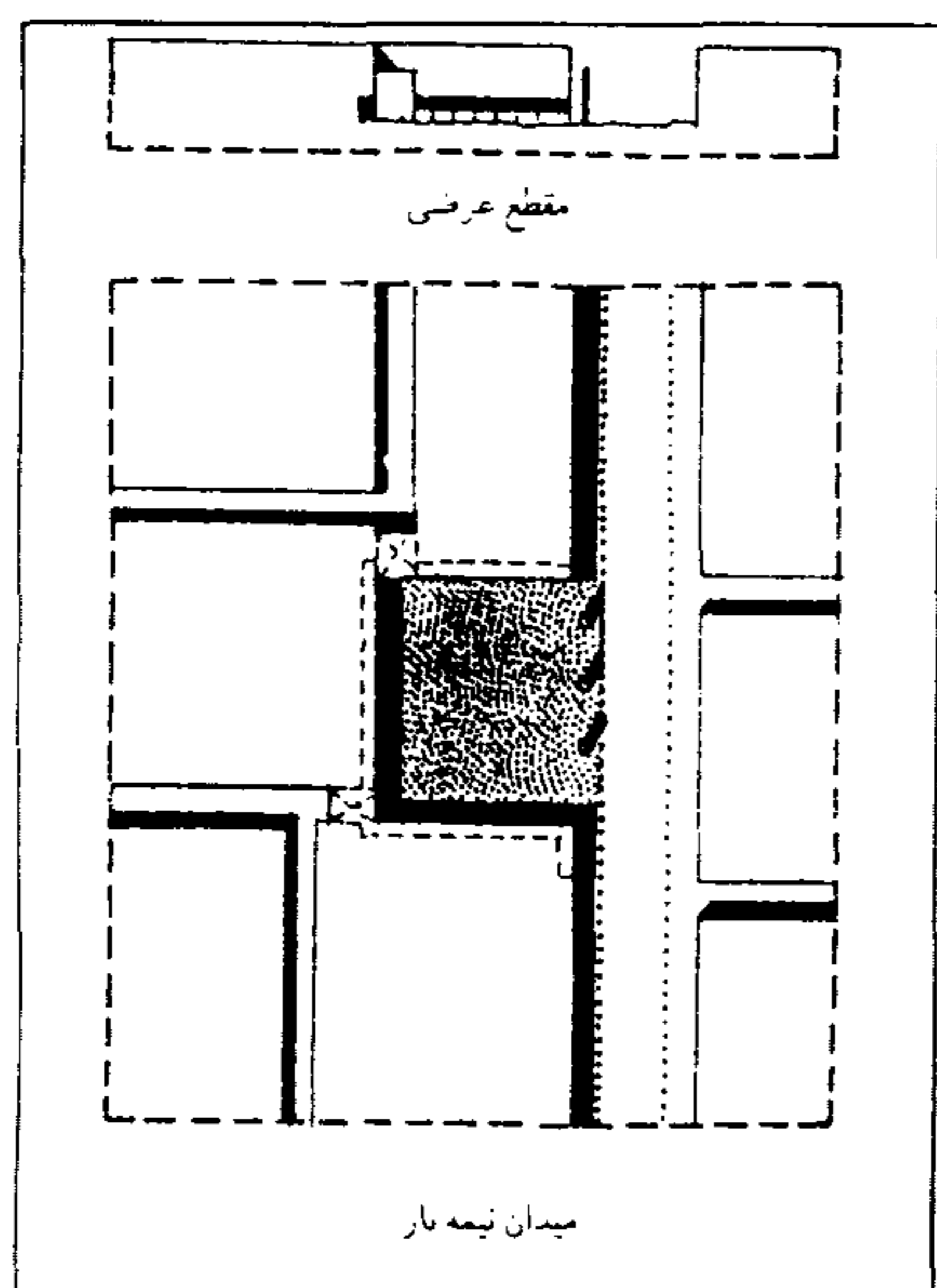
- میدان فضایی است که عمومی و قابل استفاده برای همگان و این وجه تمایزی است بین یک میدان، و فضای باز و اختصاصی یک بنای مسکونی.

- میدان شهری مسقف نیست و همین مورد سالنهای بزرگ و مسقف (پاساژها) را از آن متمایز کرده است.

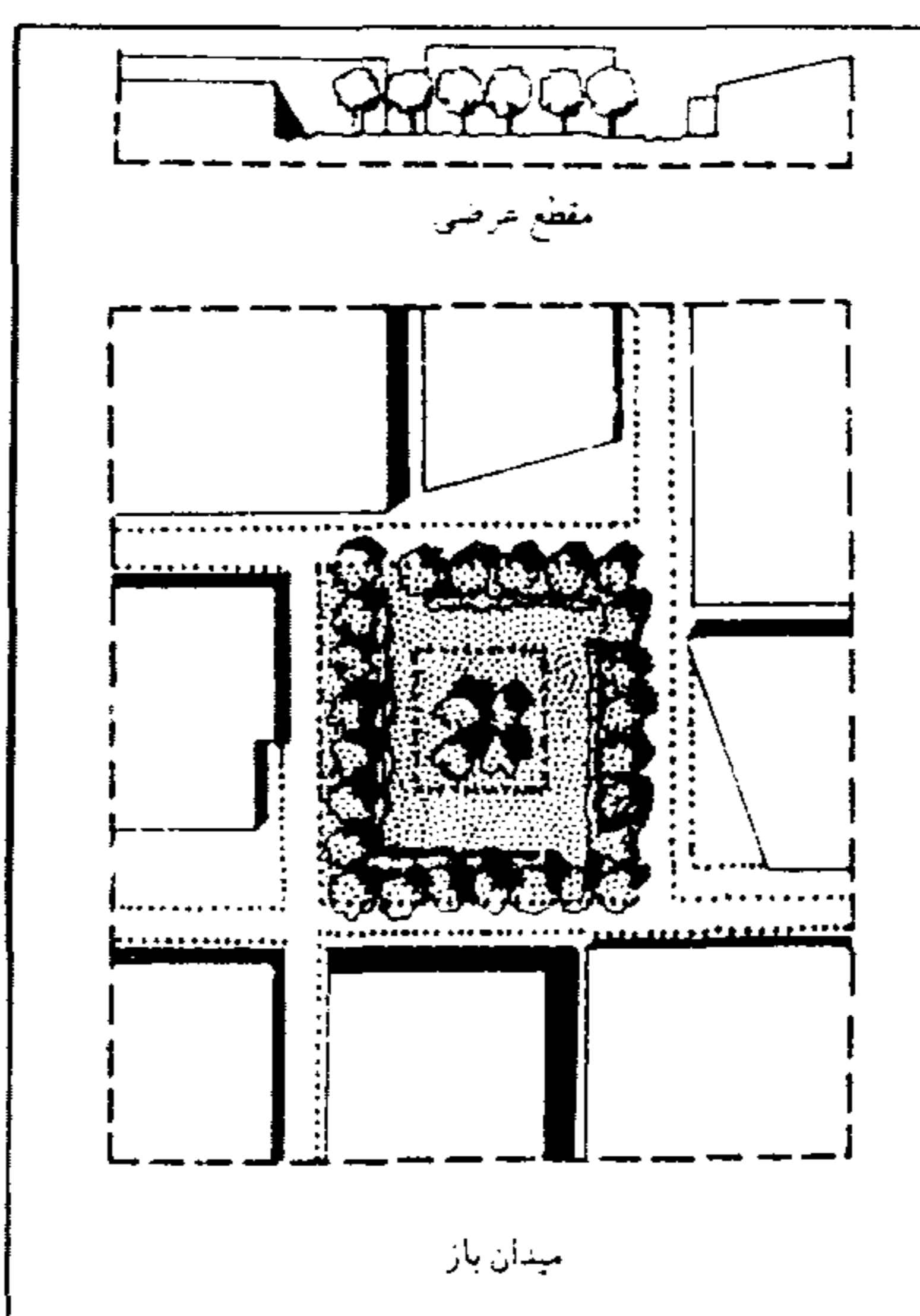
- غالباً میدان شهری فضایی است، با سوابق ویژه تاریخی، یادبودها و آثاری از رخدادهای دوران گذشته شهر که چون خاطره ای محترم و مشترک برای شهروندان محسوب می شود.

میدان شهری با شبکه معابر شهر پیوند دارد و مانند مفاصلهای آن عمل می کند و نقطه مکث آن به شمار می رود؛ و این وجه تمایز میدان شهری و میدان ورزشی است.

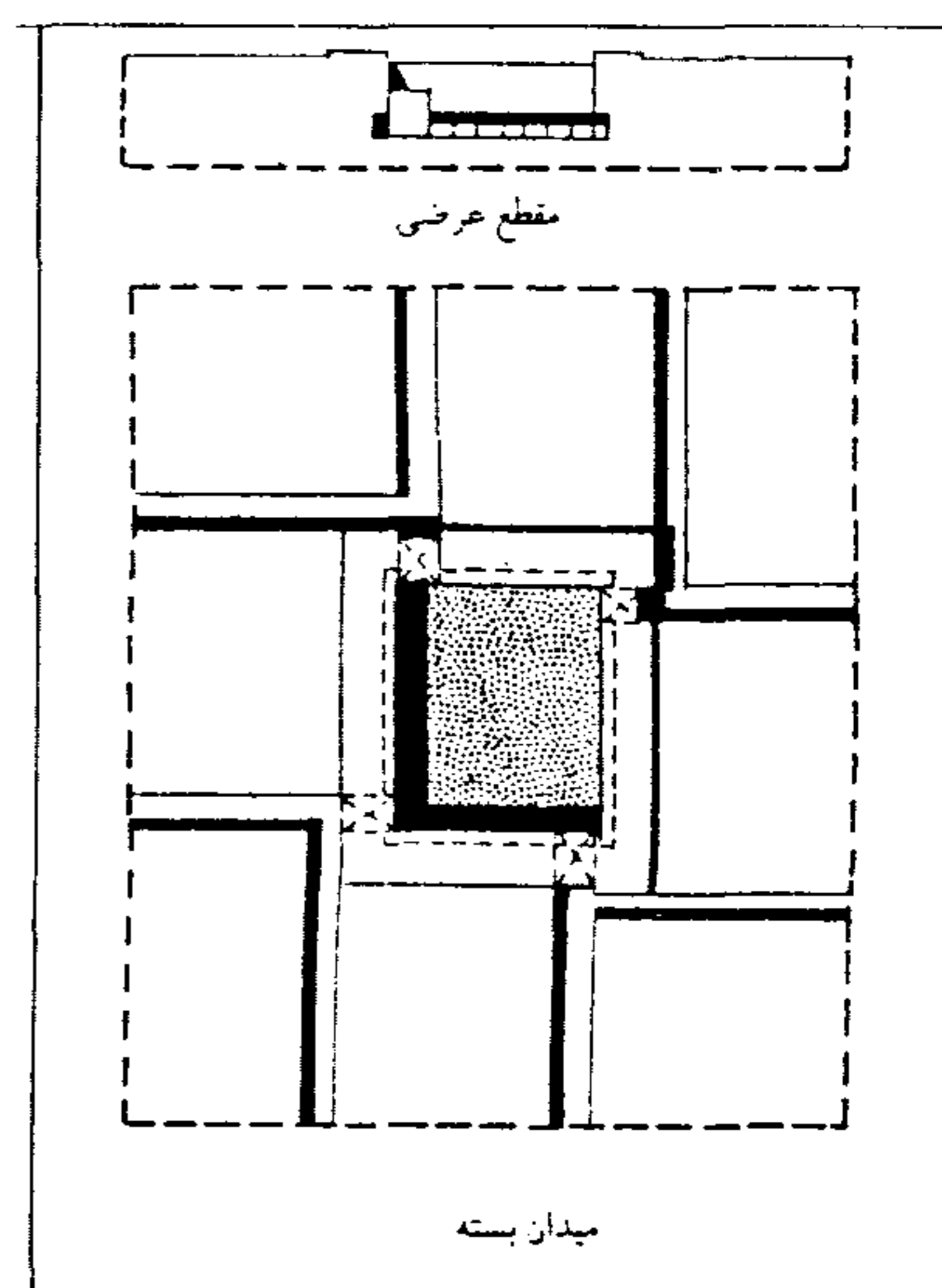
- میدان، اگر کیفیت اقامت و گذراندن اوقات فراغت در آن مطلوب باشد، با انبوه جمعیت و آمد و شد مداوم مواجه می شود، که دال بر جاذبه و کشش آن است؛ چنین میدانی از میدانهای مورد علاقه مردم خواهد



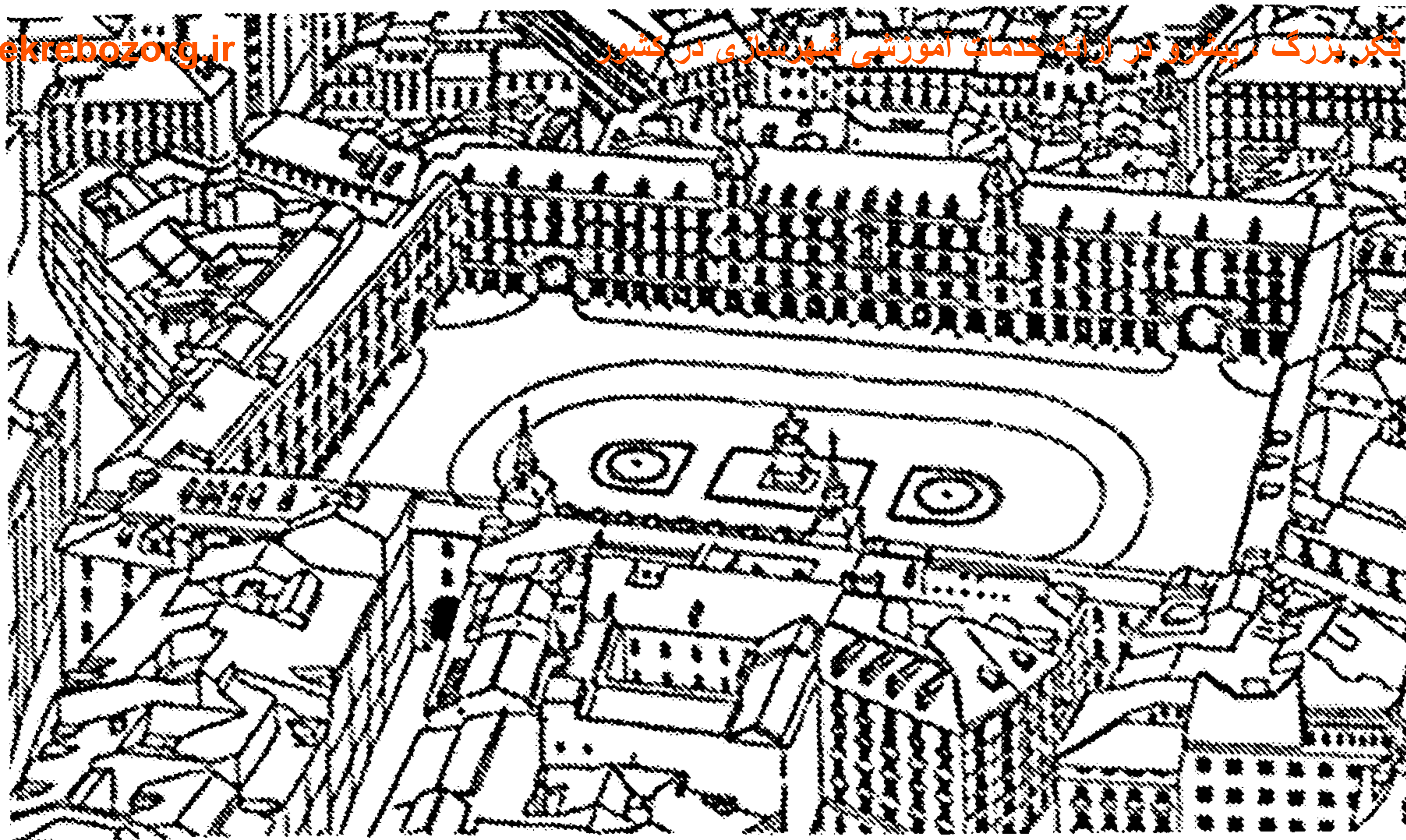
طرح شماره ۳



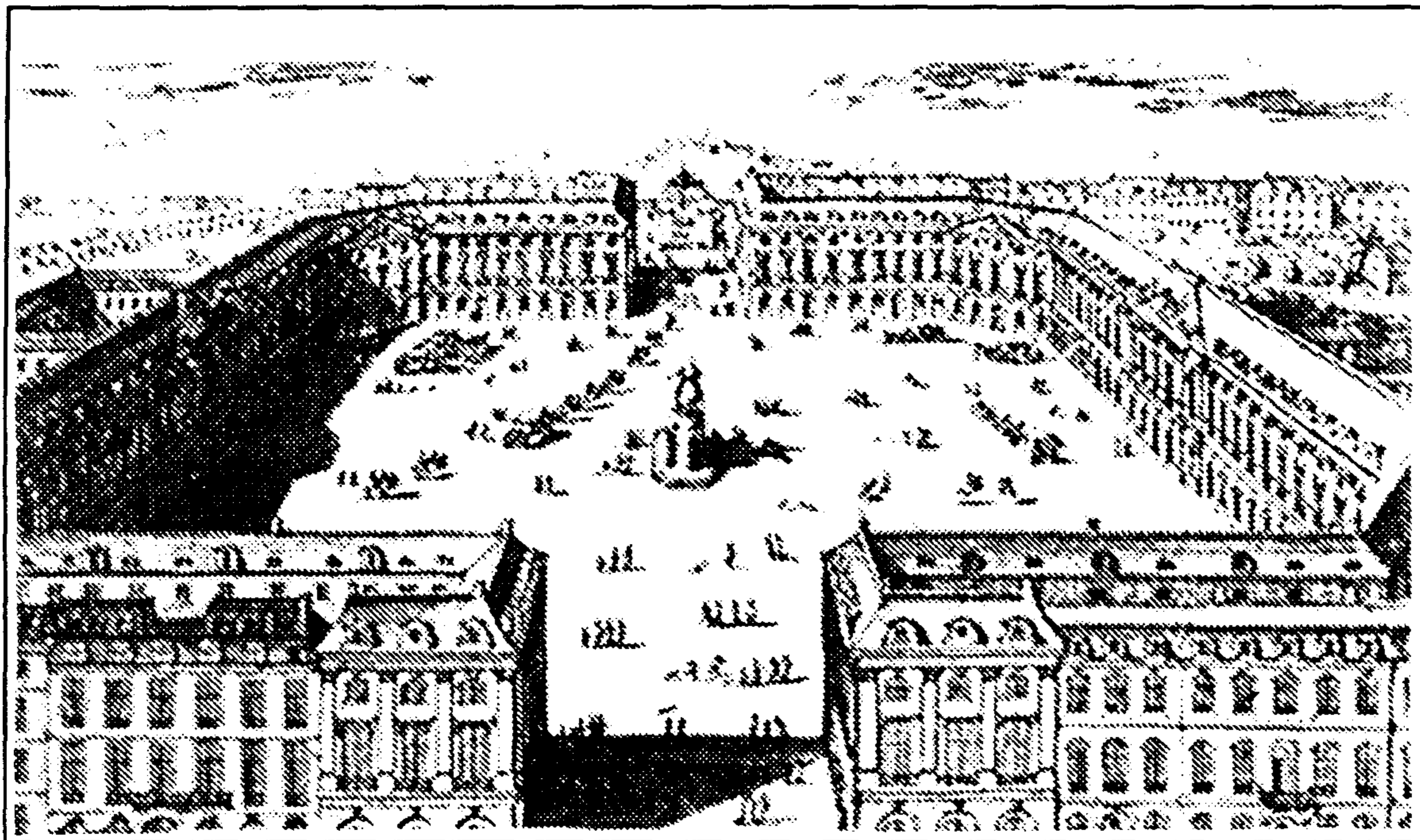
طرح شماره ۲



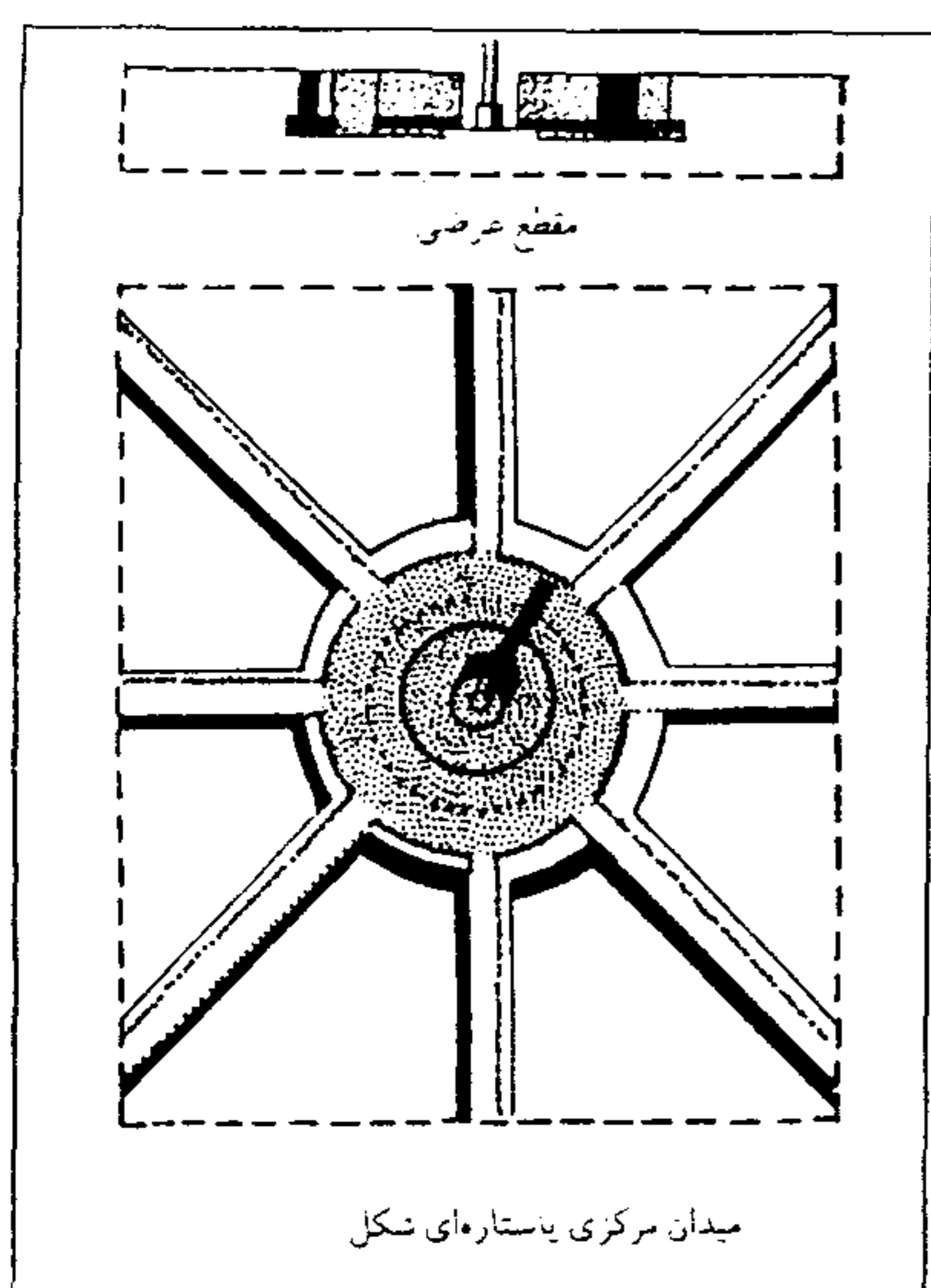
طرح شماره ۱



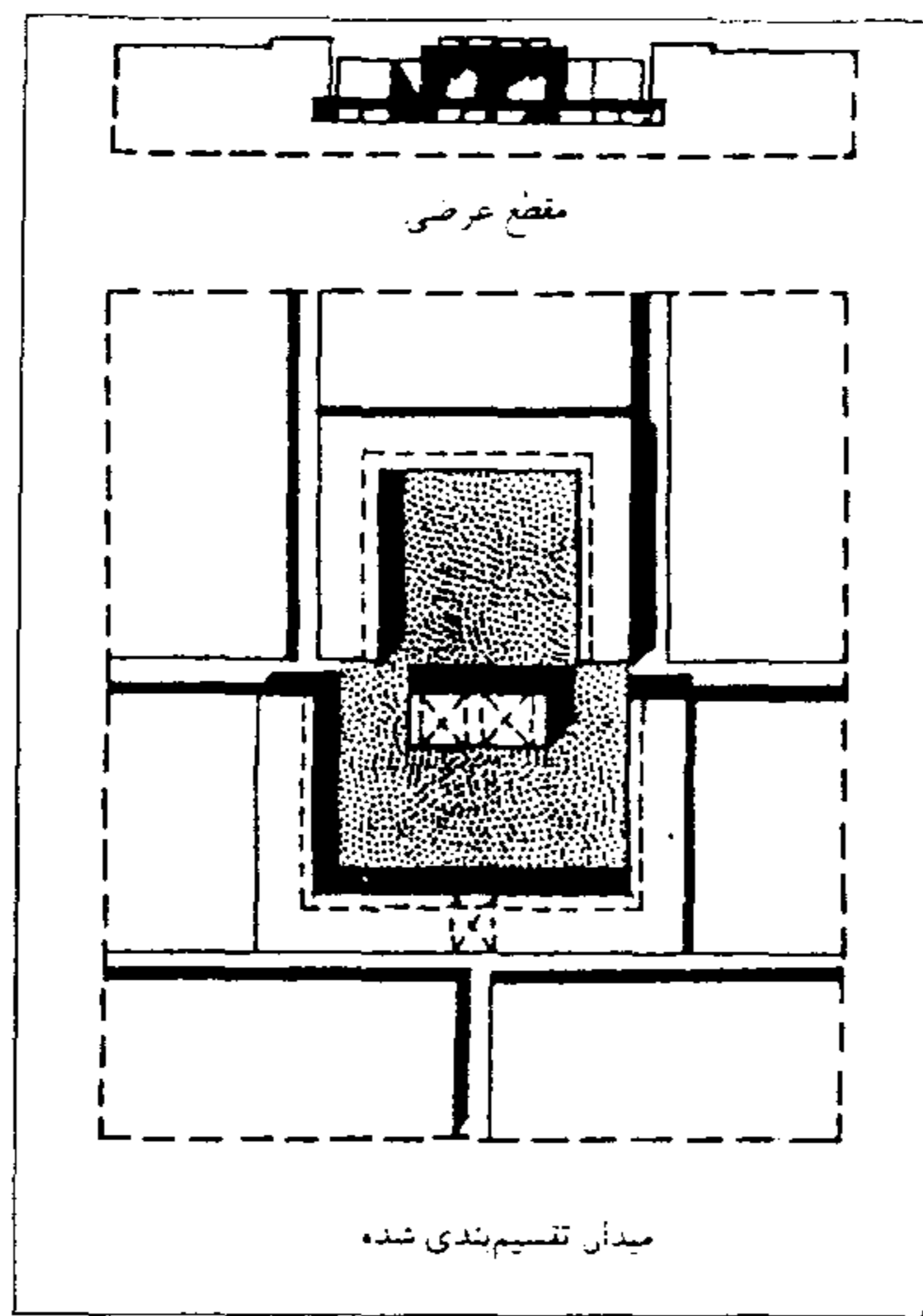
شکل ۱- میدان Mayor در مادرید اسپانیا مطلق کرایبی در طراحی میدان



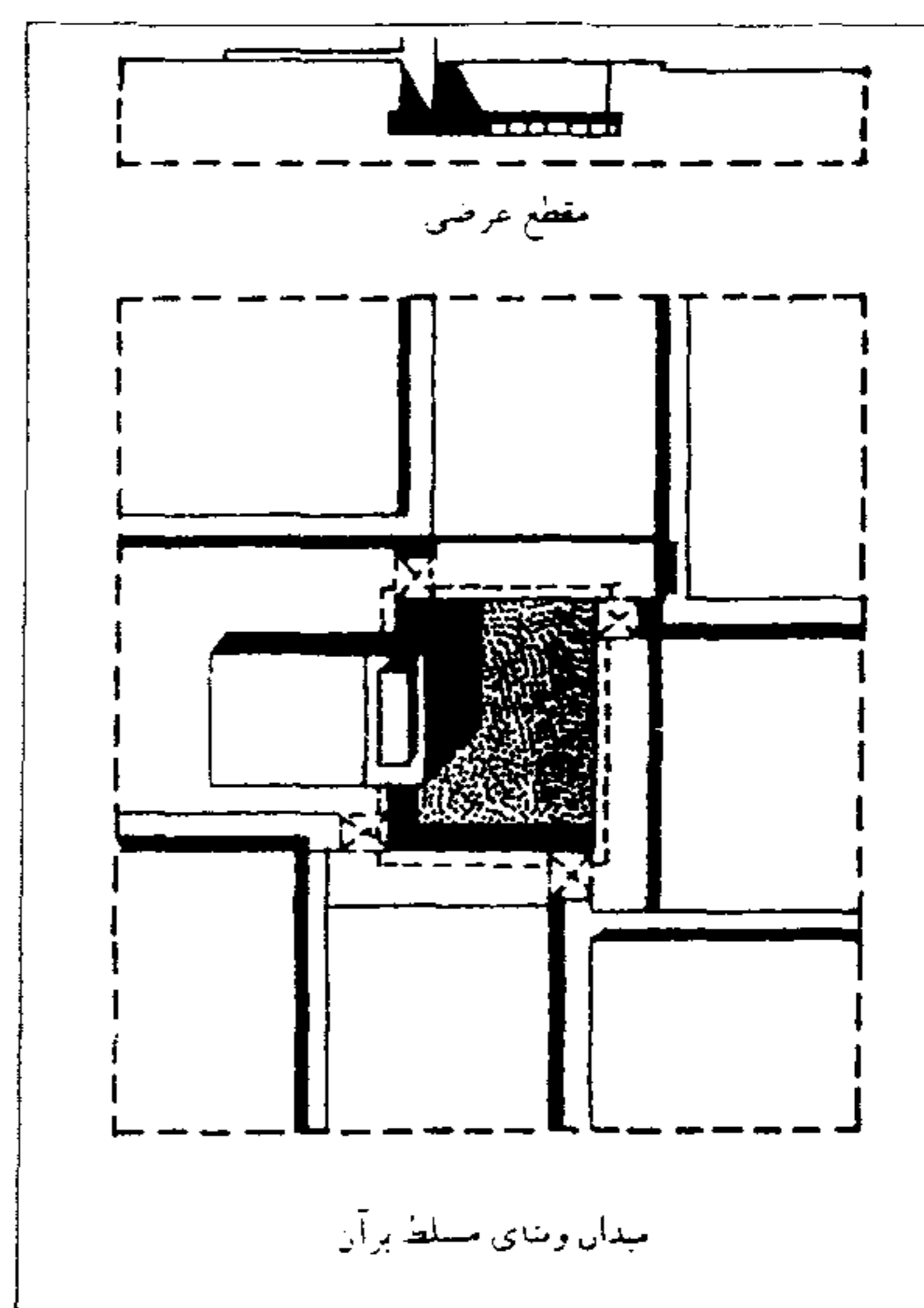
شکل ۲- میدان Sanmarcus در ونیز ایتالیا



طرح شماره ۶



طرح شماره ۵

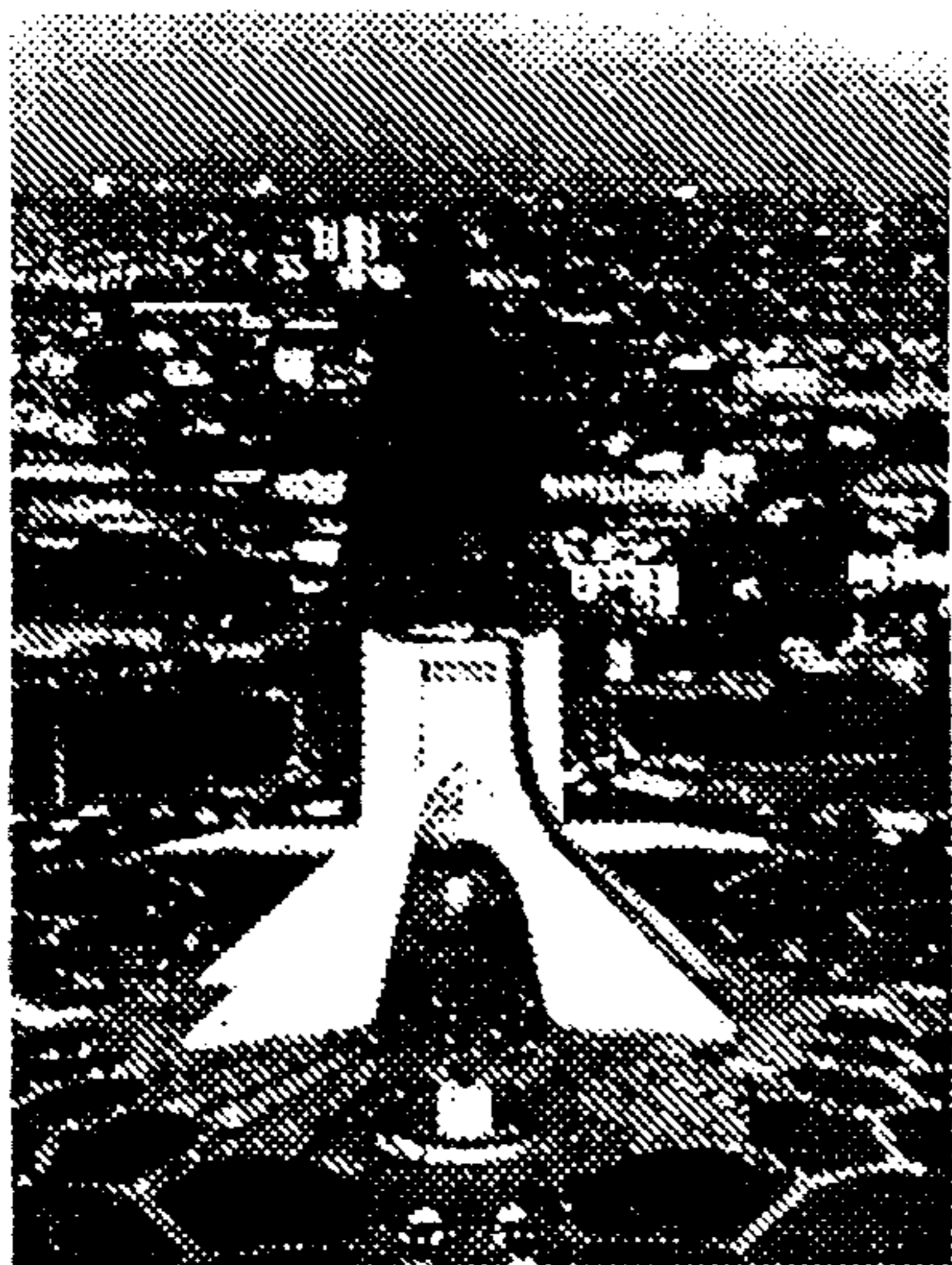


طرح شماره ۲

خصوصیات بسیاری از باغهای انگلیسی نیز چنین است. (طرح شماره ۲)

میدان و بنای مسلط بر آن:
نوعی محوطه است که بیشتر در شهر سازی کاربرد دارد. یک بنای مهم

شکل ۳- میدان آزادی در تهران



عمومی، مسلط بر فضای میدان، در حاشیه آن قرار گرفته است، به طوری که تناسب آن می تواند فضای کامل میدان را شامل شود و بر عکس. در این وضعیت تنها معماری منحصر به فرد و مسلط، فضای خود میدان است که حتی دیگر قابلیت های خود را نیز تحت الشعاع قرار می دهد. بناهایی که چنین تأثیر گذاری فزاینده ای را ایجاد می کند، می تواند بنای یک مسجد، سازمانی دولتی، موزه و تئاتر باشد. (طرح شماره ۴)

میدان تقسیم بندی شده:

فضایی است که از تعدادی فضاهای دیگر که به هم مرتبط اند تشکیل شده است. در گذشته، این نوع فضا معمولاً هنگامی انتخاب می شد که می بایست در محل مهمی از شهر، مقر حکومتی احداث شود. از معروفترین

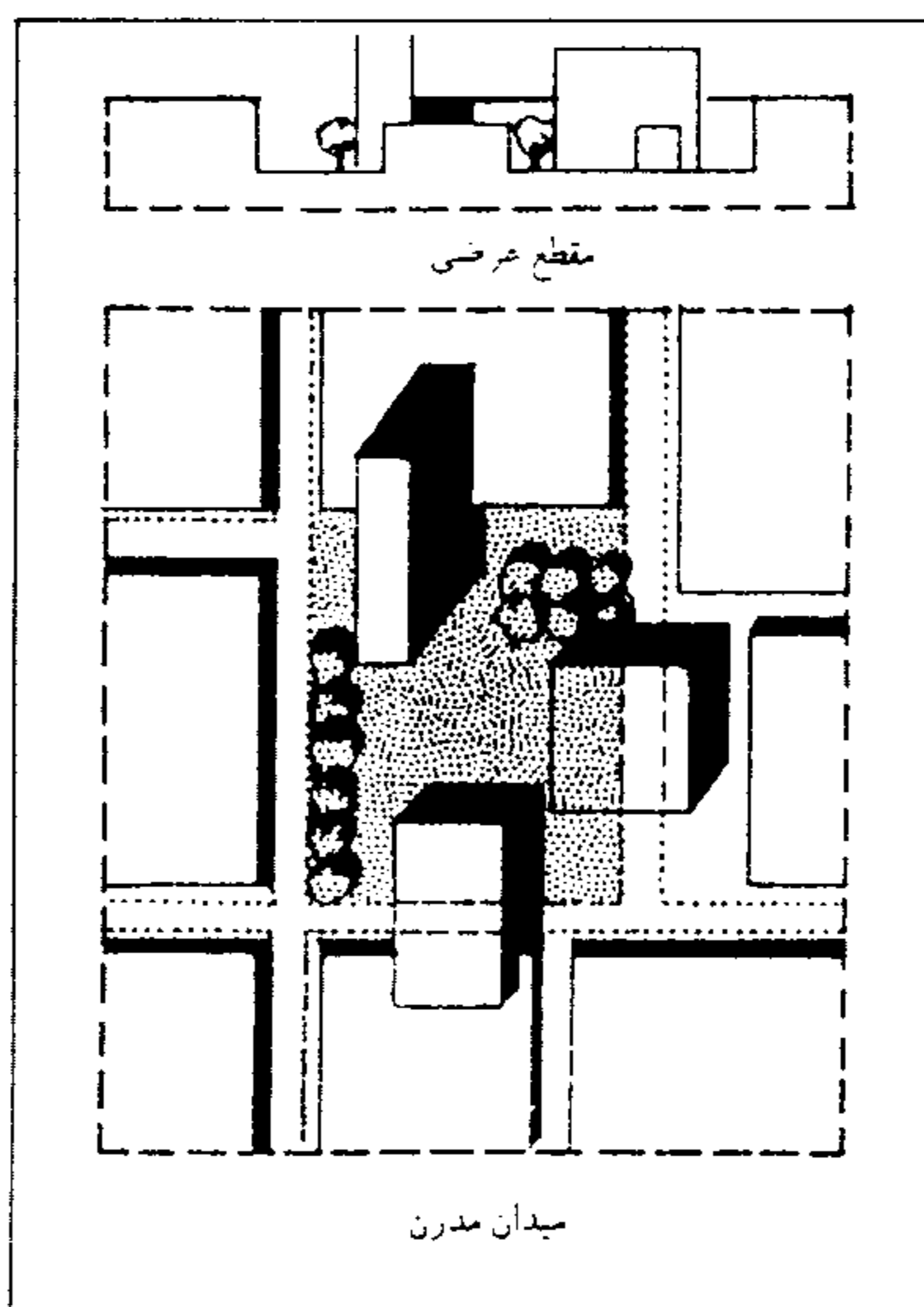
شود با استفاده از عناصری چون قوس، روی بدنه مدخل را بپوشانند مانند میدان "Mayor" در مادرید، پایتخت اسپانیا. (شکل ۱) گاهی اوقات بدنه میدان را بناهایی مستقل از هم، که کنار هم قرار دارد تشکیل می دهد. (طرح شماره ۱)

میدان باز:

فضایی است که پیرامونش بنایی وجود ندارد و غالباً نتیجه هنر باغبانی است که با غرس درختان و کاشت بوته ها در محلهایی معین و نظم بخشیدن به آنها، مشخص می شود. این گونه میدانها بیشتر برای تزیین مناطق مسکونی به وجود می آید. تفاوت این میدانها با پارکهای شهری، یکی محدود بودن ابعاد آن و دیگر، شکل کاملاً مشخص شده فضای آن توسط درختان است. (طرح شماره ۲)

میدان نیمه باز:

فضایی است که اغلب در حاشیه خیابانی که از کنارش گذشته شکل گرفته است. بدنه چهارم این فضا یا کاملاً باز است و یا به صورت بدنه ای شفاف به وسیله درختان، بوته ها و یا ستونها محصور می شود.



طرح شماره ۸

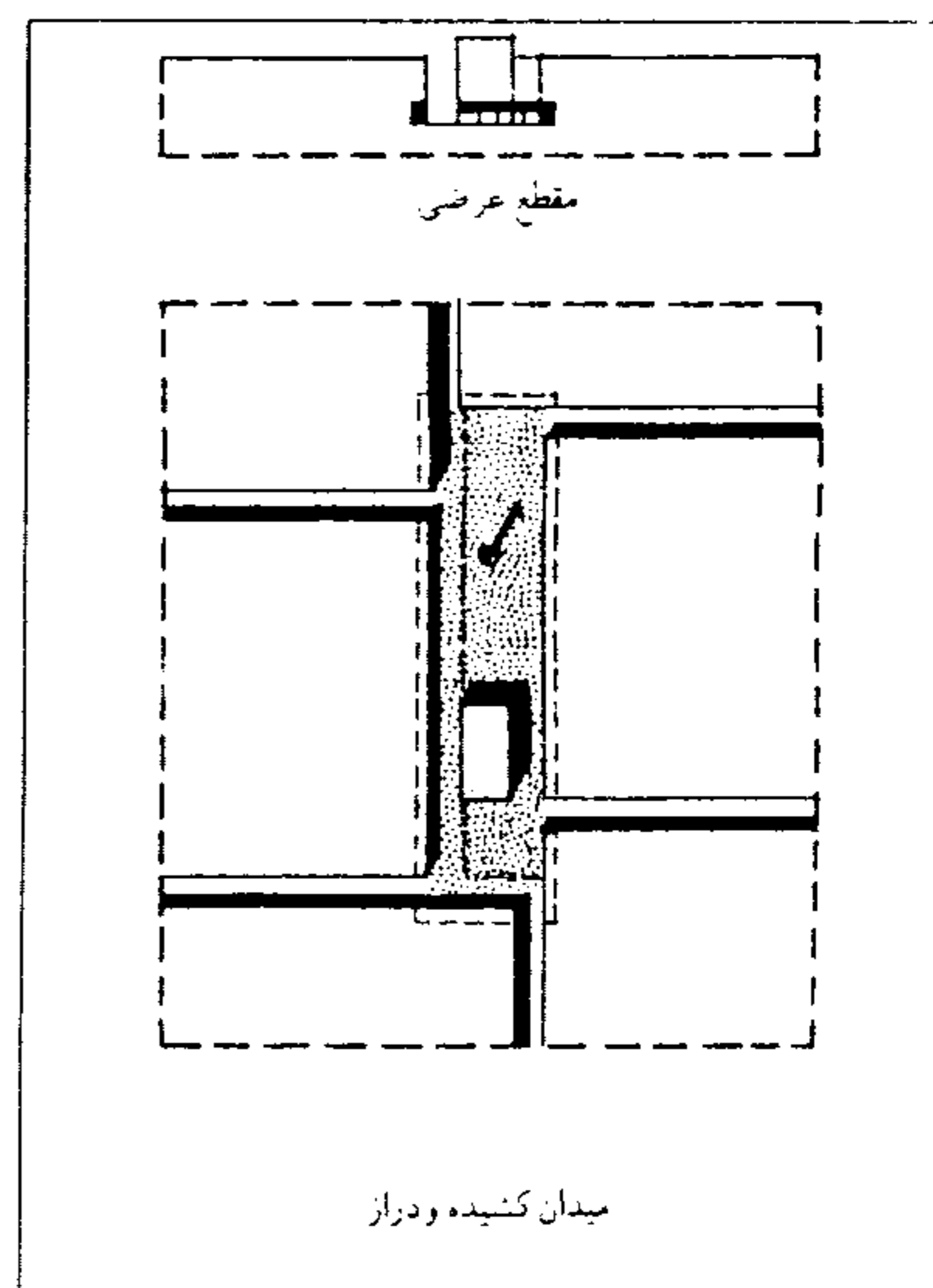
بود. - تنها معدودی از میدانها قادر به تحمل فشار سنگین ترافیک است مانند میدانهای راه آهن و ترمینالهای مسافری و . . . در هر حال باید بین ترافیک سواره و پیاده در میدان توازن برقرار باشد.

سایر مشخصات میدان شهری به این شرح است: فضایی عمومی و قابل استفاده جمعیت، برای مشاهده فضای شهر، محل اجرای فعالیتی، مناسب تحرک و توقف، به یادآوردن خاطرات، دیدن و دیده شدن، اجرای مراسم جشن و سرور، خرید و فروش، برگزاری اجتماعات سیاسی مانند تظاهرات و گردهمایی. مختصر آنکه میدان شهری به محوطه ای اطلاق می شود که در آن همه چیز می تواند همزمان صورت گیرد.

خصوصیات حجمی میدان

میدان بسته:

فضایی است که بدنه هایی پیرامونش را محصور کرده باشد. ولی این محصور بودن مطلق نیست، زیرا معابری که به این فضا ختم می شود، در بدنه ها گشودگیهایی را ایجاد می کند. برای حفظ این حصر سعی



طرح شماره ۷

نقشه شماره ۱

راهنما

۱- فضای چند عملکردی برای بازار هفتگی، جشنها، گردهماییها و ...

۲- محل پیاده و سوارشدن به تاکسی

۳- محل پارک دوچرخه و موتور سیکلت

۴- آبنما، مجسمه

۵- محل نصب پرچم

۶- فضای باز مسقف

۷- چایخانه

۸- ایستگاه تاکسی

۹- ایستگاه اتوبوس شهری

۱۰- دفتر یا کیوسک اطلاعات شهری

۱۱- پارکینگ برای توقف کوتاه مدت

۱۲- وسیله حمل و نقل عمومی (اتوبوس)

۱۳- کامیون - سرویس رسانی، حمل

زباله - اورژانس

۱۴- تاکسی و وسیله نقلیه شخصی (سواری)

۱۵- دوچرخه سوار

۱۶- محدوده عمومی در همکف

۱۷- بناهای فرهنگی، نمایشگاهها، موزه ها و ...

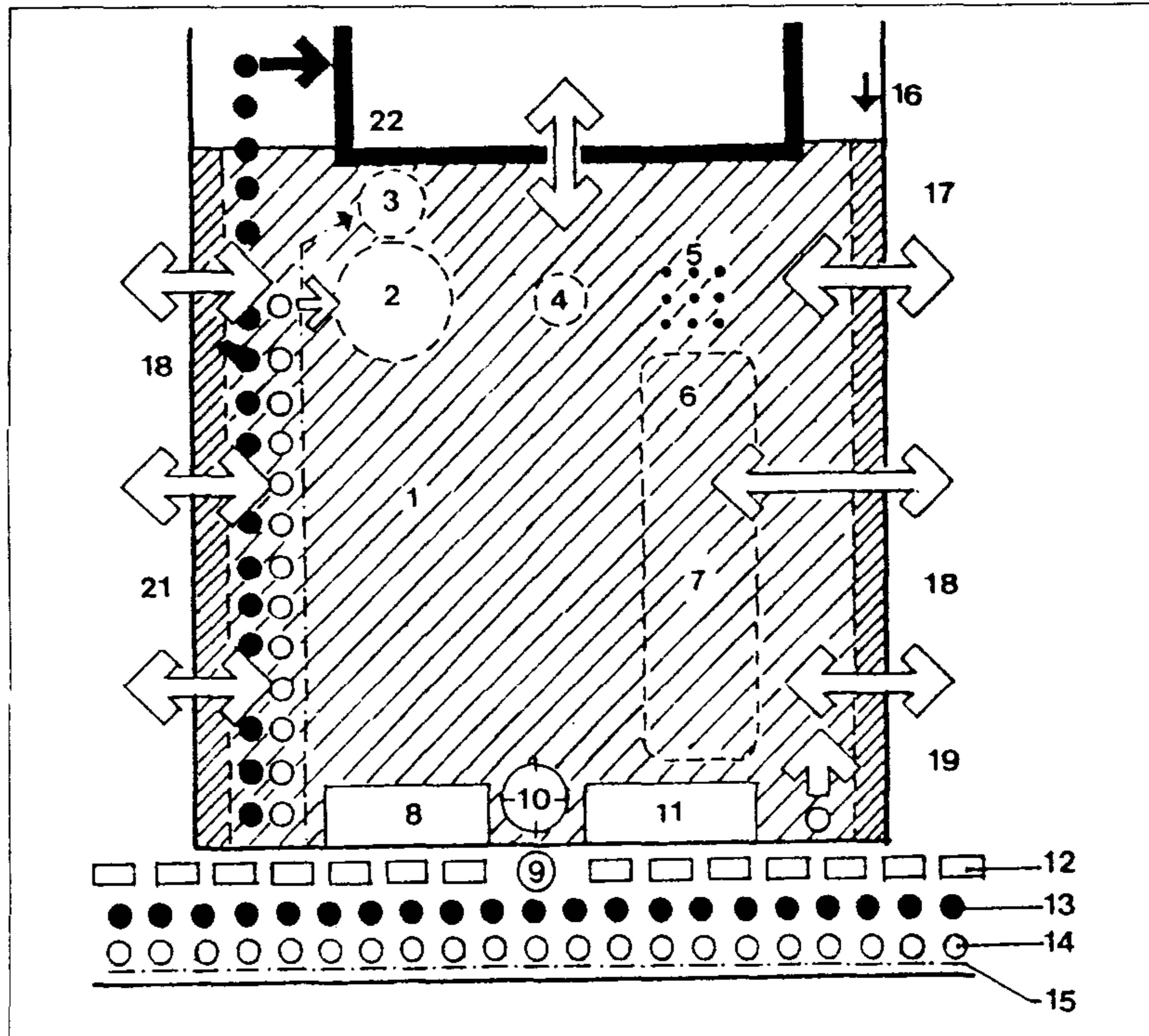
۱۸- فروشگاهها - مغازه ها - رستورانها

۱۹- ورودی پارکینگ زیر زمینی - یا پارکینگ چند طبقه

۲۰- اماکن غذایی - مغازه ها - فروشگاههای بزرگ

۲۱- طبقه اول، دفاتر + شرکتها

۲۲- بنای عمومی



الگوی عملکردی میدان مرکزی

نقشه شماره ۲

راهنما

- فضای چند عملکردی برای جشنها، گردهماییها، اجرای نمایش در فضای باز و بازار روز

- محوطه درختکاری شده

- وقفگاه اتوبوس

- ایستگاه تاکسی

- مجسمه

- پارکینگ برای توقف کوتاه مدت

- ورودی به پارکینگ چند طبقه

- چایخانه میدان

- محل پارک دوچرخه و موتور سیکلت

- مسجد، تالار شهر، موزه، تئاتر

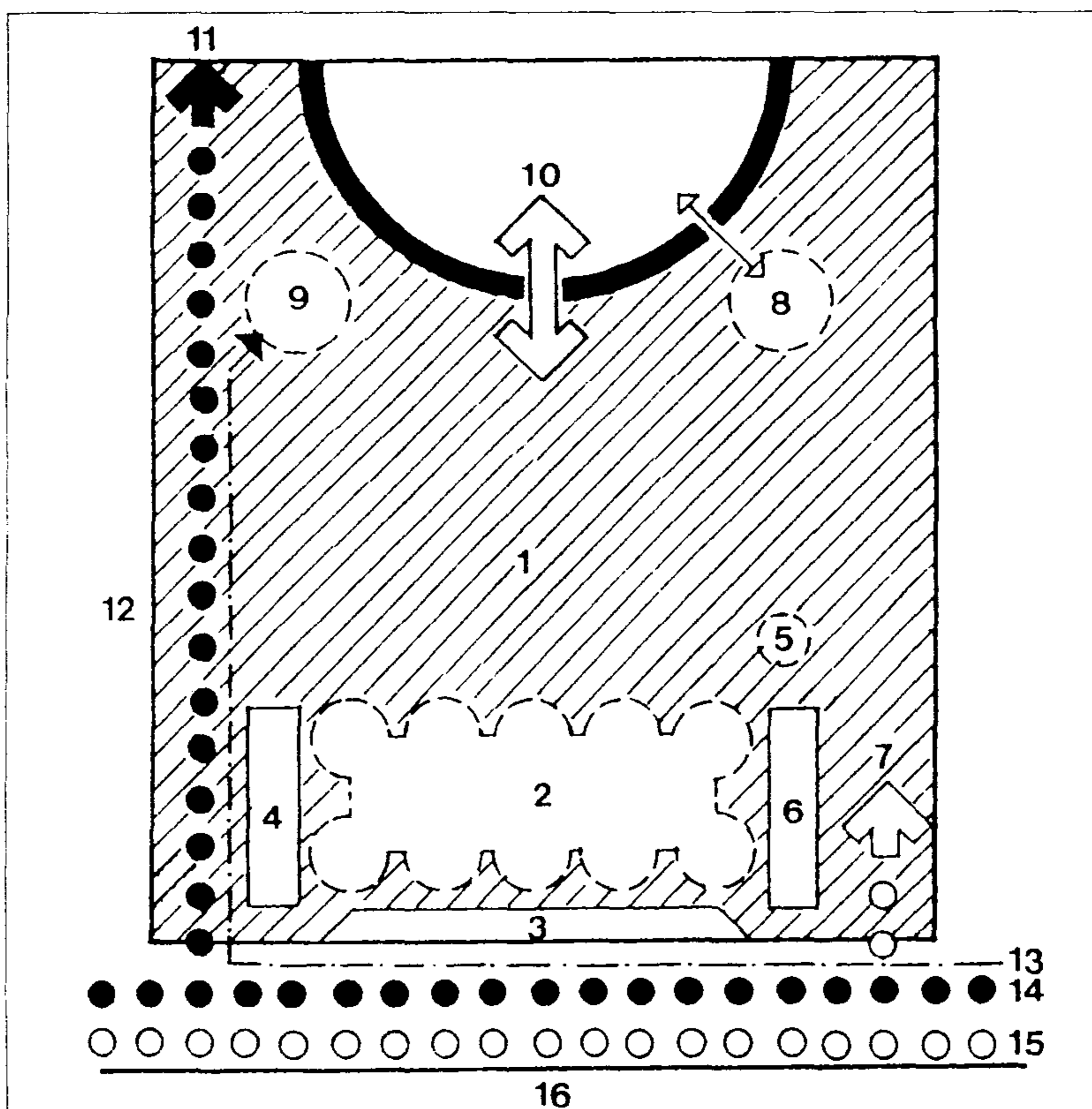
- سرویس رسانی - حمل زباله - سرویس اورژانس

- دفاتر - مغازه ها - مسکونی ها

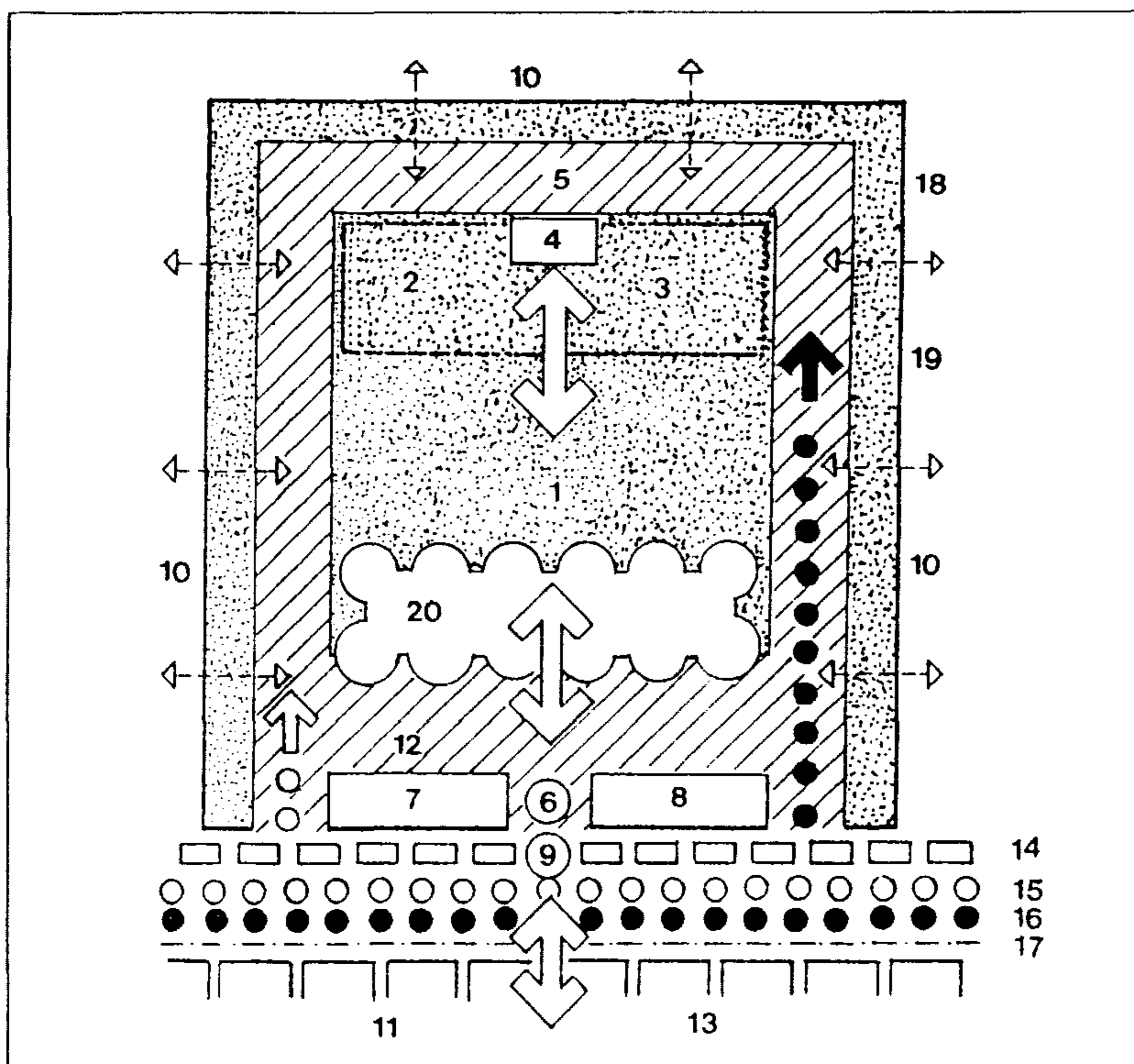
- دوچرخه سوار

- کامیون

- سواری - اتوبوس



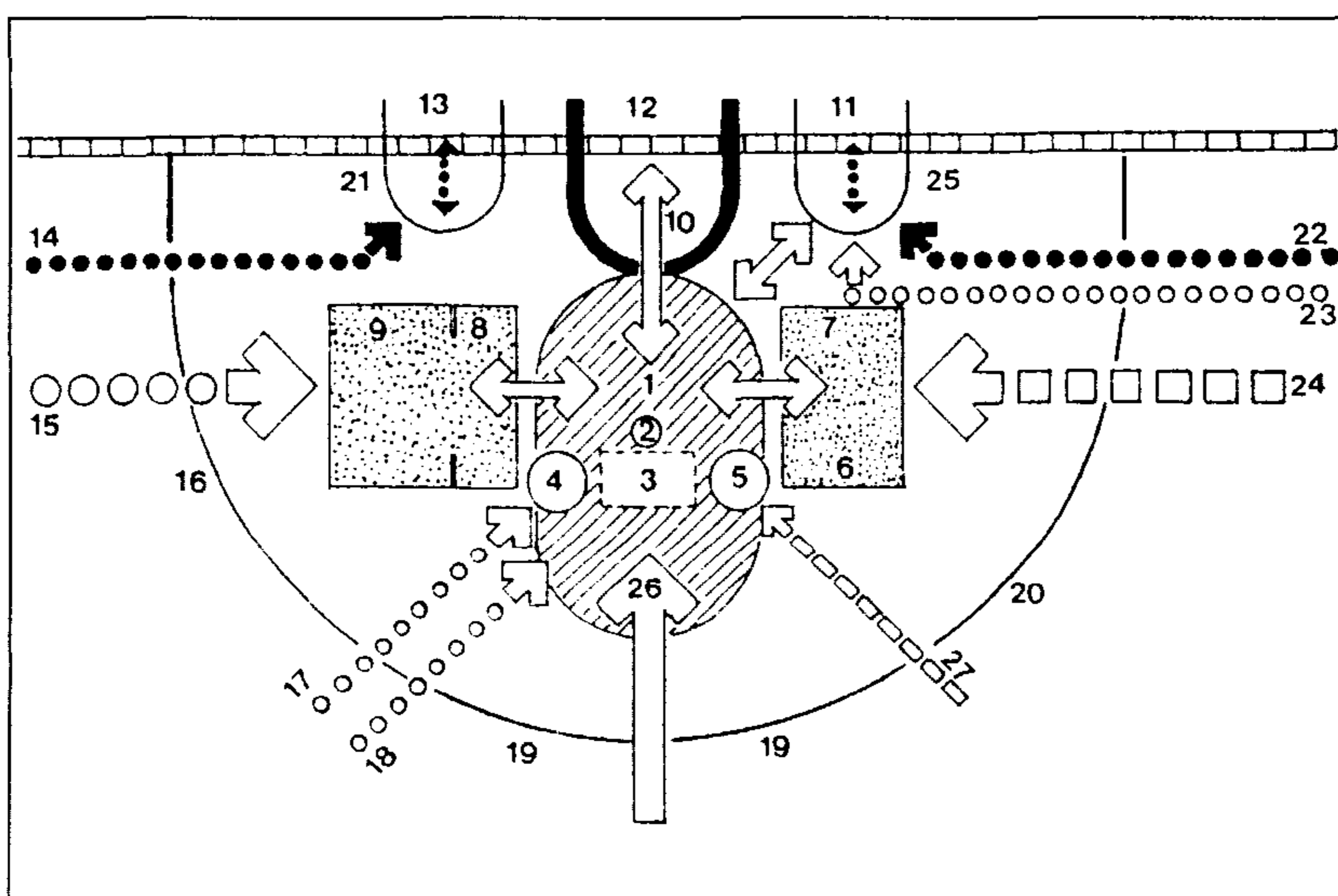
الگوی عملکردی میدان فرهنگی



الگوی عملکردی میدان در یک منطقه مسکونی شهری

نقشه شماره ۲

- راهنما
- ۱- فضای سبز و گلکاری شده
- ۲- محل بازی کودکان
- ۳- زمین ورزش
- ۴- فضای باز مسقف
- ۵- فضای ترافیکی مختلط (سواره و پیاده)
- ۶- مجسمه - آبنما
- ۷- ایستگاه تاکسی
- ۸- پارکینگ برای توقف کوتاه مدت
- ۹- ایستگاه اتوبوس شهری
- ۱۰- مسکونی
- ۱۱- رستورانها، مغازه ها، خدمات، بانک در همکف
- ۱۲- فضای چند عملکردی، برای بازار روز، برگزاری جشنها، گردهماییها
- ۱۳- دفاتر، مسکونیها در طبقه اول
- ۱۴- وسایل نقلیه حمل و نقل عمومی (اتوبوس)
- ۱۵- اتومبیلهای سواری
- ۱۶- سرویس رسانی
- ۱۷- دوچرخه سوار
- ۱۸- ایجاد فاصله توسط باغچه های خصوصی جلوی مسکونیها
- ۱۹- جمع آوری زباله، اورژانس
- ۲۰- فضای درختکاری شده



الگوی عملکردی میدان راه آهن

نقشه شماره ۴

- راهنما
- ۱- محوطه جلو ایستگاه
- ۲- دفتر و یا کیوسک اطلاعات شهری
- ۳- محوطه مسقف
- ۴- محوطه پیاده و سوار شدن به وسیله نقلیه (تاکسی و سواری شخصی)
- ۵- محل توقف دوچرخه و موتور سیکلت
- ۶- توقفگاه ویژه کارمندان راه آهن
- ۷- ترمینال اتوبوسهای شهری
- ۸- توقفگاه برای توقف کوتاه مدت
- ۹- توقفگاه دائمی
- ۱۰- ایستگاه راه آهن
- ۱۱- قسمت کالا و امانات پستی
- ۱۲- سالن انتظار مسافران قطار
- ۱۳- قسمت حمل کالا با راه آهن
- ۱۴- محل عبور کامیون
- ۱۵- محل عبور اتومبیلهای مسافران
- ۱۶- هتل، دفاتر خدماتی
- ۱۷- محل عبور اتومبیلهایی که مسافران را همراهی می کند.
- ۱۸- محل عبور تاکسی
- ۱۹- فروشگاهها، رستورانها
- ۲۰- دفاتر، فروشگاههای بزرگ
- ۲۱- دفتر حمل و نقل کالا به وسیله راه آهن
- ۲۲- محل عبور کامیونهای اداره پست
- ۲۳- محل عبور کامیونهای دفاتر خدماتی
- ۲۴- محل عبور اتوبوسهای شهری، حومه شهر و موسسات خصوصی
- ۲۵- دفتر پست و مخابرات

فضایی است دایره ای شکل که در اواخر قرن نوزدهم، معمولاً به منظور توسعه شهرها طراحی می شد (شکل دایره بیشتر ملهم و ناشی از نحوه عملکرد و حرکت اتومبیل است). این فضا، محورهای دید را به یک نقطه متمرکز می کند، بلوار و خیابانها را به

این میدانها، میدانهای سن مارکو (San Markus) و پیاستا (Piazeta) در ونیز است. (طرح شماره ۵ و شکل ۲)

میدان مرکزی یا ستاره ای شکل:



شکل ۳- میدان Etiole باطاق نصرت پیروزی در پاریس
میدانها را می توان دید. (طرح
شماره ۷)

در گرفته است که هنوز نیز ادامه دارد: گروهی از شهرسازان اولویت را به جنبه های هنری شهرسازی داده، بیشتر روی فضاهای شهری تأکید می کنند، و دسته دیگری اولویت را به جنبه های اجتماعی داده و بیشتر عملکرد فضا را مد نظر دارند. گرچه تا کنون اصول و قوانین بسیاری برای شهرسازی تدوین و تصویب شده و به اجرا در آمده است، ولی این قوانین تا کنون نتوانسته است از ساخته های ناهنجار و بی قاعده در شهرها جلوگیری کند. عکس العملی که در مقابل این ناهنجاریها مشاهده می شود، نمایانگر علاقه مندی بیشتر به فضاهای شهری و بازگشت به ایده های هنری در شهرسازی است. اینک با توجه به افزایش اوقات فراغت، فرصت مناسبی به دست آمده است تا با نوسازی میدانهای قدیمی و احداث میدانهای جدید امکانات مطلوبی برای گذراندن اوقات فراغت به شهروندان

میدان مدرن:

بناهایی منفرد ولی نزدیک به هم با نظم هندسی و معین فضایی را اشغال کرده اند. ترکیب این احجام با هم و فضاهای خالی مابین آنها در ارتباط با سطح زمین، پیکری واحد و معمارانه به وجود می آورد. این نوع طراحی در حقیقت از مکتب "Stijil" هلندی پیروی می کند و نمونه ای است از میدانهای مدرن. (طرح شماره ۸) در مسابقه طراحی میدان الکساندر برلین «میس وان درروه» طرح میدان را این گونه ارائه کرده بود.^۲

چگونگی استفاده از میدانها در حال حاضر

از دیرباز تا کنون بین طرفداران دو دیدگاه متضاد درباره شهرسازی بحثی

هم ارتباط می دهد و تأکیدی است بر خطوط جهت یابی کالبد شهر. ضمناً چشم اندازی زیبا به آبنماها، مجسمه ها و ستونهای یادبود وسط میدان به وجود می آورد، میدان "Etoile" با طاق نصرت پیروزی در پاریس و میدان آزادی تهران نمونه هایی از این نوع میدان است. (طرح شماره ۶ و شکل ۳)

میدان کشیده و دراز:

فضایی است که در اثر توسعه یک خیابان شکل می گیرد. بسیاری از بازارچه های خیابانی گذشته، در این نوع میدانها ایجاد می شد. امروز در مناطق و محدوده هایی که بین ترافیک سواره و پیاده تفاهم و هماهنگی وجود دارد، مانند مناطق مسکونی، (حد مجاز سرعت برای وسایل نقلیه موتوری ۲۰ کیلومتر در ساعت و حق تقدم با عابر پیاده است)، این نوع



شکل ۳- میدان مدرن در Osnabrück آلمان

اطراف میدان ضروری است. علاوه بر این، استقرار بناهایی فرهنگی مانند نمایشگاه، کتابخانه و... می تواند این مجموعه را تکمیل کرده، بر جاذبه میدان بیفزاید. بدنه و کف پیرامون فضای میدان را (که مهمترین میدان شهر محسوب می شود) می توان با عناصری چون سایه بان، کلوناد و ویتترین به هم متصل کرد. هندسی بودن کامل شکل این میدان در درجه کمتری از اهمیت قرار دارد. (نقشه شماره ۱)

طراحی میدان فرهنگی

در جوار این میدان می توان بناهایی چون تالار شهر، موزه و تئاتر احداث کرد. این میدان باید دارای محوطه ای چند عملکردی باشد، به طوری که بتوان جشنها، گردهماییها و نمایشهایی را که باید در فضای باز اجرا شود در آن برگزار کرد. در نظر

همچنین ایستگاه اتوبوس در حاشیه میدان باید راه حل معقولی در نظر گرفته شود.

دفتر یا کیوسک اطلاعات شهری باید در محلی استقرار یابد که از هر سمت قابل رویت باشد. در این میدان در نظر گرفتن فضایی با چند عملکرد برای فعالیتهای مختلف اما بدون ساخت و سازهای ثابت امری مهم است. این میدان باید متصل به شبکه پیاده داخل شهری باشد، زیرا فقط یک جریان دائمی جمعیت می تواند جنب و جوش و تحرک در آنجا را تضمین کند و در این حالت مناسبترین موقعیت استقرار، تقاطع معابر پیاده خواهد بود. میدان مرکزی باید برای مراجعه کنندگان، تماشاگران و کسانی که به قصد گردش در شهر به میدان می آیند، شرایط اقامتی مطلوب را دارا باشد. لذا وجود تجهیزاتی مانند چایخانه های مسقف در فضای باز میدان، مغازه های کوچک و متنوع، و رستوران و غذاخوری در

داده شود. نکته مهم آن است که آیا در طرحی که ارائه می شود انتظارها و سلیقه های گروههای مختلف مردم به اندازه کافی رعایت می شود یا خیر؟ و در همین جا تفاوت آشکار بین معماری و طراحی شهری، و سایر هنرها از جمله نقاشی و مجسمه سازی، به طور مشخص روشن می شود. زیرا برای مردم میدان شهری فضایی است که از آن استفاده های مختلفی می شود و این قابلیت در استفاده روزانه مردم از آن مشخص خواهد شد.

طراحی میدان مرکزی:

این نوع میدان به صورت فضایی مرکزی در شهر، کاربرد دارد و در کنار بناهای عمومی احداث می شود. حذف کامل ترافیک سواره به نفع عابر پیاده در این میدان ضروری است. ولی برای عرضه خدمات و محل توقف تاکسی و توقفهای کوتاه مدت و

عملکردی مرکز منطقه مبدل ساخت. (نقشه شماره ۲)
طراحی میدان در یک منطقه مختلط تجاری، مسکونی
 در طراحی این میدان، در مقایسه با طراحی میدان در یک منطقه مسکونی شهری، می توان از محوطه چند عملکردی بازار روز و غیره چشم پوشی

مطالعه جراید، استفاده از فضای سبز، و ملاقات و گفت و شنود با دوستان از آن استفاده کرد.
 احداث سایه بان در این محوطه مطلوب است. در نظر گرفتن محوطه ای برای بازی کودکان، زمینهای کوچک ورزشی برای نوجوانان که از محوطه بازی کودکان

گرفتن محلی برای توقف اتوبوس و تاکسی در این میدان بسیار ضروری است؛ زیرا این میدان علاوه بر مردم بومی (شهری) پذیرای اهالی حومه شهر نیز خواهد بود که برای تماشای تئاتر و یا دیدن موزه می آیند. بنابراین، فضای میدان همواره پر از جمعیتی است که از بناهای فرهنگی



شکل ۳- میدان مرن در Hückelhoven

کرد. ولی تخصیص محوطه وسیعی برای توقف اتومبیلها لازم است؛ زیرا بیشتر بناهای این محدوده به دفاتر و شرکتهای بازرگانی - خدماتی تعلق دارد. علاوه بر این، در نظر گرفتن محوطه ای برای نشستن در میدان و استنشاق هوای آزاد در ساعات تعطیل کار (مثلاً موقع ناهار) برای کارمندان شرکتهای و دفاتر می تواند بسیار آرام بخش باشد.

در ضمن دیدن گل و گیاه، خرید و گفت و شنود در این امکان، نقش

جدا باشد، ضروری به نظر می رسد. علاوه بر این، محوطه ای چند عملکردی برای بازار روز، برگزاری جشن و گردهمایی، برای محدوده منطقه، مورد نیاز است. برای تجهیز بیشتر آن می توان مغازه های تجاری، خدماتی و چایخانه هم در حاشیه آن در نظر گرفت. اهمیت این میدان به شعاع محدوده ای که مغازه ها به آن پوشش می دهند، بستگی خواهد داشت. با استقرار یک مسجد یا بناهای عمومی دیگر، در کنار این میدان می توان آن را به یک فضای شهری -

دیدن می کنند. محصور کردن فضای این میدان جاذبه آن را بیشتر می کند.

(نقشه شماره ۲)

طراحی میدان در یک منطقه مسکونی شهری

اگر این میدان شامل بازار روز و پارک نیز باشد، بر جاذبه آن افزوده خواهد شد. فضای مرکزی این میدان را می توان با ایجاد باغچه های زیبا و گلکاری تزیین و به منظور استراحت در فضای آزاد، گردش و پیاده روی،

روشن آنها از وظایف طراح است. تمهیداتی که در این مورد می توان به کار گرفت، فقط معماریهای انفرادی نیست، بلکه بیشتر بدنه میدان، گیاهان و درختان است.

فضایی دایره شکل اساس و پایه یک میدان ترافیکی را تشکیل می دهد و الگوی عملکردی آن چنین است: در وسط میدان و در خط دید خیابانها می توان حجم یا شیئی هنری تعیبه کرد؛ امروزه هنر مدرن پیکره های جالبی را در این زمینه ارائه می دهد. الگوی عملکردی، امکانات جالب دیگری را نیز شامل می شود مانند کاهش سطوح بسیار بزرگ ترافیک سواره به نفع زمینهای سطح شهر و کیفیت مطلوب برای عابران پیاده در محدوده های مختلط مسکونی - تجاری.

یادداشتها و مأخذ

1- Prinz, Dieter, Stadtebauliches Gestalten Band 2. P.53 - 57.

2- Public design, zur Gestaltung offentlicher Raume. 1989 P. 22 - 28.

در مورد خصوصیات حجمی میدان نگاه کنید

به:

۳. هدمن، ریچارد. یازوسکی، آندرو، میانی طراحی شهری، ترجمه رضیه رضازاده، دانشگاه علم و صنعت ایران. صفحه ۸۹ - ۱۰۹.

۴. توسلی، محمود. اصول و روشهای طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران، وزارت مسکن و شهرسازی. صفحه ۲۶ - ۴۲.

۵. سلطانزاده، حسین. فضاهای شهری در بافتهای تاریخی ایران، دفتر پژوهشهای فرهنگی، صفحه ۱۲۰ - ۱۲۷.

۶. این مکتب توسط Mandrian von Doesburg و دیگران در سال ۱۹۱۷ در هلند به وجود آمد و اصول و عقاید آنها در مورد توسعه هنر مدرن، بازگشت به شکلهای ساده هندسی در طراحی بود. انتشار این سبک در مجامع بین المللی، توسط فارغ التحصیلان و معلمان انستیتوی آموزشی، پژوهشی هنرهای زیبا و معماری با هاوس "Bauhaus" انجام گرفت.

7 - Mies van der Rohes

8 - Webb, Michael, Die Mitte der Stadt, Stadtische platze von der Antike bis heute. 1990. P. 173 - 215

9- Public design, Zur Gestaltung offentlicher Raume. 1991/ 1992 P. 117 - 123.

و پذیرش کالاهایی که به وسیله راه آهن حمل می شود و همچنین هتل و مغازه ها اختصاص داد. وسعت میدان به نوع ایستگاه و حجم عبور و مرور آن بستگی دارد. برای توقف اتومبیلها بهتر است، از توقفگاههای چند طبقه استفاده شود. نکته مهم آن است که اغلب مسافران قطار، جلو محوطه ایستگاه جمع می شوند، لذا این قسمت از میدان باید فقط اختصاص به عابر پیاده و دفتر اطلاعات شهری داشته باشد. در همین محوطه باید این فضای شهری قابلیت های خود را عرضه کند.

معابر پیاده طراحی شده، مستقیماً ارتباط بین میدان و مرکز شهر را برقرار خواهد ساخت. این میدان اگر از نظر فضای شهری به خوبی درک و طراحی شده باشد، می تواند در ذهن بیننده تأثیر مثبتی از شهر به جای گذارد و مرکز ورودی و خروجی داخل شهری مطلوبی باشد. این نوع میدانها در غالب شهرهای جهان نوسازی شده و یا نوسازی آن در شرف انجام است. (نقشه شماره ۴)

طراحی میدان یادبود

برای این نوع میدان نمی توان الگوی عملکردی پیشنهاد کرد؛ زیرا خصوصیات هر واقعه و هر محل تاریخی، طرحی مخصوص می طلبد.

طراحی میدان ترافیکی

بهره وری بیشتر از قابلیت های فضاهایی ترافیکی که مدتها، فقط منحصر به تعداد اتومبیلها و سرعت حرکت آنها می شد، پدیده ای جدید است. میدان ترافیکی مرکز عملکرد جهت یابی و نبض شبکه ارتباطی محسوب می شود. به همین دلیل راننده باید بتواند بایک دید سطحی به فضای متحرک اطراف خود، آن را درک کرده و جهت صحیح و مطمئنی را برگزیند. بنابراین، طراحی فضاهای حرکتی، با جهت یابی مطمئن و توزیع

مؤثری در عرضه خدمات دفاتر و شرکتهای تجاری حاشیه میدان خواهد داشت.

طراحی میدان در یک محله مسکونی

میدان های کوچکی که در محله های مسکونی احداث می شود، بسیار مورد توجه ساکنان آن محدوده است، زیرا فقط پذیرای جمعیت اندک بناهای مسکونی اطراف است. ابعاد معمولی این میدانها تقریباً برابر با یک زمین فوتبال است. تجهیزات آنها شامل محوطه ای درختکاری شده و فضایی مختلط برای قدم زدن، نشستن، بازی کودکان و دوچرخه سواری است. در محله های متراکم مسکونی شهر، سطح این میدانها کف سازی و در آنها درختانی غرس می شود.

طراحی میدان راه آهن و ترمینالهای مسافری

میدان راه آهن یکی از ابداعات قرن نوزدهم میلادی است که امروز باید ارزیابی جدیدی در مورد آن صورت گیرد. سطوح این نوع میدان، تا امروز، بیشتر در اختیار وسایل نقلیه موتوری بوده و حق تقدم و اولویت با آنهاست. اینک با طرح الگویی عملکردی از این میدان سعی می شود بعضی از عملکردهای مرتبط به هم این میدان روشن گردد.

میدان راه آهن، در وهله نخست گذرگاهی است عبوری برای انتقال و توزیع انواع ترافیک مانند عابر پیاده، دوچرخه سوار، اتوبوس و مسافران وسایل نقلیه عمومی و قطار. بنابر این در نظر گرفتن سطوحی در آنجا برای ترمینال اتوبوسهای شهری، ایستگاه قطار زیرزمینی، توقفگاه دوچرخه و موتور سیکلت، محل پیاده و سوار شدن به تاکسی، پارکینگ برای توقف کوتاه مدت و توقفگاههای دائمی ضروری است. پیرامون این میدان باید محوطه ای را به دفاتر پست و مخابرات