

اثرات نامطلوب ورودی‌های شهر در ایران و ضرورت اصلاح آن‌ها

هومن ثبوتی (استادیار)

یلدا سیمّا (دانشجوی کارشناسی ارشد)

دانشکده فنی، مهندسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات زنجان

فضای ورودی شهرها به عنوان یکی از فضاهای شهری و مفصل اتصال‌دهنده فضای طبیعی خارج و فضای مصنوعی داخل شهر عمل می‌کند. توسعه بی‌رویه شهرها و توجه نکردن به الگوهای توسعه فضایی مناسب باعث ایجاد ضعف در شکل و محتوای فضاهای ورودی شهرها شده و این فضاها را دچار مشکلات و ناهماهنگی‌های متعدد کرده است. ممانعت از گسترش ناهماهنگی در این عرصه‌ها مستلزم اتخاذ تدابیر ویژه و راه‌گشاست. هدف از این نوشتار، طراحی دوباره یک بخش فراموش‌شده شهری به شکلی تازه و با بیانی هماهنگ با نیازهای امروز، و نیز سامان‌دهی عملکردی ورودی شهر در ترکیبی درست است. در این پژوهش ابتدا مبادی ورودی (به عنوان یکی از فضاهای شهری) و مهم‌ترین کارکردهای آن تشریح شده، و سپس با توجه به معیارها و ضوابط عملیاتی به عوامل مؤثر در طراحی آن‌ها پرداخته و فضای ورودی شهر زنجان (مسیر آزادراه تهران - زنجان) به صورت گرافیکی طراحی شده است.

واژگان کلیدی: ورودی شهرها، کیفیت محیط مبادی ورودی، الگوهای سامان‌دهی، ضوابط بهسازی و نوسازی ورودی، طراحی ورودی شهر زنجان.

۱. مقدمه

امروزه مبادی ورودی از جمله فضاهای فراموش‌شده شهری‌اند که با مشکلات و ناهماهنگی‌های متنوعی روبه‌رو هستند. ناهماهنگی محیطی مبادی ورودی هنگامی مؤثرتر است که در سه ظرف زمانی به شرح زیر بدان توجه شود:

- نگاه به گذشته

پیش از این، اولین نشانه‌ی دیداری که از شهر در ذهن مسافرین نقش می‌بست «ورودی» شهر بود. مراجعه به سوابق تاریخی شهرها نشان می‌دهد که از دیرباز ورود به یک شهر الزامات متنوعی را به دنبال داشت. این الزامات بعضاً هنوز هم در لایه‌های متقدم شالوده و استخوان‌بندی شهرهای تاریخی -- نظیر دروازه، حصار، بارو، خندق و... -- نمود دارند.^[۱]

- نگاه به حال

«ورودی شهر» نخستین فضای شهری است که مسافران با آن برخورد می‌کنند. بنابراین می‌توان گفت که نخستین تصویر ذهنی از یک شهر از طریق مبادی ورودی آن ایجاد می‌شود. این تصویر ذهنی در ارزش‌گذاری مخاطب بر کیفیت محیطی بطن شهر (از طریق پیش‌داوری) بسیار تأثیرگذار است. شواهد بسیاری وجود دارد که خاطرات جمعی مسافران نسبت به یک شهر عمدتاً به عوامل معینی

برمی‌گردد که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به مبادی ورودی شهر اشاره کرد. کیفیت فعلی مبادی ورودی اکثر شهرها تصاویر مناسبی از شهر در منظر ذهنی مخاطبان ایجاد نمی‌کند.

- نگاه به آینده

امروزه جریان توسعه کالبدی شهرها با سرعت بیشتری دنبال می‌شود. با پیوستن عرصه مبادی ورودی شهرها به بافت درونی شهر، انتظار می‌رود حاشیه‌های امروز شهرها جزء لاینفک بافت اصلی شهر شده و مستقیماً به بافت‌های مسئله‌دار شهر تبدیل شوند.^[۲]

نگاه به گذشته و تأمل در ارزش‌های تاریخی مبادی ورودی، بررسی زمینه‌ها و عوامل، تداوم مفاهیم میراثی شهرهای تاریخی را در کالبد جدید -- با شکل‌های مناسب، نو و کارآمد -- ایجاد می‌کند. نگاه به حال بر همراهی و هماهنگی شأن و جایگاه حوزه‌های ورودی با هویت شهرها تأکید دارد، و در نهایت نگاه به آینده نیازمند نوعی چاره‌اندیشی در راستای کاهش نگرانی‌های بافت آتی شهرهاست.

- دیدگاه کار دانش‌های مرتبط

به منظور ارائه تعریف تخصصی از مبادی ورودی شهر، لازم است دیدگاه غالب

تاریخ: دریافت ۱۳۹۰/۸/۹، اصلاحیه ۱۳۹۰/۹/۹، پذیرش ۱۳۹۰/۹/۱۶.

از ساکنان جوان آن آبادی‌ها، آن‌ها را وادار می‌کند که شانس خود را در خدمت‌رسانی به رهگذران امتحان کنند. حضور صدها تعمیرگاه مکانیکی، تعویض روغنی، پنچرگیری، و چندین غذاخوری و خرده‌فروشی در مبادی ورودی شهر گواه این مدعاست. ایان نه فرهنگ سامان‌دهی چهره‌ی دکان خود را دارند، نه تعلق خاطری برای آن که به این امر مبادرت ورزند؛ گویی حرفه‌ی خود را به رسمیت نشناخته و همیشه به‌عنوان حرفه‌ی موقت و فصلی بدان امید بسته‌اند. از این رو واحدهای مزبور ذاتاً دارای ساخت مناسبی نیستند و به راحتی نمی‌توان آن‌ها را زیباسازی کرد.

ب) مدیریت شهری نیز دارای مشکلات و نارسائی‌های خاص خود است. محدودیت‌های مالی و اداری از یک سو، و محدودیت اجتماعی یا عاطفی کارشناسان شهرداری به دلیل بافت نیمه‌عشیره‌ی شهر (خویشاوندی‌ها، وجود افراد و گروه‌های متنفذ و...) که می‌تواند جلوگیری از این هجوم را به مسئله‌ی سیاسی در محل تبدیل کند از سوی دیگر، این فضاها را به حال خود رها کرده است.

ج) شرکت‌های مهندسی مشاور مرکزین نیز تمایلی به عقد قرارداد و درگیرکردن خود در این‌گونه پروژه‌ها نشان نمی‌دهند. ضرورت درک مطالعه‌ی ریشه‌ی و نیز محدودیت بودجه‌ی مدیریت شهری و ساختار اداری - مالی این شرکت‌ها به‌عنوان نهادهایی انتفاعی، و عدم تناسب میزان حق‌الزحمه‌های مشاوره با هزینه‌های مشاور نیز موانع عمده‌ی در همکاری مشاورین با مدیریت چنین شهرهایی است.^[۴]

۲.۲. انواع نابه‌سامانی‌های کیفیت محیطی مبادی ورودی شهر

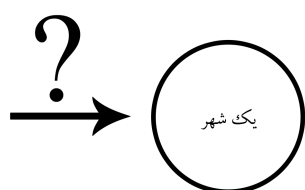
۱.۲.۲. نابه‌سامانی در سازمان ادراکی

مشکلات پیش روی مبادی ورودی در سامان‌دهی منظر ذهنی گروه‌های مختلف مخاطب عبارت است از:

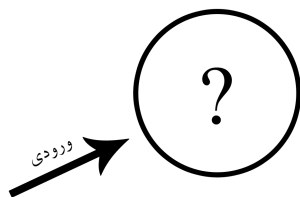
- ناتوانی ادراکی در القای مفهوم ورود به شهر (شکل ۱)؛
- ناتوانی ادراکی در القای مفهوم ورود به یک شهر ویژه (شکل ۲).

۲.۲.۲. نابه‌سامانی در سازمان فعالیتی

- وجود کاربری‌های ناسازگار: در حال حاضر تجمع فعالیت‌های ناسازگار، نظیر واحدهای کارگاهی، تعمیرگاه‌ها و... در عرصه‌ی مبادی ورودی ملموس است.



شکل ۱. آیا به یک شهر وارد می‌شویم؟



شکل ۲. به کدام شهر وارد می‌شویم؟

کاردانش‌های مرتبط با شهر و نیز ورودی‌های آن اخذ و جمع‌بندی شود. اهم این کاردانش‌ها -- علاوه بر شهرسازی -- عبارت‌اند از: معماری، ترافیک، محیط زیست، جامعه‌شناسی و اقتصاد شهری. با جست‌وجو در این کاردانش‌ها مشخص می‌شود که عمدتاً در رابطه با مبادی ورودی، شهرها از تعریف ویژه و معینی برخوردار نیستند،^[۴] اما بیشترشان در مواجهه با موضوع «مبادی ورودی شهرها» موضوعات مختلفی را مد نظر دارند:

- ترافیک: مبادی ورودی، فیلتر تبدیل حرکت برون‌شهری به درون شهری است.
- محیط زیست: ورودی‌ها، عرصه‌ی هم‌نشینی و هم‌جواری عامل مصنوع (شهر) و محیط (بستر) طبیعی است.
- عناوین مورد توجه جامعه‌شناسی: حاشیه‌نشینی، سکونت‌گاه‌ها و اسکان‌های غیررسمی، ناهنجاری‌های اجتماعی (بزه، اعتیاد، فقر و...).
- عناوین مورد توجه اقتصاد شهری: فعالیت‌های اقتصادی حاشیه‌ی و حاشیه‌پسند، فعالیت‌های اقتصادی غیررسمی و کاذب، وجود انگیزش‌های دائمی تغییر و تبدیل نحوه‌ی استفاده از اراضی، بورس بازی زمین و...
- معماری: مهم‌ترین موضوعی که از مجموع شناخت دیدگاه کاردانش‌های مرتبط بر تعریف مبادی ورودی تأثیر می‌گذارد، توجه به ماهیت غیرخطی ورودی شهر است. به تعبیر دیگر مبادی ورودی تنها یک کریدور حرکتی نیستند بلکه عرصه‌ی را به‌خود اختصاص داده‌اند که مسیر دسترسی از بیرون به درون شهر بخشی از ساختار این عرصه است.

۲. بیان مسئله

۱.۲. ورودی شهرهای معاصر

در مسیر ورود به شهر و در مدخل آن، جایی که شهر باید خود را به تازه واردان و بازدیدکنندگان معرفی کند، نشانی از معماری و ساخت‌وسازهای هنرمندانه، فضاهای صمیمی و دلنشین به چشم نمی‌خورد، بلکه ناظر با انبوهی از تابلوهای تبلیغاتی، زمین‌های بایر و سطوح کسل‌کننده‌ی خیابان‌های عریض و بی‌روح مواجه می‌شود. بنابراین طراحی مسیر و مدخل ورودی به شهر می‌تواند وظیفه‌ی جدید و چالشی برای طراحان شهری محسوب شود تا به شهروندان، مسافران و گردشگران، فضاهایی خاطره‌انگیز و فراموش‌نشده‌ی ارائه کند. درواقع، امروزه در گونه‌بندی ورودی شهرها به‌طور معمول با دو صحنه روبه‌رو هستیم:

۱. صحنه‌ی خودجوش که به‌صورت غیرقانونی توسط ساکنان آن حوزه ایجاد شده و از هیچ الگوی اندیشیده شده‌ی تبعیت نمی‌کند اما به دلیل تکرار زیاد، خود به الگویی تبدیل شده است. مکانی که باید معرف شهر و هویت و ارزش‌های نهفته در آن باشد، به محل انباشت نخاله، زباله‌دان و تبعیدگاه صنوف مزاحم تبدیل شده است. بناها اکثراً بدون برنامه و خودجوش شکل گرفته‌اند، نه توالی آن‌ها دارای نظم است و نه احجام و جداره‌های آن طراحی و تعریف شده‌اند.
۲. صحنه‌ی ورودی‌هایی که براساس الگویی نامعلوم با دخالت مدیران شهری شکل گرفته است. رشد بی‌رویه و خودجوش این دسته از ورودی‌ها تا حد زیادی معلول دلایل زیر است:

الف) هجوم ساکنان آبادی‌های اطراف برای اشتغال در بخش خدمت‌رسانی به مسافران و رانندگان بین شهری، بیکاری مزمن و خوش‌نشینی بخش عمده‌ی

حرکت که به آن‌ها چشم دوخته سریع‌تر اتفاق می‌افتد: اشیایی که در فاصله‌ی نزدیک هم قرار دارند از نظر ناپدید می‌شوند؛ اشیایی که در فاصله‌ی متوسط قرار دارند اجمالاً دیده می‌شوند؛ ولی راننده قادر است محیط و مناظر دور دست را کاملاً مشاهده کند. تشخیص محل عوامل مختلف که معمولاً با شناخت هویت پاره‌یی از مظاهر مشخص در زمینه‌یی که آن عامل قرار گرفته صورت می‌پذیرد، گاه ممکن است به دلیل وجود پاره‌یی نمادهای مشخص و جدا از یکدیگر عملی باشد.^[۶]

بنابراین در طراحی فضاها، باید تناسبات، لبه‌ها، ویژگی‌های ریتم‌دار یا خطی فضا را طوری تنظیم کرد که سرعت حرکت را تحت تأثیر قرار دهد. در عین حال فرم فضا، سرعت حرکت و ادراک فضا را باید چنان در نظر گرفت که با حرکت ناظر در محیط و منظر، تجربه‌اش از فضا بیشینه شود. عنصری که در فضا قرار می‌گیرد کیفیتی مجسمه‌وار پیدا می‌کند و اگرچه به صورت فرم شناخته می‌شود، با فضا رابطه‌یی متقابل برقرار کرده و آن را تعریف می‌کند. با حرکت فرد در فضا و تغییر موقعیت‌اش، رابطه‌یی پویا و متحول میان عنصر و فضا، عنصر و لبه‌ی فضا، و عنصر و سایر عوامل شکل می‌گیرد و فضا برای فرد دارای هویت می‌شود. این عناصر را که به فضا هویت می‌بخشند می‌توان به دو دسته‌ی «عناصر مصنوع» و «عناصر طبیعی» تقسیم کرد. بدین ترتیب آثار و بناهای معماری در رده‌ی عناصر مصنوع، و آب و گیاهان و پستی و بلندی‌ها در رده‌ی عناصر طبیعی دسته‌بندی می‌شوند. با تغییر در سرعت حرکت و نوع وسیله‌ی نقلیه می‌توان از عناصر طبیعی -- به‌ویژه گیاهان (درختان) -- در تعریف ورودی شهرها کمک گرفت. می‌توان با طراحی نحوه‌ی استقرار درختان با شکل‌های گوناگون در مسیرهای ورودی، مسافران و بازدیدکنندگان شهر را برای تجربه‌کردن شهر آماده ساخت. به این ترتیب، مسافر به جای حرکت در بین بناهای فرسوده، کارگاه‌های متروک، مناطق صنعتی یا حتی مسیرهای خشک و برهوتی که یک‌باره به بافت متراکم شهری می‌پیوندند، در مسیری مفرح و سرزنده، و از میان فضاهایی پردرخت -- که به واسطه‌ی نوع، شکل، تراکم و ترتیب استقرارشان در کنار یکدیگر می‌توانند زبان گویای ورودی، به‌ویژه شهر، باشند -- عبور می‌کند و این مسیر از سایر مسیرها متمایز می‌شود.^[۷]

۴.۲. تأثیر حرکت، سرعت و زمان در فضای ورودی شهر

فضای ورودی شهرها شامل یک مسیر حرکتی است که جریان ورود به شهر را با توجه به سرعت زمان حرکت تسهیل می‌کند. حرکت نسبی است و تنها وقتی قابل درک است که سرعت و زمان لازم برای این حرکت در طی مسیر مشخص، متناسب و هماهنگ باشد. اسامی مختلفی که برای فضاهای مخصوص حرکت وجود دارد، نشان می‌دهد که برای انسان انواع مسیر حرکت وجود دارد: کریدور، خیابان، کوچه، اتوبان، و نظایر آن. سرعت بالای اتومبیل سبب محدودتر شدن قسمت قابل کنترل در زاویه‌ی دیدها و نتیجتاً بسته‌شدن زاویه‌ی دید می‌شود و لذا جهت‌یابی ذهنی بیشتری را طلب می‌کند. هرچه سرعت بیشتر شود جزئیات کم‌تری برای درک باقی می‌ماند. به این ترتیب ادراک محیط برای ما از داخل یک اتومبیل در حال حرکت با ادراک ما از همان محیط در حال پیاده‌روی تفاوت زیادی دارد.^[۸]

در اینجا منظور از زمان حرکت مدت زمانی است که ناظر در حال حرکت نیاز دارد تا فضا را درک کند. بنابراین زمان حرکت با سرعت حرکت رابطه‌ی عکس دارد و هرچه سرعت حرکت بالاتر باشد زمان حرکت کم‌تر شده و ناظر زمان کم‌تری برای

وجود این کاربری‌های عمدتاً تحت تأثیر توجهات اقتصادی، هزینه‌ی بالا برای شهر یا نبود نظارت بازدارنده و... در این عرصه‌هاست.

- ماهیت عملکردی کاربری‌های نیمه‌سازگار^۱؛
- نبود خدمات مناسب حوزه‌بندی و هم‌جواری کاربری‌ها؛
- نبود خدمات مناسب و سازگار با نیاز مسافران، از قبیل واحدهای پذیرایی، نمازخانه، سرویس بهداشتی، پمپ بنزین، استراحت‌گاه موقت و...

۳.۲.۲. نابه‌سامانی در سازمان دیداری (بصری)

- نبود ارزش‌های دیداری در ساخت وسازهای حومه و حاشیه‌ی شهر؛
- نبود عناصر محیطی از قبیل مبلمان شهری، فضاهای سبز، کف‌سازی، علائم و نشانه‌ها؛

- نامناسب بودن سیمای برخی از کاربری‌ها؛

- اختلاط نامناسب عامل مصنوع با بستر طبیعی.

۴.۲.۲. نابه‌سامانی در سازمان کالبدی

- توسعه‌ی خودجوش و فاقد برنامه‌ریزی؛
- وجود توده‌های منفصل، پراکنده و بی‌بهره از یک سازمان منسجم فضایی؛
- گسست میان عرصه‌های مختلف مبادی ورودی.

۵.۲.۲. نابه‌سامانی در سازمان محیط زیست

- هم‌جواری نامناسب عوامل مصنوع و طبیعی؛
- تهدیدات متوجه محیط زیست از سوی برخی از کاربری‌ها.

۶.۲.۲. نابه‌سامانی‌های سازمان ارتباطی

- نامتناسب بودن مختصات مبادی ورودی با نیاز واقعی ترافیکی؛
- رویکرد یکسان در طراحی هندسی مبادی ورودی؛
- ناکارایی مبادی ورودی در تبدیل مختصات حرکت برون‌شهری به درون‌شهری؛^[۹]
- اختلاط حرکت‌های ناهمگون با یکدیگر (حرکت‌های گذری، حرکت‌های همراه با توقف و حرکت‌های محلی).

۳.۲. عوامل مؤثر در طراحی فضا و محیط پیرامونی مسیرهای

ورودی به شهر

فضاهای شهری مانند هر پدیده‌یی در جهان دارای فرم و محتواست. عملکرد یک پدیده به‌طور معمول به‌فایده‌ی آن پدیده برای انسان اطلاق می‌شود، ولی معنا دربرگیرنده‌ی ارزش، مفهوم و پیام (عقلی یا احساسی و...) یک پدیده است.^[۱۰] در طراحی فضاها به‌منظور یادمان‌سازی و ایجاد محرک‌های دیداری، از شیوه‌های مختلفی می‌توان بهره برد؛ شیوه‌هایی که هریک در تغییر، تنوع، وحدت و توالی فضاها در طول یک مسیر، در القای فضای ادراکی و ایجاد حس مکانی قوی عمل کرده و آن را تشدید کنند. مهم‌ترین این عوامل عبارت‌اند از: میزان محصوریت فضایی، لبه‌ی فضا، تسلسل فضایی و سرعت حرکت. در طراحی مسیرهای ورودی به شهر، سرعت حرکت نقش عمده‌یی ایفا می‌کند، بنابراین باید نقش سرعت حرکت در محیط و منظر و تأثیر آن بر ادراک در نظر گرفته شود. در فاصله‌ی زمانی که راننده‌یی در محیطی در حال حرکت است، رابطه‌ی میان چشم او و مناظر مدام در حال تغییر است. این تغییر درمورد اجسام نزدیک به راننده‌ی در حال

درک محیط دارد. در فضاهای ورودی شهری سرعت و در نتیجه زمان حرکت یکی از مؤلفه‌های مؤثر در ادراک فضاهای مجزا و نهایتاً تشخیص سلسله‌مراتب فضایی و عملکردی به هم پیوسته است. البته همه‌ی این مباحث در مورد ورودی شهرهای امروزی و طی مسیر با وسیله‌ی نقلیه با سرعت حرکت بالا درست است. چه بسا ناظر پیاده با سرعتی پایین‌تر و زمان حرکتی بالاتر با فضاهای پراکنده و نامربوط به هم روبرو شده و کلیت فضای ورودی شهر را به عنوان فضای واحد درک نمی‌کند. برای این که بتوان سلسله‌ی فضا را به صورت فضاهای متوالی ادراک کرد، باید فرد با عبور از داخل سلسله‌مراتب فضاها، فضاهای مجزا و قابل تمیز را تشخیص داده و آن‌ها را مرتبط به هم ادراک کند. کیفیت فضاهای متوالی بستگی دارد به: محصوریت، یک‌مرتبه‌گی، تنگ و گشاد شدن فضا، سرپوشیده بودن، ایجاد سایه - روشن و تأکید کالبدی.^[۹]

۳. نمونه‌هایی از دستورالعمل‌ها و الگوهای سامان‌دهی

مبادی ورودی شهر

۱.۳. سازمان ارتباطی: مسیر حرکتی

۱. تعریف مشخصه‌های عرضی مناسب مسیر حرکتی، متناسب با بار ترافیکی، نوع کنش‌ها و فعالیت‌های مجاور امری ضروری است. تعداد خطوط سواره، نحوه‌ی تفکیک باندهای طرفین، بود یا نبود پناهگاه، بود یا نبود مسیرهای کندرو و مسیرهای دسترسی از پشت، بود یا نبود باندهای مختص دوچرخه، و نیز وزن و جایگاه پیاده‌روها در رابطه با مبادی ورودی مختلف متفاوت است و به صورت موضعی تعیین می‌شود.

۲. مشخصه‌ی عرضی مبادی ورودی می‌تواند در بخش‌های مختلف مبادی ورودی تغییر کند. این تغییر که تحت تأثیر مختصات حرکت و سرعت مجاز وسایل نقلیه‌ی سنگین و سبک در بخش‌های مختلف مبدأ ورودی است، باید با رعایت الزامات ترافیکی و اصول مهندسی راه صورت پذیرد.

۳. پیش‌بینی تمهیدات لازم به منظور کنترل سرعت حرکت در قالب آستانه‌های زیر ضروری است:

- میزان سرعت حرکت در محدوده‌ی ورود روانی پایین‌تر از سرعت حرکت برون‌شهری باشد؛

- میزان سرعت حرکت در محدوده‌ی دیداری به‌اندازه‌ی متوسط (حد واسط سرعت حرکت در محدوده‌های ورود فیزیکی و روانی) باشد؛

- میزان سرعت حرکت در محدوده‌ی ورود فیزیکی به‌اندازه‌ی سرعت حرکت درون‌شهر باشد.

۴. در صورت استفاده از پناهگاه به منظور تفکیک باندهای سواره (در بلوارها)، عرض باند سبز و نوع پوشش گیاهی آن باید چنان باشد که این باندهای سبز جاذب جمعیت نباشد و به عنوان فضای سبز تجمعی قلمداد نشود. (مثلاً، عرض نوار سبز از حد معینی بیشتر نباشد).

۵. تا حد امکان انشعابات مبدأ ورودی کمینه شود.

۶. هیچ‌یک از واحدهای فعالیتی و خدماتی حاشیه‌ی ورودی نباید بدون واسطه و مستقیماً به مسیر حرکتی سواره ارتباط داشته باشند. در این رابطه استفاده از کندرو و نیز مسیرهای دسترسی اختصاصی راهگشاست. همچنین از تغییر

جناح دسترسی (دسترسی از پشت) می‌توان به عنوان راهکاری عملی در طراحی استفاده کرد.

۷. در جانیابی خدمات، فعالیت‌ها و کنش‌ها از انتخاب فعالیت‌های جاذب جمعیت و جاذب سفر که بار ترافیکی مبادی ورودی را به ناگاه و در گره‌های مختلف افزایش می‌دهد تا حد امکان دوری شود.

۸. برای گزینشی شدن جریان حرکت به سمت شهر توصیه می‌شود^[۱۲]:

الف) از یک حوزه‌ی راهبردی به بعد، ورود پاره‌یی از وسایل نقلیه محدود شود؛

ب) پارکینگ سواره، به خصوص برای پارک وسایل نقلیه‌ی سنگین پیش‌بینی شود^{۱۳}؛

ج) این پارکینگ‌ها به سیستم ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهر (مترو، اتوبوس و تاکسی‌های درون‌شهری) متصل شود. (اتخاذ تمهیدات مناسب برای رفع جلوه‌های دیداری نامناسب این پارکینگ‌ها ضروری است. مثلاً می‌توان از جدارهای سبز - پوشش گیاهی - در اطراف پارکینگ استفاده کرد).

۲.۳. سازمان ادراکی: نمادها و نشانه‌های هویتی شهر

۱. تأکید بر هویت شهر در مبادی ورودی از طریق روش‌های زیر امکان‌پذیر است:

- استقرار پاره‌یی از فعالیت‌های شناخته‌شده که برای شهر جنبه شناسنامه‌یی دارند^{۱۴}؛

- تقویت عملکردها، یا چگونگی استفاده از زمین که در خاطره‌ی جمعی توده‌ی مرتبط با شهر پذیرفته شده و در ذهن مردم نقش بسته است؛

- تقویت دید و منظر نسبت به یک یا چند عنصر نشانه‌یی طبیعی مانند کوه، رودخانه، باغ و...، یا عناصر مصنوع مانند منظر گسترده‌ی شهری، بناهای مذهبی، عناصر تاریخی نشانه‌یی، راسته‌ی خیابان‌های پراهمیت و...؛

- استفاده از شکل‌های نمادین و بزه‌ی آن شهر مانند شکل سباط (دالان) و...؛

- استفاده از مؤلفه‌های هویتی (برآمده از ریخت‌شناسی کالبد بومی شهر) در کلیت و اجزای احجام و جدارهای ساختمان؛

- استفاده از نمادها و نشانه‌هایی که در مسیرهای مختلف ورودی نصب می‌شوند و به نحو ملموسی بر مفهوم هویتی شهر تأکید می‌کنند. این نمادها می‌توانند به صورت تابلو، بیلپورد یا مثلاً پوشش گیاهی نخل در شهرهای جنوبی ظاهر شوند.

۲. در استخراج و تجسم عناصر هویتی (جنبه‌ی کالبدی - فیزیکی عناصر هویتی) توجه به موضوعات زیر ضروری است:

- اکیداً از سطحی‌نگری پرهیز شود؛

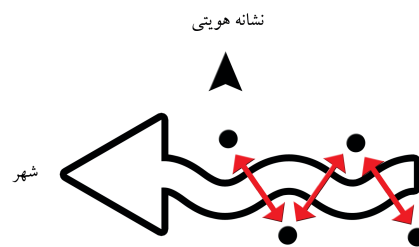
- نوآوری توصیه می‌شود، اما اگر نوآوری باعث تخطئه‌ی موضوع می‌شود یا درک و خوانایی نشانه را کم می‌کند، استفاده از نمادهای اولیه بهتر است؛

- نشانه‌های مختلف طراحی‌های متنوعی داشته باشد. در عین حال، ضمن پرهیز از یکنواختی طرح از یک‌مرتبه‌گی نیز دوری شود؛

- در منظر ذهنی قالب مرتبط آن شناخته شده باشد؛

- بهتر است تجسمی باشد، اما این انتزاعی شدن خوانایی نشانه‌ها را برای عموم بهره‌وران و مخاطبان کاهش ندهد. (این یک واقعیت است که انتزاعی تر شدن موضوع، فهم و درک نشانه را تخصصی‌تر می‌کند).^[۱۵]

۴. توصیه می‌شود عمق حوزه‌های استقراری در فواصل دورتر نسبت به شهر کم‌تر و به تدریج با نزدیک‌تر شدن به شهر عمق بیشتری پیدا کنند (شکل ۵).
۵. توصیه می‌شود عرض (بر) حوزه‌های استقراری در فواصل نزدیک‌تر به شهر بیشتر باشد و با دور شدن از شهر بر کم‌تری داشته باشند (با در نظر گرفتن تأثیر بصری عامل حرکت).

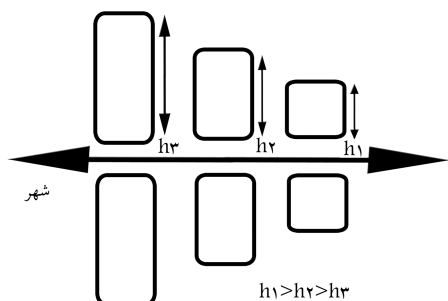


شکل ۳. تسلسل دیداری نمادها و نشانه‌ها.

۴.۳. سازمان فعالیتی: خدمات دروازه‌یی

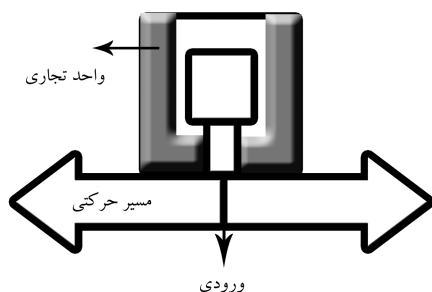
۱. خدمات دروازه‌یی تا حد امکان باید به صورت مجتمع دیده شوند.
۲. توصیه می‌شود طراحی مجتمع‌های دروازه‌یی مطابق اصل برخورداری از انعطاف عملکردی باشد و استفاده‌های چندمنظوره از آن‌ها ممکن شود.
۳. دسترسی سواره به کلیه خدمات دروازه‌یی (اعم از مجتمع یا غیرمجتمع) باید صرفاً با واسطه صورت پذیرد. پیش‌بینی دسترسی مستقیم و بدون فاصله از مسیر حرکتی سواره مجاز نیست.
۴. برای حذف جلوه‌های دیداری عملکردهایی که ماهیتاً نوع فعالیت‌شان جلوه‌ی مطلوبی ندارد (مانند کارواش، تعمیرگاه و...)، می‌توان از راهکارهای زیر استفاده کرد:

- استفاده از الگوی حیاط مرکزی که در آن واحدهای فعالیتی داخل یک مجموعه‌ی درون‌گرا و پیرامون یک حیاط قرار گیرند (شکل ۶)؛
- ارتباط با مجموعه حیاط مرکزی باید از طریق یک یا چند درب ورودی مشخص صورت پذیرد؛
- به منظور برخورداری تمامی جداره‌های نمادار از پرداخت مناسب و نیز تأکید بر نوع فعالیت مستقر در مجتمع، در بدنه‌ها باید واحدهای تجاری مرتبط



شکل ۵. عمق حوزه‌های استقراری در فاصله‌های مختلف از شهر.

واحد تعمیرگاهی



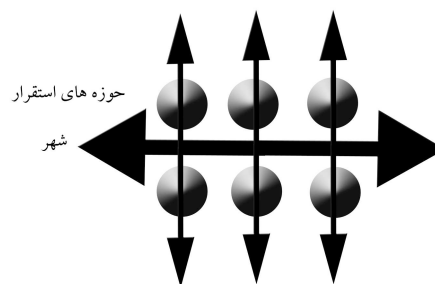
- شکل ۶. الگوی حیاط مرکزی در استقرار واحدهای فعالیتی با جلوه‌ی دیداری نامطلوب.

- نمادها و نشانه‌ها در عرصه‌ی مبدأ ورودی توزیع شده باشند. این توزیع الزاماً به معنای تراکم یکسان نیست. به عنوان مثال، با گذر از حوزه‌های ورود دیداری به ورود روانی و در نهایت ورود فیزیکی ممکن است به تدریج تراکم نشانه‌ها بیشتر شود یا در جریان این روند از عناصر مشهودتری استفاده شود؛
- موضوع استقرار نمادها باید آگاهانه انتخاب شود؛
- موضوع استقرار عناصر نمادین و نشانه‌یی به گونه‌یی انتخاب شود که باعث تسلسل دیداری و مقیاس‌دار شدن حرکت در امتداد مسیر حرکتی شود (شکل ۳).

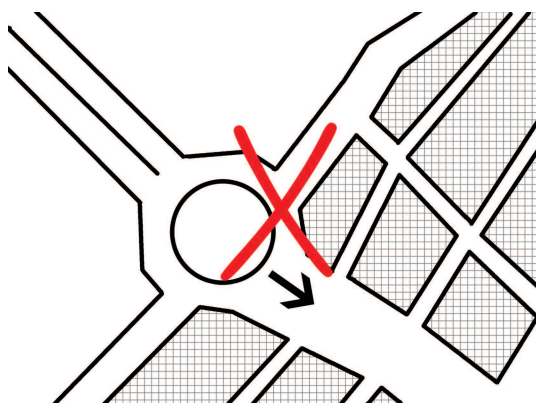
می‌توان مباحث گفته‌شده را چنین جمع‌بندی کرد که شاید دشوارترین بخش تعریف ورود به شهر، انتخاب و استفاده از مصادیق عرفی برای تقویت نشانه‌های هویتی شهر باشد. متأسفانه در استفاده از مصادیق، گاه برخورداری بسیار سطحی به لوث‌شدن موضوع منجر شده است.

۳.۳. سازمان کالبدی: حوزه‌ی استقراری^۲

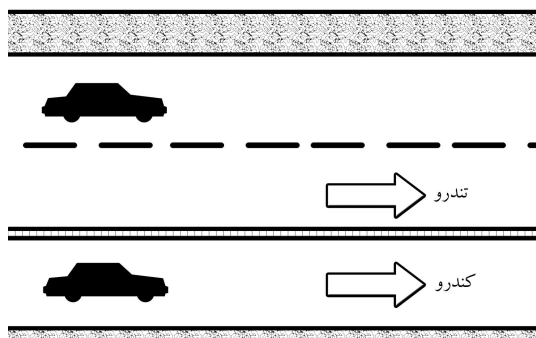
۱. در تعیین حوزه‌های استقراری، پیدایش لبه‌ی پرو ممتد توسط ساخت‌وسازها با اصول کیفیت محیطی مبادی ورودی سازگار نیست. بنابراین توصیه می‌شود در بخش‌های مختلف، فاصله‌ی مناسبی میان حوزه‌های استقراری در نظر گرفته شود، به نحوی که دید به پشت (پس‌زمینه) و تأکید بر خالی‌بودن یا سم‌ز بودن عرصه تا حد امکان حفظ شود.
۲. توصیه می‌شود که با نزدیک‌تر شدن به بافت درونی‌تر شهر این فواصل خالی (فواصل میان حوزه‌های استقراری) کم‌تر شود تا در حین حرکت پیوستگی احجام ساختمانی بیشتر شود.
۳. تقابل حوزه‌های استقراری روبه‌روی یکدیگر (در طرفین مسیر حرکتی) به نوعی می‌تواند یادآور حصارهای چندلایه (به صورت یک مفهوم انتزاعی) نیز باشد (شکل ۴).



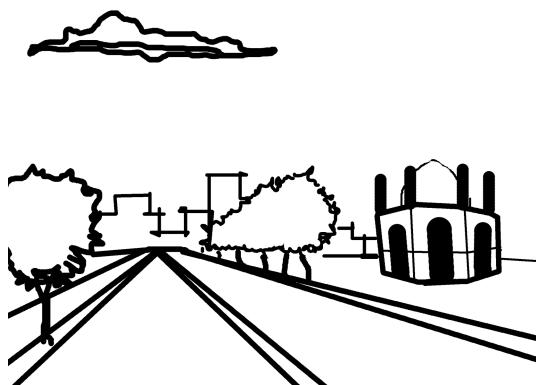
شکل ۴. ایجاد حصارهای چندلایه.



شکل ۷. ممنوعیت احداث فلکه در ورودی شهرها.



شکل ۸. تفکیک بخش های کندرو و تندروی محور سواره ورودی به شهر.



شکل ۹. حفظ ویژگی های قدیمی شهر در ورودی آن.

(مانند فروشگاه های لوازم یدکی که از جلوه ای فعالیتی مناسبی برخوردارند) استقرار یابند؛

- چنانچه به دلیل موجه امکان تجمیع، جابه جایی یا حذف واحدهای موجود وجود ندارد، می توان درمورد فعالیت های تعمیرگاهی از الگوی تغییر جبهه ای دسترسی استفاده کرد.

۵.۳. پوشش گیاهی

در انتخاب پوشش گیاهی عرصه های سبز مصنوع، توجه به مؤلفه های زیر ضروری است:

۱. در پیشنهاد افزایش عرصه های سبز مبادی ورودی توجه به شرایط زیست محیطی بومی اهمیت دارد.

- هزینه ها و سازوکار نگهداری؛

- نیاز آبی پوشش گیاهی؛

- طیف و تنوع (مثلاً تنوع رنگی گونه های گیاهی)؛

- میزان تطابق با شرایط آب و هوایی؛

- بومی بودن گیاهان؛

- جنبه های دیداری آن ها در سرعت های مختلف حرکتی؛

- جنبه های دیداری گیاهان در فصول مختلف (همیشه سبز بودن یا خزان پذیر بودن و...)

- میزان آلودگی معابر سواره و پیاده به وسیله گیاهان. اکیداً توصیه می شود تا حد امکان از گیاهان آلوده کننده ی معابر استفاده نشود؛

- میزان نیاز پوشش گیاهی به مراقبت و این که آیا این میزان مراقبت در توان مجموعه ی مدیریت شهری هست یا خیر؛

- ارتفاع و حد نهایی رشد گونه های مختلف؛

۲. فاصله های کاشت گیاهان با در نظر داشتن جلوه های دیداری در جریان سرعت های مختلف حرکت سواره، دوچرخه (در صورت وجود) و پیاده تعیین می شود.^[۱۱]

۴. ضوابط طرح بهسازی و نوسازی ورودی شهر

۱.۴. کلیات^[۳]

- احداث فلکه در ورودی شهرها ممنوع است (شکل ۷)؛

- محور سواره ورودی شهر باید دارای تندرو و کندروی تفکیک شده باشد (شکل ۸)؛

۲.۴. حفظ و نگهداری کاراکتر

- دید به نقاط شاخص طبیعی یا مصنوع شهر در ورودی، حفظ و تقویت شود (شکل ۹)؛

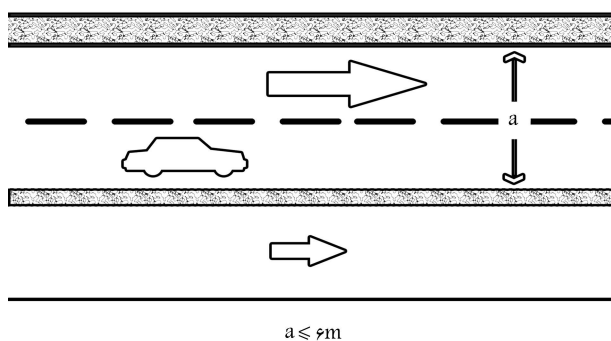
- نقاط شاخص قدیمی در کنار مسیر باید حفظ شود.

۳.۴. کاربری ها و فعالیت ها

- احداث پمپ بنزین، نمازخانه و توالی عمومی در لایه ی اول -- مثلاً در محدوده ی یک حیاط مرکزی -- مجاز است.

- استقرار کاربری های آلودگی زا و بدمنظر (تعمیرگاه و کارگاه های صنعتی و پارکینگ کامیون ها و...) در لایه ی اول ممنوع بوده و باید به صورت مجتمع به لایه ی دوم منتقل شود.

- دانه بندی حاشیه محور هر قدر به بافت شهر نزدیک می شود باید به تدریج ریزتر و متراکم تر شود (شکل ۱۰).

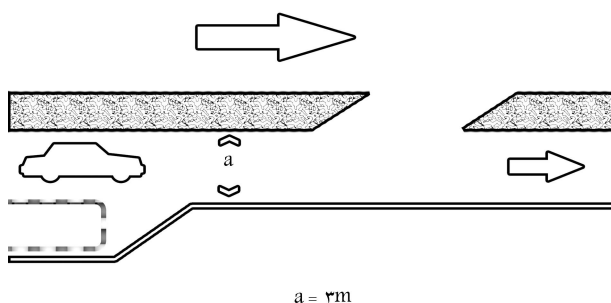


شکل ۱۳. بیشینه عرض تندرو در دو طرف حرکت در مسیر ورودی شهر.

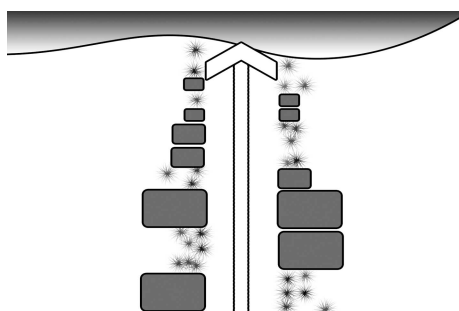
- عرض مفید سواری کندرو به اضافی محل توقف خودرو باید ۵ متر باشد.
- در حاشیه‌ی مسیر کندرو ورودی شهرها باید امکان پارک خودرو وجود داشته باشد.
- احداث هر نوع پارکینگ جمعی فقط در لایه‌ی دوم مجاز است.
- عرض معبر کندرو در محدوده‌ی توقف ممنوع یا در محدوده‌های ورود و خروج به معبر تندرو ۳ متر است (شکل ۱۴).

۵.۴. بدنه‌ها و جداره‌ها

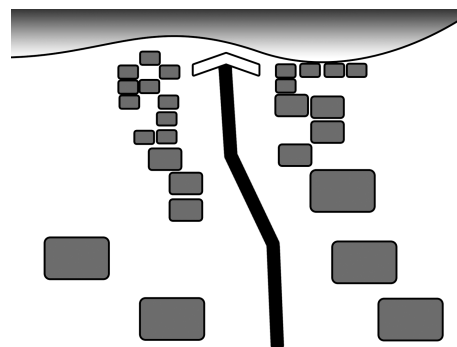
- بدنه‌ها و احجام ورودی شهر با تأکید بر خصوصیات اقلیمی و بومی شهر ساخته شوند.
- تقارن نسبی دوجداره‌ی مسیر برای افزایش وضوح و خوانایی مسیر حفظ شود (شکل ۱۵).
- تفکیک و تغییر کاربری باغات و محوطه‌ی سبز اطراف مسیر ورودی ممنوع است.



شکل ۱۴. عرض معبر کندرو در محدوده‌ی توقف ممنوع یا در محدوده‌های ورود و خروج به معبر تندرو.



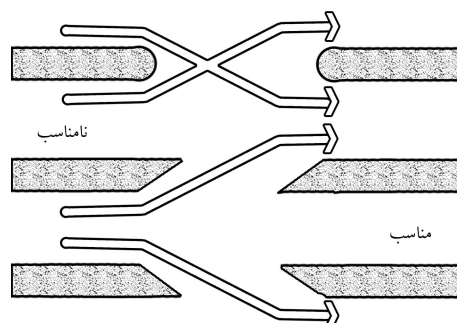
شکل ۱۵. تقارن نسبی دوجداره‌ی مسیر ورودی شهر.



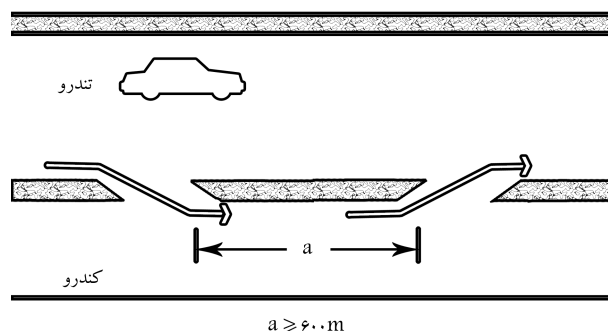
شکل ۱۶. چیدمان دانه‌بندی حاشیه محور از درشت و متفرق به ریز و مترکم در نزدیک شهر.

۴.۴. حرکت سواری، دسترسی‌ها و دیدها

- قبل از رسیدن به محدوده‌ی ورودی شهر، خروجی‌های لازم برای خارج شدن خودروهای سنگین از مسیر ورودی و اتصال به کمربندی در نظر گرفته شود.
- دید به تقاطع‌ها و خروجی‌ها نباید به وسیله‌ی تابلوهای راهنما، جداول و علائم مسدود شود.
- ورودی از تندرو به کندرو، یا برعکس، در هر نقطه باید دارای یکی از عملکردهای فوق باشد (شکل ۱۱).
- کم‌ترین فاصله‌ی ورودی و خروجی از تندرو به کندرو و برعکس باید ۶۰۰ متر باشد (شکل ۱۲).
- جاده‌های متقاطع با مسیر ورودی نباید مستقیماً به باند تندرو اتصال داشته باشند (شکل ۱۳).
- عرض سواری تندرو در هر طرف بیش از ۶ متر مجاز نیست.



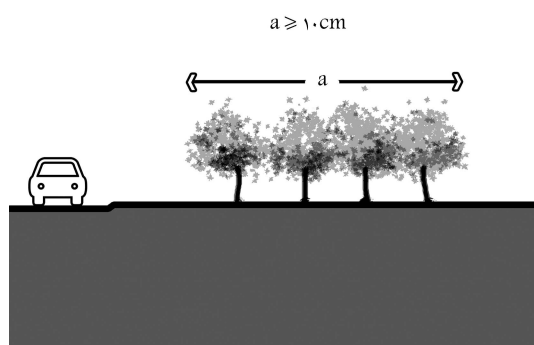
شکل ۱۱. ممنوعیت تغییر مکان هم‌زمان از کندرو به تندرو و برعکس.



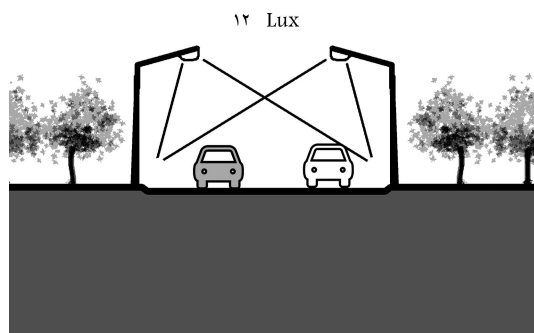
شکل ۱۲. کمینه فاصله‌ی ورودی و خروجی از تندرو به کندرو.

۶.۴. کف

- مسیر برای حفظ زیبایی باید در تطابق با توپوگرافی و شکل طبیعی محل باشد (شکل ۱۶).
- در صورت انحنای مسیر، استفاده از قوس ها با شعاع بسیار کم ممنوع است (شکل ۱۷).
- تغییرات ناگهانی در عرض مسیر در باند تندرو ممنوع است.
- ایجاد ناهمواری، پستی و بلندی ناگهانی در کف مسیر (مانند سرعت گیر) در تمام طول مسیر ممنوع است.
- ارتفاع جداول حاشیه ی مسیرها و جزیره های میانی نباید بیش از ۱۵ سانتی متر باشد (شکل ۱۸).



شکل ۱۹. کمینه عرض درخت کاری در طرفین طول مسیر ورودی.



شکل ۲۰. میزان روشنایی مسیر ورودی.

۷.۴. پوشش گیاهی

- طرفین طول مسیر ورودی دست کم به عرض ۱۰ متر درخت کاری شود (شکل ۱۹).
- تراکم عناصر پوشش گیاهی با نزدیک شدن به محدوده ی شهر افزایش یابد.
- پوشش گیاهی طرفین مسیر ورودی باید دارای تعادل دیداری باشد.

۸.۴. مبلمان شهری

- تجهیزات شهری مورد نیاز مسافرین -- نظیر باجه تلفن عمومی، آبخوری و شیرآب، سطل زباله و نیمکت -- باید در حوزه ی پیاده رو و کندرو ورودی قرار گیرند.

۹.۴. صوت

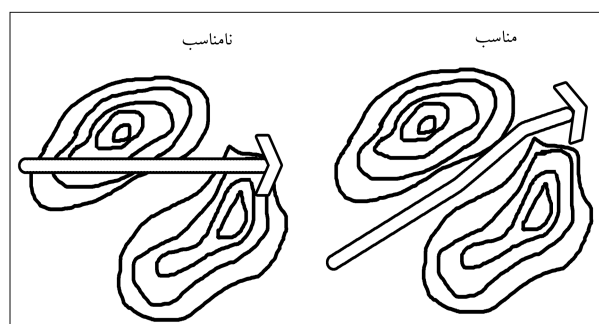
- بیشترین حد مجاز صوت در ورودی شهرها ۵۵ دسی بل است.

۱۰.۴. نور

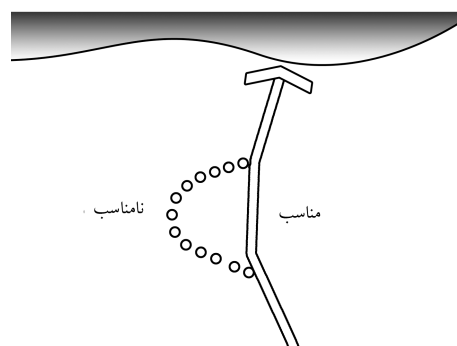
- میزان روشنایی ورودی باید ۱۲ لوکس باشد (شکل ۲۰).
- ورودی و خروجی های منتهی به مسیر ورودی نورپردازی شوند.

۵. چگونگی ایجاد ورودی های مناسب در شهر

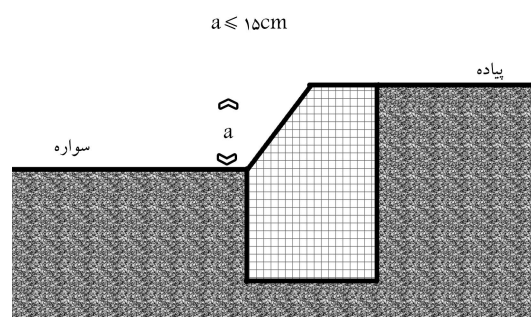
- با بررسی ساختار شهرهای قدیم ایران مشاهده می شود که ورودی شهر یکی از میان ساختارهای شهر بوده که بیرون شهر را به داخل آن پیوند می داده و جزو بافت شهر محسوب می شد. [۱۲]



شکل ۱۶. تطابق مسیر با توپوگرافی و شکل طبیعی محل.



شکل ۱۷. ممنوعیت استفاده از قوس ها با شعاع بسیار کم.



شکل ۱۸. بیشینه ارتفاع جداول حاشیه ی مسیرها و جزیره های میانی.



شکل ۲۱. کاربری‌های موجود در بدنه‌ی شرقی مسیر ورودی شهر.



شکل ۲۲. فضای سبز و زیست محیطی ورودی شهر.

براین اساس، و با توجه به اهمیت ساختار شهر، در شهر امروز نیز ورودی باید جزئی از استخوان‌بندی شهر باشد که مرتبط با بافت شهر است و باید محل انتقال و تبدیل کارکردهای برون‌شهری به عملکردهای درون‌شهری باشد و به‌وجودآورنده‌ی سلسله‌مراتب ورود -- چه به‌لحاظ عملکردی، با اتصال به فضاهای عمومی‌تر و شالوده‌ی اصلی شهر و از آنجا به درون بافت‌های شهری و محله‌ها و چه از نظر دیداری به‌وسیله‌ی محصورشدن تدریجی فضا و تبدیل تدریجی آن به فضاهای شهری. از سوی دیگر به‌دلیل گستردگی شهر امروز و همچنین سرعت وسایل نقلیه که موجب درک فضای بیشتر در مدت زمان کوتاه‌تر می‌شود، فرم شهر در محل ورود باید نمایان‌گر و پذیرای ورود باشد و به‌شکل یک بافت شهری متشکل از فضاهای متوالی که رفته‌رفته محصورتر می‌شوند درآید. به تعبیر دیگر، ورودی باید در مقیاس شهرهای امروز باشد و دیگر نمی‌تواند منحصر به یک بنا، یک فضا یا یک دروازه باشد؛ گرچه در شهرهای قدیم فضاهای قبل و بعد از دروازه جزو ورودی شهر بود و کارکرد ورودی را داشت. همچنین در شهرهای ایرانی، به‌ویژه در دوران شکوفایی شهرنشینی، به تناسب جهت ورود و اهمیت ورودی‌های شهر، عملکردهایی در اماکن شکل می‌گرفت که هم سلسله‌مراتب ورود را پدید می‌آورد و هم نیازهای واردشوندگان را تأمین می‌کرد. به همین ترتیب در شهر امروز نیز با توجه به شرایط زمان باید عملکردهایی سامان‌یافته در ورودی شهر واقع شوند که پاسخ‌گوی نیازهای ورود باشند. اما از آنجا که این عملکردها هم در خدمت واردشوندگان به شهر و هم در خدمت عبورکنندگان از شهر است، باید ترتیب قرارگیری آن‌ها رعایت شود تا ترافیک عبوری بی‌جهت به داخل شهر منتقل نشود.^[۱۳]

از آنجا که ورودی مکانی است برای پایان یک حرکت و آغاز حرکتی دیگر، باید به ورودی شهر به‌عنوان مکانی برای تبدیل انواع حرکت‌ها به یکدیگر نگاه کرد، و وسایل نقلیه‌ی برون‌شهری را برای روان‌کردن ترافیک و سیستم حمل‌ونقل شهری و به عبارتی برای کاهش هرچه بیشتر اختلالات حرکتی و تداخل جابه‌جایی‌های مختلف تلقی کرد. بی‌توجهی در طراحی مناسب ورودی شهر سبب ایجاد ناهماهمنی‌هایی ازجمله ناهماهمنی در سازمان ادراکی، سازمان فعالیتی، سازمان بصری، سازمان کالبدی، سازمان محیط زیست، سازمان ارتباطی می‌شود و چهره نامطلوبی به شهر می‌بخشد.

طراحی مناسب ورودی شهرها سبب جذب مسافران و گردشگران به داخل شهر شده و به رشد اقتصادی شهر کمک زیادی می‌کند، و در نتیجه رفاه عمومی شهروندان، ارتقاء کیفیت زیست‌محیطی و اجتماعی را به دنبال خواهد داشت.

۱.۵. موقعیت موجود ورودی شهر زنجان

تجمع بیش از حد خودروها و نیز وجود کاربری‌های ناسازگار در کنار هم و در حاشیه‌ی مسیر نقش عمده‌ی در ارائه‌ی سیمای زشت و ناهنجار و آلودگی مسیر دارند (شکل ۲۱).

وجود فضای سبز یکی از مصالح طراحی بصری (دیداری) است که علاوه بر مزایای زیست‌محیطی، مکان‌هایی را برای تجربه‌ی فضا به‌وجود می‌آورد. فضای سبز موجود در ورودی تنها در فلکه، پناهگاه میانی و کنار مسیر مشاهده می‌شود (شکل ۲۲). وجود برخی از خدمات سازگار با نیاز مسافران اعم از هتل، مجموعه تفریحی، مسجد و پلیس در ورودی شهرها، نقش مؤثری در تأمین رفاه عمومی مسافران خواهد داشت. (شکل ۲۳)

عنصر ورودی شهر باید معرف شهر و نشان‌دهنده‌ی هویت تاریخی شهر باشد و بیان‌گر یکی از وجوه شخصیتی شهر باشد تا به شناخت اولیه‌ی مسافر کمک



شکل ۲۵. نورپردازی ورودی شهر.



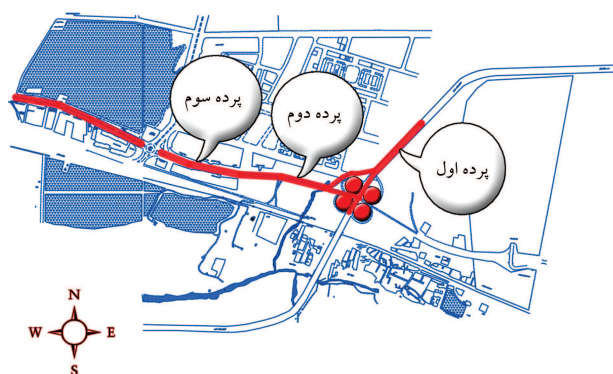
شکل ۲۳. کاربری‌های موجود در ورودی.



شکل ۲۶. موقعیت محور ورودی زنگنه (مسیر ورودی آزادراه تا فلکه‌ی ورودی شهر).



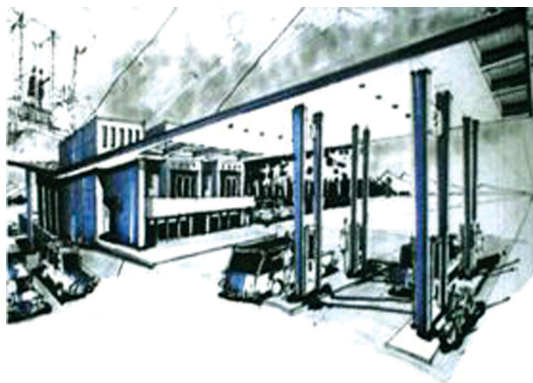
شکل ۲۴. عنصر ورودی شهر زنگنه.



شکل ۲۷. پرده‌گذاری در مسیر ورودی به شهر زنگنه.

کند. روی المان موجود در فلکه آیه‌ی «لااله الا الله» با ظرافت بسیار نوشته شده که نشان‌دهنده‌ی اعتقادات مذهبی شهر زنگنه است (شکل ۲۴). این تصاویر نشان‌دهنده‌ی نورپردازی نامناسب در فلکه‌ی ورودی شهر است زیرا شلوغی چراغ‌ها در فلکه سبب شده تا عنصر موجود در فلکه از دید مخفی بماند (شکل ۲۵).

با توجه به وضعیت موجود در شهر زنگنه می‌توان گفت که ورودی این شهر با وجود داشتن برخی از کاربری‌های مورد نیاز مسافران نیازمند رعایت سلسله‌مراتب و عرض دسترسی‌ها و کاربری‌های مناسب است که به صورت گرافیکی به آن‌ها اشاره خواهد شد. (شکل ۲۶ و ۲۷)



شکل ۳۰. پمپ‌های سوخت‌رسانی اتومبیل (پمپ بنزین و پمپ گاز).

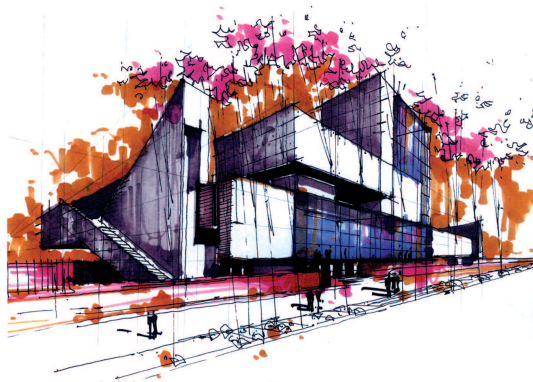
ج) پرده سوم

هدف: طراحی شبکه ارتباطی و تعیین کاربری‌های مربوطه با رعایت:

- طراحی دو خط تندرو، یک خط کندرو، و یک خط پارکینگ در طرفین مسیر؛
- عرض هریک از خط‌های تندرو ۳ متر؛
- عرض هریک از خط‌های کندرو ۳ متر؛
- عرض خط پارکینگ ۳ متر؛
- عرض خط رفیوژ میانی ۳ متر؛
- عرض خط‌های تفکیک مسیر تندرو و کندرو ۲ متر؛
- عرض پیاده رو ۳ متر؛
- کاشت درختان کوتاه در سرعت‌های کم. (شکل ۳۱)



شکل ۳۱. پرده سوم: مقطع پیشنهادی مسیر ورودی شهر.



شکل ۳۲. اسکیس از مجتمع جهانگردی.

الف) پرده اول

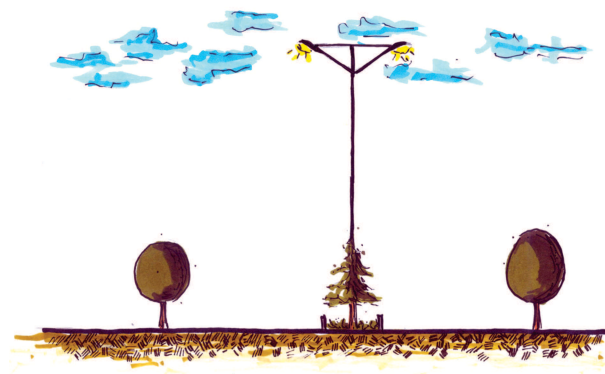
هدف: طراحی شبکه‌ی ارتباطی با رعایت سلسله‌مراتب دسترسی‌ها با رعایت:

- طراحی سه خط سواره در طرفین مسیر آزادراه؛
- عرض هریک از خط‌های سواره ۳/۷۵ متر؛
- عرض رفیوژ میانی ۴ متر؛
- کاشت درختان بلند در سرعت‌های بالا.^[۱۴] (شکل ۲۸)

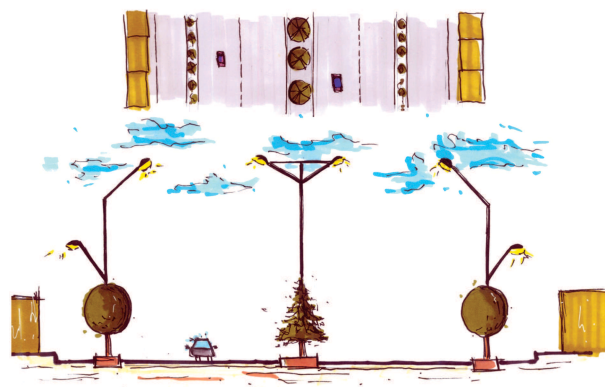
ب) پرده‌ی دوم

هدف: طراحی شبکه‌ی ارتباطی و تعیین کاربری‌های مربوطه با رعایت:

- طراحی دو خط تندرو و یک خط کندرو در طرفین مسیر؛
- عرض هریک از خط‌های تندرو ۳ متر؛
- عرض هریک از خط‌های کندرو ۳ متر؛
- عرض خط رفیوژ میانی ۳ متر؛
- عرض خط‌های تفکیک مسیر تندرو و کندرو ۲ متر؛
- عرض پیاده رو ۲ متر؛
- کاشت درختان متوسط در سرعت‌های متوسط. (شکل ۲۹)
- کاربری‌های در نظر گرفته شده در این پرده شامل خدمات تعمیرگاهی مانند تعمیرگاه‌ها، کارواش‌ها، فروشگاه‌های لوازم خودرو و لوازم یدکی، و پمپ‌های سوخت رسانی اتومبیل (پمپ بنزین و پمپ گاز) هستند. (شکل ۳۰)



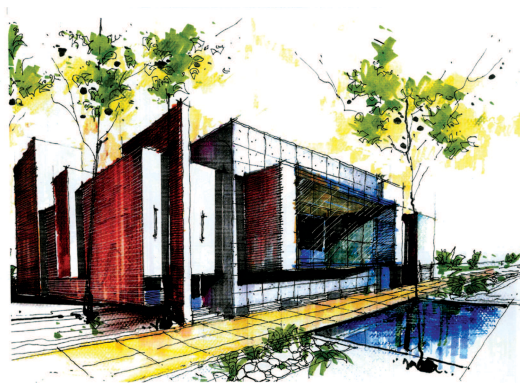
شکل ۲۸. پرده‌ی اول: مقطع و پلان پیشنهادی مسیر ورودی.



شکل ۲۹. پرده دوم: مقطع و پلان پیشنهادی مسیر ورودی.



شکل ۳۴. پست انتظامی.



شکل ۳۳. اسکس یک مهمان پذیر یا هتل جهانگردی.

مجموعه خدمات دروازه‌یی مبادی ورودی مشتمل‌اند بر:

الف) خدمات عام: ۱. فروشگاه‌های تجاری مرتبط با مسافران؛ ۲. نمازخانه؛ ۳. سرویس بهداشتی؛ ۴. رستوران، کافه، اغذیه فروشی؛ ۵. استراحت‌گاه‌های موقت و محدود. (شکل ۳۲ و ۳۳)

ب) خدمات جهانگردی: هتل، متل، کمپ و سایت‌های چادرزنی.

ج) خدمات حمل‌ونقل: پارکینگ وسایل نقلیه سنگین، پایانه‌ها و...

د) خدمات انتظامی: پست‌های انتظامی و پلیس راه. (شکل ۳۴)

۶. نتیجه‌گیری

طبق مطالعات انجام‌شده، فضاهای ورودی شهرها به‌عنوان مفصل پیونددهنده‌ی دو

فضا در ایجاد پیوند و برقراری ارتباط میان شهر و پیرامون آن از برخی الگوهای رایج ارتباطات فضایی پیروی می‌کنند. طراحی نامناسب یا شکل‌گیری بی‌برنامه‌ی فضای ورودی شهرها، عدم سازمان‌دهی فضایی - کالبدی، نامناسب بودن سیمای کاربری، عدم توجه مسئولان و... از علل عمده‌ی ضعف در عملکرد فضاهای ورودی شهرها به‌منظور پاسخ‌گویی به نیازهای مسافران و حتی ساکنین شهرها به‌عنوان یک فضای شهری است. بنابراین فضای ورودی شهرها نیازمند ایجاد سلسله‌مراتب در مسیر حرکتی جریان ورود به شهر است تا از یک‌مرتبه‌ی ورود به شهر و رویارویی ناگهانی دو عرصه با هم جلوگیری شود. در این میان توجه به حوزه‌های واسطه‌ی فضای خارج شهر به فضای داخل شهر بهترین ابزار برای دست‌یابی به این امر است. این حوزه‌ها که شامل حوزه‌های مستقل و نیمه‌مستقل‌اند، به‌عنوان مفصل، تغییر ریت و آهنگ ورود به شهر را ممکن می‌سازند.

منابع

۱. سلطان‌زاده، حسین، فضاهای شهری در بافت‌های تاریخی ایران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، چاپ سوم، تهران (۱۳۸۵).
۲. ابلقی، علیرضا و پورجوهری، امیرحسین «مبادی ورودی شهرها و تدوین اصول و معیارهای سامان‌دهی برای بازیابی یک فضای شهری فراموش شده»، مجله آبادی، مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، شماره ۵۳، (۱۳۸۵).
۳. پاکزاد، جهان‌شاه، راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری، شورای انتشارات، چاپ دوم، (۱۳۸۵).
۴. بحرینی، سیدحسین و علی‌طالب بابلی، ناهید «تدوین اصول و ضوابط طراحی محیط ورودی شهر»، مجله محیط‌شناسی، شماره ۸، دانشگاه تهران، تهران (۱۳۸۲).
۵. پاکزاد، جهان‌شاه، مبانی نظری و فرایند طراحی شهری، انتشارات شهیدی (۱۳۸۵).
۶. لینیچ، کوین، سیمای شهر، منوچهر مزینی، چاپ ششم، انتشارات دانشگاه تهران (۱۳۸۳).

پانویس

۱. صرف‌نظر از وجود معیارهای زیست‌محیطی، بصری، فعالیتی، اجتماعی و... در تشخیص فعالیت‌های ناسازگار، نقش کارکردی ورودی نیز در تعریف کاربری‌های ناسازگار مؤثر است. به‌عنوان مثال وجود کاربری‌های کارگاهی - تولیدی به‌صورت عام در مبادی ورودی ناسازگار تلقی می‌شود، حال آن‌که در یک ورودی که کارکرد غالب آن صنعتی است و این موضوع به‌صورت هویت شناسنامه‌یی آن درآمده است به‌شرط تأمین حداقل شرایط مطابقت کیفی و رعایت آستانه‌ها، ناسازگاری این کاربری قابل تفسیر است.
۲. این پارکینگ‌ها حتی‌المقدور در لایه‌ی دوم بافت جداری‌قرارگیرد و از قرارگیری آن‌ها در معرض دید مستقیم جلوگیری شود.
۳. همچنین ترجیح بر آن است که کاربری‌ها و کنش‌هایی در طرفین ورودی جانمایی نشوند که الزام به ارتباط طرفین عرصه را به دنبال داشته باشند.
۴. حوزه‌های استقرار مکان‌های دارای پتانسیل استقرار حجم ساختمانی - مستحدثات - هستند که با درنظرگرفتن جمیع شرایط کالبدی، کارکردی، منظر و سیمای ترافیکی و... و نیز با توجه به قابلیت‌های بستر زمین (عدم نیاز به از بین بردن درختان) انتخاب می‌شوند.

۷. قریب، فریدون، «ضوابط سامان‌دهی و معیارهای طراحی شهری برای میادی ورودی شهرها»، مجله هنرهای زیبا، شماره ۱۵، دانشگاه تهران، تهران (۱۳۸۲).
۸. گروتز، یورگن، زیبایی‌شناسی در معماری، جهان‌شاه پاکرآد و عبدالرضا همایون، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی (۱۳۸۳).
۹. غفاری سده، علی «مبانی طراحی فضاهای متوالی در معماری شهر»، مجله صفا، شماره ۶، دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی (۱۳۷۱).
۱۰. ایروانی، محمد و خداپناهی، محمدکریم، روانشناسی احساس و ادراک، انتشارات مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهی (۱۳۷۱).
۱۱. ظاهری، مصطفی، بررسی ابعاد مؤثر در ترکیب منظر ورودی شهری از دیدگاه برنامه ریزی شهری، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده هنر دانشگاه تربیت مدرس (۱۳۸۰).
۱۲. سلطان زاده، حسین، روند شکل‌گیری شهر و مراکز و مراکز مذهبی در ایران، نشر آبی، تهران (۱۳۶۵).
۱۳. شکوهی‌نیا، شهرام رشید شمالی، پریسا، ورودی شهر (۱۳۷۸).
۱۴. قریب، فریدون، شبکه ارتباطی در طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم (۱۳۸۲).

