

پوریابیرمرادی

# میان نظر ریظر احید و رودی شهر





میانے نظری درطراحی وروودی شهر

پوریا پیرمراى

سرشناسه	:	پیرمرادی، پوریا، ۱۳۶۹ -
عنوان و نام پدیدآور	:	مبانی نظری در طراحی ورودی شهر/ پوریا پیرمرادی.
مشخصات نشر	:	تهران: پوریا پیرمرادی، ۱۳۹۵.
مشخصات ظاهری	:	۱۰۸ ص.: مصور، جدول.
شابک	:	۹۷۸-۶۰۰-۰۴-۵۵۳۱-۶-۱۲۰۰۰۰ ریال:
وضعیت فهرست نویسی	:	فیا
یادداشت	:	کتابنامه: ص. ۱۰۴ - ۱۰۸؛ همچنین به صورت زیرنویس.
موضوع	:	فضاهای عمومی -- طرح و ساختمان
موضوع	:	Public spaces-- Design and construction
موضوع	:	دروازه‌ها -- طرح و ساختمان
موضوع	:	Gates -- Design and construction
موضوع	:	شهرسازی -- طرح و برنامه‌ریزی
موضوع	:	City planning -- Design
رده بندی کنگره	:	NA۹۰۵۳/ف۶۴/۹ ۱۳۹۵
رده بندی دیویی	:	۷۱۱/۴
شماره کتابشناسی ملی	:	۴۳۳۵۲۹۷

عنوان: مبانی نظری در طراحی ورودی شهر

مؤلف: پوریا پیرمرادی

ویراستار: فرشته دهقان

نوبت چاپ: اول

سال چاپ: ۱۳۹۵

تیراژ: ۱۰۰۰ نسخه

طراحی جلد: پوریا پیرمرادی

قیمت: ۱۲۰۰۰۰ ریال

شابک: 978-600-04-5531-6

## سخن مؤلف

ورودی سرآغاز فضاهای شهری ست. اولین فضای شهری که هر شخص به هنگام عبور از یک شهر تجربه می کند ورودی آن شهر است. ورودی شهر همانند چند صفحه‌ی اول یک رمان و یا پیش‌نمایش یک فیلم می‌تواند مخاطب را جذب یا دفع کند. علاوه بر این ورودی پایان یک شهر است زیرا هر ورودی خود یک خروجی نیز محسوب می‌شود.

در گذشته ورودی‌ها حسن مطلع و حسن مقطع شهرها محسوب می‌شدند، اما امروز این فضاهای شهری مهم دستخوش تغییرات شده‌اند.

فریدون قریب در مقایسه فضای ورودی شهرهای قدیم و جدید می‌گوید:

«در گذشته‌های نه‌چندان دور که حد و مرز شهرها، توسط دروازه‌ها مشخص می‌شد، مبادی ورودی به شهر از کیفیت فضایی بالایی برخوردار بود و جزو عناصر شاخص و از ویژگی‌های بارز هر شهر به حساب می‌آمد. امروزه با گسترش و توسعه شهرها، مبادی ورودی آن به مسیرهای سریع‌السير، برای تردد وسایل نقلیه موتوری تبدیل شده است و زمین‌های مجاور آن‌ها نیز به کاربری‌های مزاحم و ناسازگار با محیط اختصاص یافته است که بی‌نظمی و اغتشاش بصری این فضاها را تشدید می‌کند. در این رهگذر تقریباً همه فعالیت‌های شهر با سرعتی کنترل نشده کالبدهایی خودبه‌خود و نابسامان یافتند و بسیاری، حتی مفهوم شناخته شده دیرین خود را از دست دادند.»<sup>۱</sup>

همان‌طور که مشخص است ورودی شهرها ما با معضلات فراوانی دست و پنجه نرم می‌کنند؛ امروزه شهرهای ما فیلم‌هایی هستند با پیش‌نمایش ضعیف و رمان‌هایی بدون مقدمه که ورودی آن‌ها هیچ شباهتی با چیزی که باید باشد ندارد.

نابسامانی ورودی‌ها تا بجایی پیش رفته است که دیگر مرز بین شهرها با خارج از آن قابل تشخیص نیست، برای تشخیص ورود به شهر فقط یک تابلو خوش‌آمدگویی (!؟) که اغلب آن‌هم در مکان مناسبی نصب نشده است.

عجیب‌تر از آن این است که افراد استفاده‌کننده از فضای ورودی (و حتی دیگر فضاهای شهری) تعریف دقیقی از یک ورودی مطلوب ندارند؛ یعنی نمی‌دانند که یک ورودی خوب باید به شکل باشد و چه توقعاتی را برآورده نماید. اغلب نابسامانی‌های موجود در ورودی‌ها حاصل سوءاستفاده ساکنین شهر از بی‌توجهی مسئولین و خلأهای قانونی موجود به وجود آمده‌اند.

در این شرایط کار طراحان و برنامه‌ریزان شهری برای ساماندهی ورودی شهرها بسیار دشوار است زیرا استفاده‌کنندگان از فضا خود هیچ تصویری از فضای ورودی مطلوب ندارند. در چنین شرایطی چگونه می‌توان بر اساس خواسته‌های استفاده‌کنندگان طراحی نمود؟

به نظر می‌رسد قبل از هر اقدامی در شهرسازی، نیاز به آگاه نمودن جامعه احساس می‌شود. سه دلیل عمده برای این امر وجود دارد:

۱. شناخت جامعه از فضای شهری مطلوب موجب می‌شود تا این‌گونه فضاها را که حق مسلم آن‌ها برای زندگی سالم و ایمن شهری است، از مسئولین درخواست نمایند.

۲. شناخت جامعه از این گونه فضاها می‌تواند کمک شایانی به طراحان و برنامه ریزان شهری در طراحی‌ها و برنامه‌ریزی‌ها باشد.

۳. احساس مسئولیت و حس همکاری را برای رسیدن به فضای شهری مطلوب در بین جامعه تقویت می‌نماید.

از این رو این کتاب سعی بر آن دارد تا با معرفی و بررسی کامل فضای ورودی شهر علاوه بر تعیین یک چهارچوب برای ساماندهی ورودی شهرها به بالا بردن آگاهی جامعه در خصوص یک فضای شهری مطلوب کمک نماید.

«این موضوع لازم به ذکر است که این پژوهش به سرانجام نمی‌رسید، مگر با راهنمایی‌ها و اصلاحات استاد بزرگوارم جناب آقای دکتر روزبه دادجو که همواره الطاف ایشان شامل حال بنده بوده است.»

همچنین تشکر بسیار از خانم مهندس فرشته دهقان که زحمت ویرایش کتاب بر دوش ایشان بود.

پوریا پیرمرادی

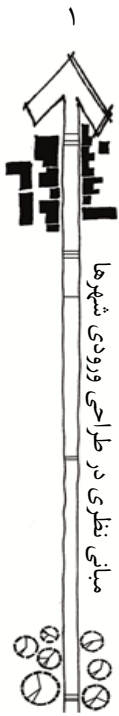
بهار ۹۵





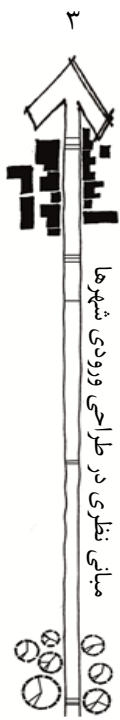
## فهرست

۴	مقدمه
۱۰	ضرورت توجه به فضای ورودی شهر
۱۴	تعاریف
۲۱	مفاهیم
۲۱	کیفیت
۲۱	کیفیت فضایی
۲۲	کیفیت در فضای شهری
۲۲	کیفیت ورودی شهرها
۲۳	فرم، عملکرد و معنی در فضاهای شهری
۲۶	مفهوم هویت در ورودی شهرها
۲۹	شناخت ورودی شهر
۲۹	حدود مبادی ورودی
۲۹	انواع ورودی از نظر مکانی
۳۰	انواع ورودی‌های شهری از نظر ترافیکی
۳۵	انواع ورودی‌های شهر از بعد ادراکی
۳۷	انواع ورودی‌های شهر از بعد ریخت‌شناسی
۳۸	انواع ورودی‌های شهر از بعد سکانس‌های زیست‌محیطی
۳۹	تأثیر حرکت، سرعت و زمان در فضای ورودی شهر
۴۲	انواع دید در ورودی شهر
۴۳	عوامل مؤثر در طراحی فضای ورودی موفق
۴۵	تاریخچه ورودی



۴۵	نگاهی به گذشته ورودی شهرها در ایران
۴۶	فضای ورودی شهرها در دوران صفویه
۴۷	ورودی‌ها و دروازه‌ها در دوره قاجار
۵۱	مهم‌ترین دروازه‌های ایران
۵۱	دروازه میدان مشق
۵۲	دروازه تبریز
۵۲	دروازه دولت
۵۳	دروازه بهبهان
۵۴	دروازه درب کوشک
۵۴	دروازه سمنان
۵۵	دروازه قرآن
۵۶	دروازه باستانی
۵۷	فلکه آزادی
۵۷	دروازه قزوین
۵۸	دروازه‌های طبیعی
۵۹	<b>مقایسه فضای ورودی شهرهای قدیم با ورودی شهرهای امروزی</b>
۵۹	ویژگی‌های فضاها و ورودی شهرهای قدیم ایران
۶۱	ورودی‌های شهرهای کنونی ایران
۶۷	<b>تجارب جهانی</b>
۶۷	نگاهی به ورودی شهرها در دنیا
۷۲	<b>توقعات از ورودی</b>
۷۲	تبدیل‌پذیری
۷۷	نفوذپذیری

۷۹	پذیرندگی
۸۱	خوانایی
۸۲	تشخص
۸۴	ارتقای کیفیت زیست محیطی
۸۵	حوزه‌های ورودی شهر
۸۵	نظریه حوزه انتقال
۸۷	ارزیابی مؤلفه‌های کیفیت محیطی در حوزه‌های ورودی شهر
۸۹	معضلات عام ورودی شهرها
۹۳	چهارچوب کلی در شناخت نمونه موردی
۹۷	ضوابط طرح بهسازی و نوسازی ورودی شهر
۱۰۱	نتیجه‌گیری
۱۰۴	منابع



## مقدمه

فضای ورودی شهرها مفصل اتصال‌دهنده فضای مصنوع داخل شهر و فضای طبیعی خارج شهر است که همچون دیگر فضاهای شهری توقعاتی بر آن مترتب می‌باشد. تحولات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، سیاسی ناشی از مدرنیزه شدن زندگی امروزی، فضاهای شهری را در هر منطقه و ناحیه تحت تأثیر خود قرار داده است. فضای ورودی شهرهای مایز از این امر مصون نمانده‌اند و با تبدیل فضای ورودی شهر قدیم (برج بارو، دروازه و...) به کریدور ورودی با ساختمان‌های زشت و فرسوده، تعمیرکاری‌ها، کاربرهای نظامی، انبار مصالح، اسقاطی اتومبیل و فضاهای متروکه و... مواجه هستیم که حتی دارای حداقل ویژگی‌های فضای شهری مطلوب نیستند. از آن رو پروژه‌های ساماندهی که تاکنون در خصوص مبادی ورودی شهرها صورت گرفته، بدون چارچوبی متناسب و ساختاری هماهنگ با ناحیه و منطقه مورد مطالعه بوده و مشاوران و

مهندسان با سلايق فردی خویش به تحليل و تفسير موضوع پرداخته‌اند که دليل آن را می‌توان در نبود مبانی نظری مستحکم در این رابطه دانست.<sup>۲</sup>

مکانی که می‌بایستی معرف شهر باشد و یا به عبارتی ویرین نمایش هویت شهر و ارزش‌های نهفته در آن باشد، به محل انباشت نخاله، زباله‌دان و تبعیدگاه «صنوف مزاحم» تبدیل شده است. بناها اغلب نیمه‌کاره و کثیف بوده و شانه‌های خاکی جاده پر از چاله‌های ریز و درشت می‌باشند. صف طولی از توده‌های انباشت نخاله که ماحصل ساخت و سازهای شهری است، لکه‌های بزرگ و سیاه روغن و بالاخره زباله‌های پراکنده مسافین، عرصه اطراف به اصطلاح ورودی را پوشانیده‌اند.<sup>۳</sup> به‌طور مثال اقداماتی چون احداث فلکه و بولوار به دليل عدم رویکرد چند سو نگر، بر معضلات حوزه افزوده است. کیفیت ساخت و ساز حاشیه ورودی به‌صورت پراکنده، نشان از خودرو بودن جریان توسعه و نبود نظارت بر این فضاها می‌باشد. همچنین این فضاها از بعد عملکردی با عدم توزیع متناسب کنش‌ها، فعالیت‌ها و کاربری‌ها مواجه‌اند که خود در کاهش کیفیت محیطی عملکرد حوزه بسیار مؤثر است. مبادی ورودی شهرها در حال حاضر محدوده‌های آباد و سرزنده‌ای نیستند و جهت‌گیری و انتخاب مسیر در آن‌ها بسیار دشوار و اشتباه انگیز است.<sup>۴</sup>

کمتر ورودی شهری در طی نیم‌قرن اخیر شکل گرفته است که دارای یک مفهوم به شکل دعوت‌کننده یا شکل‌های دیگر باشد و بتواند کارکرد یک ورودی را

<sup>۲</sup> دانش وری و همکاران ۱۳۸۸

<sup>۳</sup> قلی‌پور ۱۳۸۹

<sup>۴</sup> فریدون قریب ۱۳۸۲



به خوبی انجام دهد؛ امروزه تعریف حوزه ورودی در شهرهای ما با ایجاد دروازه جدید پشت تابلوی نام شهر یا نصب پارچه که روی آن به مسافرین خوش آمد گفته می شود صورت می گیرد، حال آنکه این راه حل پاسخگوی توقعات مورد انتظار از یک ورودی نیست. مضاف بر اینکه تنها نباید به جنبه های معمارانه طراحی ورودی پرداخت چون این امر مستلزم طراحی و برنامه ریزی عمده ای است که طراحی بخشی از آن است.<sup>۵</sup>

شناخت فضاهای معماری و شهری تاریخی می تواند زمینه مناسبی برای درک الگوهای سنتی پدید آورد تا با توجه به آن به توان آثاری خلق کرد که ضمن دارا بودن خصوصیات کالبدی و کارکردی مناسب، از هویت فرهنگی شایسته ای نیز برخوردار باشد.<sup>۶</sup>

یکی از فرضیه های معتبر که توسط ساموئل هانتینگتون در همین اواخر مطرح شده است، برخوردها را در جهان آینده، نه ایدئولوژیکی و نه اقتصادی، بلکه با ماهیت فرهنگی می داند و یکی از مسائل حاد اجتماعی و فرهنگی کلان شهرها تضعیف شدن علائق شهروندی و روابط انسان به محیط است.<sup>۷</sup>

امروزه در گونه بندی ورودی های شهرهایمان به طور معمول با دو صحنه روبرو هستیم:<sup>۸</sup>

<sup>۵</sup> فریدون قریب ۱۳۸۲

<sup>۶</sup> هاشمی ۱۳۸۱

<sup>۷</sup> قلی پور ۱۳۸۹

<sup>۸</sup> جمالی ۱۳۹۳

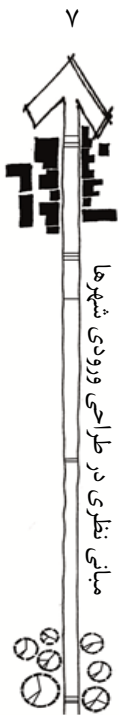
۱. صحنه‌ای خودجوش که توسط ساکنین آن حوزه به صورت غیرقانونی ایجاد شده است و از هیچ الگوی از پیش اندیشیده شده‌ای پیروی نمی‌کند. تجمع صنوف مزاحم، محل انباشت نخاله، شانه‌های خاکی، لکه‌های بزرگ، سیاه روغن و ... نه توالی آن‌ها دارای نظم است و نه احجام و جداره‌های آن‌ها طراحی و تعریف شده است.

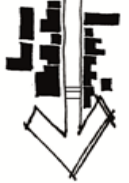
۲. صحنه ورودی‌هایی که بر اساس الگویی نامعلوم با دخالت مدیران شهری شکل گرفته است. عملیات فلکه سازی در مهر و موم‌های اخیر در بسیاری از شهرهای کشورمان از این دست است. متأسفانه مدیران شهری علاقه شدیدی به احداث این گونه فضاها نشان می‌دهند. محصول این علاقه، فضاهایی است مغشوش، بدمنظر و ناکارآمد که شاید یکی از شاخص‌ترین آن‌ها فضای میدان (فلکه) آزادی تهران باشد که بدون برج زیبای آن بشدت فضایی پرازدحام و مغشوش است.

یکی از موضوعاتی که در اکثر طراحی‌های معاصر، رواج دارد عدم توجه به مفهوم ورودی در طرح پیرامون فضا و ... طراحی می‌شوند. در این نوع طراحی، بالطبع اولین مسئله مهمی که از دست می‌رود مفهوم ورودی به معنای فضای واسط بیرون و درون است. در این فرآیند، طراحی ورودی عملاً در آخرین مرحله و نهایتاً به صورت منفذی برای ارتباط درون و بیرون صورت می‌گیرد.<sup>۹</sup>

این در حالی است که نحوه ورود به هر فضا، یا به عبارتی ورودی هر فضا، همواره در ذهن افراد جایگاه ویژه‌ای دارد. ورودی هر فضا، اولین مکانی است که با

<sup>۹</sup> علی‌الحسابی و قربانی ۱۳۹۳





حضور در آن خصوصیات کلی فضا، آداب ورود، حد خصوصی و عمومی بودن و سایر ویژگی‌های فضا کشف می‌شود. به‌واقع با تمهید ورودی برای یک فضا (خواه یک شهر یا یک بنا)، آن فضا برای ساکنینش هویت می‌یابد، تقویت می‌شود، نشانه‌گذاری شده و زنده‌تر نمایان می‌گردد.<sup>۱۰</sup>

شهرهای ما که پیش‌تر بر اساس حرکت و دید پیاده طراحی شده بودند، امروزه با حرکت‌های درون خود که مهم‌ترین آن‌ها حرکت اتومبیل است، هماهنگ نیستند. از سوی دیگر، عامل نظام دهنده تسلسل مراتب که همواره در تمامی ویژگی‌های ساختاری و عملکردی و فضایی شهر (دسترسی‌ها، کاربری‌ها، عمومی و خصوصی بودن فضاها، حتی در نوع نیازهای استفاده‌کنندگان مسافر، مهمان، ساکن، گذرنده) وجود داشت، در شهر امروز فروپاشیده است. برقراری نظام تسلسل مراتب در ساماندهی کالبدی شهرها سبب می‌شد تا پیوند هر بافت به بخش یا بافت متفاوت مجاور خود به کمک مفصلی شکل بگیرد که بتواند نیروهای حاصل از این انتقال (از وضعیتی به وضعیت دیگر) را در خود حل و جذب کند. بافت بخش ورودی شهرها مفصلی از این‌گونه بود که اتصال میان شهر و خارج شهر را به‌خوبی برقرار می‌کرد. بر هم خوردن تسلسل مراتب در نظام کالبدی شهرها سبب شده تا ورودی شهر که یکی از حلقه‌های این تسلسل است، دچار ابهام و بی‌هویتی شود و درواقع جایگاه آن به‌عنوان عنصری مهم در تعریف شهر و نقطه اتصال شهر به پیرامون فراموش شود.<sup>۱۱</sup>

<sup>۱۰</sup> طوفان ۱۳۹۰

<sup>۱۱</sup> شکوهی و رشید شمالی ۱۳۷۸

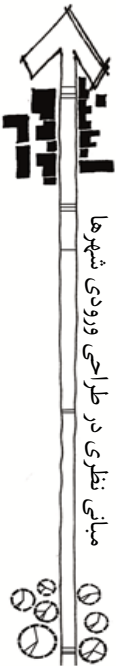


متأسفانه در کشور ما با وجود معضلات و نابسامانی‌های فراوان در ورودی شهرها، به این موضوع بسیار کم پرداخته شده است و در این حوزه شاهد کاستی در مبانی نظری، نبود الگوی مناسب طراحی و عدم وجود چهارچوب مشخص به منظور ساماندهی هستیم.

پیشرفت شهرنشینی در جامعه مدرن نه تنها یک مسئله مهم فضای شهری ست بلکه موجب تخریب کیفیت عملکردی، زیست محیطی و روابط اجتماعی گشته است. فرم شهر در شهر معاصر تبدیل به فرمی مبهم و مه آلود شده است.<sup>۱۲</sup>

غایت تلاش مسئولین در بسیاری از شهرهای کشورمان داشتن فضایی شبیه میدان آزادی در ورودی شهرهای ایشان است، حال آن که باید خاطر نشان نمود که شأن و منزلت یک شهر به بزرگی و خارج از مقیاس بودن ورودی آن نیست و دلیل ندارد با ابراز جلال و شکوه خارج از مقیاس و ناهمگون با چهره شهر از میهمانان خود پذیرایی نماییم.<sup>۱۳</sup>

از این رو پرداختن به مبانی نظری در این حوزه می تواند کمک شایانی برای ایجاد یک چهارچوب و الگو به منظور طراحی و ساماندهی مبادی ورودی شهر باشد.



## ضرورت توجه به فضای ورودی شهر<sup>۱۴</sup>

فضای ورودی شهرها به عنوان مفصل اتصال دهنده فضای طبیعی خارج و فضای مصنوعی داخل شهر و به عنوان برقرار کننده ارتباط میان شهر و پیرامونش از برخی الگوهای ارتباط فضایی پیروی می کند. گسترش خود به خود و توسعه بی رویه و بدون برنامه شهرها و توجه نکردن به الگوهای توسعه فضایی مناسب باعث ضعف در شکل و محتوای فضاها و ورودی شهرها در ایران گردیده است.

از آنجا که فضای ورودی در شهرها به عنوان یکی از فضاها شهری محسوب می شود و حتی می توان آن را به عنوان اولین فضا در برخورد با پدیده شهر تصور کرد، توجه به مفهوم ورودی و الگوهای رایج ارتباط فضایی این پدیده یکی از اساسی ترین مطالعات در توجه به رویکرد فضاها شهری است. بنابر این برای دستیابی به راهکارهای مناسب در طراحی و ساماندهی ورودی کنونی شهرها، ابتدا توجه به ماهیت مفهوم ورودی و شناخت پدیده ای این موضوع و همچنین توجه به ویژگی های آن یکی از اساسی ترین موضوعاتی است که در طراحی ورودی شهرها باید در نظر گرفت.

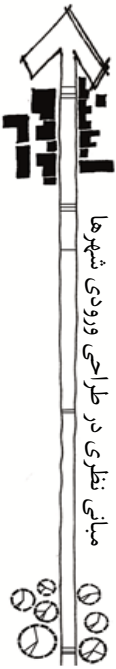
تفکر مدرنیستی همواره متوجه تفکیک دو فضا از طریق یک مانع قابل کنترل است. این در حالی ست که ورودی بیش از هر چیزی، مفصلی برای اتصال دو مکان است و نه تیغه ای برای تفکیک دو فضاست. اتصال دو مکان نیز تنها از طریق یک فضای واجد حس مکان، امکان پذیر است. از این رو، ورودی، یک مکان است خلق شده برای یک اتفاق، معنای این اتفاق ورود و خروج آگاهانه از دنیایی به دنیایی دیگر

است. از طرف دیگر مفصل ورودی به تنهایی واجد شخصیت و ویژگی‌هایی است که آن را تبدیل به مکانی متمایز از دو عرصه درون و بیرون می‌نماید.

ورودی مکانی است که گذار روانی از عمومی به خصوصی، از بیرون به درون در آن میسر می‌شود. لذا بدیهی است که هرچه عرصه‌های دو طرف ورودی گسترده‌تر و سرعت حرکت در آن‌ها بالاتر باشد، مکان ورودی شامل حوزه‌ای وسیع‌تر خواهد شد و نیازمند اتکا به اشتراکات ذهنی جمعی بزرگ‌تر است. به‌عنوان مثال، ورودی یک شهر شامل حوزه‌ای وسیع‌تر می‌باشد چون مکانی است که اتصال دو گستره طبیعی و مصنوع، بیابان و آبادی را امکان‌پذیر می‌سازد و از طرفی چون طیف وسیع‌تری از افراد را در برمی‌گیرد می‌بایستی بر اساس تصور ذهنی عموم افراد و نه صرفاً تصویر ذهنی شهروندان آن شهر، طراحی گردد.

شهر امروز درگیر مسائل و پیچیدگی‌هایی است که در گذشته اصلاً مطرح نبوده‌اند یا چهره‌ای بسیار متفاوت داشته‌اند. امروز شهر و شهرنشینی گستره مفهومی و کاربردی بسیار پهناوری را در بر می‌گیرد که نیروهای حاصل از این مفاهیم و کاربردها، چهره شهر را به شکلی بسیار متفاوت از شهرهای پیشین در می‌آورد.

از آنجا که این تغییرات بسیار شتاب‌زده و بی‌برنامه در شهر پدید آمد، بسیاری از اساسی‌ترین مفاهیم و عوامل مورد بی‌توجهی قرار گرفتند. حرکت پیاده‌قربانی حاکمیت اتومبیل‌شد و خیابان‌ها، تنها مجرای جریان سیل‌آسای اتومبیل‌ها شدند. تسلسل مراتب که پیش از این در تمام مظاهر شهرها (از کلی‌ترین تا جزئی‌ترین آن‌ها) برقرار بود، جای خود را به آشفتگی غریبی داد که پیامدش کالبدهای غول‌پیکر، بی‌نظم و نا به سامانی به نام شهر بود. نبود فکر و برنامه‌ای برای توسعه



شهر سبب شد تا خرده‌های شهری به هر چه دور و دورتر کشیده شوند و لبه‌های شهر روز به روز نا آشکارتر و فرسوده‌تر گردند. آشکار است که در چنین مجموعه گسسته و پراکنده‌ای، ورود و خروج و درون بافت بودن، حالت‌هایی بس مبهم شدند؛ به طوری که اکنون وارد شونده به شهر تنها با دیدن خدمات تعمیر اتومبیل و ساختمان‌های بدساخت و بدشکل حاشیه شهر می‌تواند دریابد که به شهر نزدیک شده و بدون اینکه ورود به شهر را حس کند، از طریق همان جاده بیابانی ناگهان به قلب شهر می‌رسد.

با عنایت به معنا و مفهوم هویت، عناصری که به‌عنوان عامل هویتی یک ورودی مطرح هستند، علاوه بر نمایش خویش به‌عنوان عنصر کالبدی و هویتی ظاهری و عینی، باید بتوانند ارزش‌های فرهنگی، اصول فکری، توان علمی، خاطره‌های جمعی، قابلیت‌های هنری و سایر بارزهای یک تمدن را به ناظر القا کنند. در واقع، نکته‌ی مهم، اصول و ارزش‌هایی هستند که این عوامل هویت‌ساز، به آن‌ها اشاره می‌کنند.

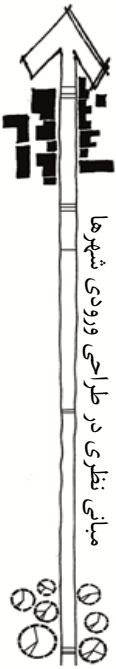
معمولاً به حریم قانونی شهر که می‌رسید ناگهان با فلکه‌ای خارج از مقیاس روبرو می‌شوید که نام میدان را به خود اختصاص داده است. این فلکه که نه از لحاظ معنایی میدان است و نه از لحاظ عملکردی و ظاهری در خوش‌بینانه‌ترین حالت تقاطعی است بین مسیر ورود و خروج سابق شهر و کمربندی جدیدالاحداث.

لزوم تعمق در این مسئله هنگامی بیشتر نمایان می‌گردد که سیر تحول فلکه‌های مذکور و جایگاهشان در طول زمان را در نظر آوریم. از آنجایی که اساساً توسعه به سمت بیرون در شهرهای ما مقدم بر توسعه درونی است، خواه‌ناخواه مرزهای شهر

هرروز منبسط می‌شوند و بدیهی است که در آینده‌ای نه‌چندان دور فلکه‌ای که اکنون ورودی شهر محسوب می‌گردد، در درون آن جای گیرد. در این صورت فلکه مذکور به واسطه‌ی ابعاد غیرانسانی و بار ترافیکی که به خود جذب می‌نماید به جای یک فضای شهری تبدیل به یک معضل شهری می‌گردد.

با این اوصاف برای تعریف ورودی یک شهر نمی‌توان به عناصری چون بلوار یا فلکه آن‌هم به صورت تغییر ماهیت بسنده نمود و این امر ضرورت ساماندهی ورودی‌های شهری را نمایان می‌سازد.

این پژوهش تلاشی است برای بازشناختن و سپس تجسم بخشیدن به مفهوم فراموش‌شده‌ای که دیرزمانی است در شهرها پدید نیامده و دیده نشده است. کالبدی محدود و تقریباً یکسان (در همه شهرها) داشت و «ورود به شهر» در شهر قدیم، مفهوم ورود به شهر بیشتر به معنای نفوذ از یک نقطه به یک زیستگاه محصور بود اما در دوره‌های بعد دگرگونی‌هایی روی نمود که مفهوم شهر و شهرنشینی را تغییر داد و شکل ورود به شهر را چهره‌ای دیگر بخشید.



## تعاریف

### معنای لغوی ورودی

**فرهنگ دهخدا:** ورودی: [و] (ص نسبی) منسوب به ورود. در ورودی؛ دری که از

آن به جایی وارد می‌شوند. در برابر در خروجی، آنچه مربوط به ورود است.<sup>۱۵</sup>

**فرهنگ معین:** ورودی: vorudi [ع.ف] (ص نسب) منسوب به ورود: آنچه

مربوط به ورود و دخول کسان درجایی باشد: امتحانات ورودی، در ورودی.<sup>۱۶</sup>

**فرهنگ عمید:** ورود: مص. [ع] (و<sup>۳</sup>ر<sup>۳</sup>) آمدن، رسیدن، وارد شدن، به جایی

در آمدن.<sup>۱۷</sup>

**دیکشنری کمبریج:** یک درب، دروازه و غیره که توسط آن شما می‌توانید به یک ساختمان

و یا محل وارد شوید: دو ورودی وجود دارد - یکی در جلو و یکی در پشت.<sup>۱۸</sup>

**دیکشنری آکسفورد:** سرآغاز مانند: یک درب، گذرگاه و یا دروازه، که اجازه دسترسی به

یک مکان را می‌دهد: ورودی جنوبی کاخ، ورودی به یک تونل، ورودی به یک تالار.<sup>۱۹</sup>

<sup>۱۵</sup> دهخدا ۱۳۳۰

<sup>۱۶</sup> معین ۱۳۵۰

<sup>۱۷</sup> عمید ۱۳۳۵

<sup>۱۸</sup> Elizabeth Walter 1995

<sup>۱۹</sup> William Craigie & Partners 1886

ورودی در معماری، پاسخگوی عمل ورود به معنای «رسوخ در سطحی عمودی» است. عمل ورود می‌تواند گذر از درون یک سطح باشد که به‌طور ضمنی به وجود آمده است و یا در حالات ظریف‌تر، یک اختلاف سطح می‌تواند، علامت گذر از یک فضا به فضای دیگر باشد.<sup>۲۰</sup>

### تعریف ورودی

ورودی هر فضا اولین مکانی است که با حضور در آن خصوصیات کلی فضا، آداب ورود، حد خصوصی و عمومی بودن و سایر ویژگی‌های فضا کشف می‌شود.<sup>۲۱</sup> ورودی، مفصلی است برای اتصال دو مکان و نه تیغه‌ای برای تفکیک آن‌ها.<sup>۲۲</sup>



در سطح شهر فضاهای زیادی بانام ورودی شناخته می‌شود و غالباً تمام فضاها و بناها دارای ورودی هستند اما تمام این ورودی‌ها فضای شهری محسوب نمی‌شوند؛

<sup>۲۰</sup> مهندسین مشاور نقشیداد

<sup>۲۱</sup> نقصان محمدی و ریسمان‌باف ۱۳۹۲

<sup>۲۲</sup> مهندسین مشاور نقشیداد



از میان طیف گسترده ورودی‌ها، ورودی شهر و ورودی محله، فضاهایی عمومی در عرصه شهر می‌باشند که از انواع فضاهای شهری به حساب می‌آیند.<sup>۲۳</sup>

### ورودی شهر

فضای ورودی شهرها مفصل ارتباطی بین فضای مصنوع شهر و فضای طبیعی خارج شهر می‌باشند.<sup>۲۴</sup> شهر یک پدیده است. نفوذ به این پدیده از طریق مجراهای معین و مشخصی صورت می‌پذیرد. این مجراها مبادی ورودی شهر خوانده می‌شوند. مبادی ورودی زمینی با محوریت وسایل نقلیه موتوری مورد نظر این نوشتار است، بنابراین مبادی ورودی شهرها مجراهایی بر روی زمین هستند که امکان ورود به شهر را از طریق وسایل نقلیه موتوری فراهم می‌آورند.<sup>۲۵</sup>

### ورودی محله

مفصل مابین فضای عمومی شهر و خیابان‌های اصلی با فضای نیمه عمومی محله را ورودی محله می‌نامند.

### طراحی شهری

امروز حوزه‌ی طراحی شهری به‌عنوان یک حوزه مهم از حرفه‌ی فکری شامل نظریات، پژوهش‌ها و آموزش‌ها پدید آمده است. در ابتدای امر طراحی شهری محل شکاف میان معماران، برنامه ریزان و معماران منظر بود و هر قشر طراحی

<sup>۲۳</sup> پیرمرادی و مستوفیان ۱۳۹۵

<sup>۲۴</sup> نقصان محمدی و ریسمان‌باف ۱۳۹۲

<sup>۲۵</sup> ابلتی و پور جوهری ۱۳۸۵



شهری را مختص به خود می‌دانست؛ اما امروز عمل طراحی شهری، درحالی‌که هنوز شامل مشارکت معماری، معماری منظر و برنامه‌ریزی می‌شود به‌عنوان یک هویت مجزا شناخته شده است.<sup>۲۶</sup>

طراحی بخشی از هنر سازمان دادن فضای کالبدی است که با رشته‌های مختلف علمی و هنری مانند برنامه‌ریزی شهری، معماری و منظرسازی، مهندسی فنی، مهندسی ترافیک و حمل‌ونقل روانشناسی، جامعه‌شناسی و اقتصاد سر و کار دارد و درعین حال با سیاست و فرهنگ نیز ارتباط پیدا می‌کند و دامنه‌ی فعالیتش بسیار گسترده است.<sup>۲۷</sup>

از این رو ایجاد و خلق محیط و فضای شهری دغدغه گروه‌های بسیاری است که شامل دولت مرکزی و محلی، شکل‌های محلی، شکل‌های تجاری، سرمایه‌گذاران، ساکنان کاربران، رهگذران و نسل‌های آینده می‌باشد و همه این گروه‌ها منافع و نقشی برای اجرا در طراحی شهری دارند.<sup>۲۸</sup>

گسترده‌گی فعالیت طراحی شهری نشان می‌دهد که این فعالیت مانند یک طرح معماری نیست که با طرح مشخصی شروع شود یا پایان پذیرد به‌عنوان مثال یک میدان به‌عنوان عنصری از سازمان فضایی شهر در طول تاریخ تکوین می‌یابد، دگرگون می‌شود، تغییر می‌کند و یا مدام عوض می‌شود. چنین فضایی می‌تواند از عهد باستان شروع شود، قرون وسطی را پشت سر گذارد، رنسانس را ببیند و امروز هم بتواند در آن فعالیت و زندگی کند. حوزه تداخل طراحی شهری با معماری

<sup>۲۶</sup> Banerjee & Loukaitou-Sideris 2011

<sup>۲۸</sup> Carmona 2006



همواره مورد بحث بوده، همان‌طور که میزان ارتباط طراحی شهری با برنامه‌ریزی نیز بحث‌برانگیز بوده است.<sup>۲۹</sup>

### طراحی ورودی شهر

به سلسله فعالیت‌های صورت پذیرفته توسط طراح شهری به‌منظور شکل‌دهی فیزیکی، ساماندهی، بازسازی و مداخله در مبادی ورودی شهرها اطلاق می‌شود.

### ساماندهی

معنای ساماندهی نظم دادن، ترتیب دادن، آراستن است.<sup>۳۰</sup> ساماندهی به‌طور عام عبارت است از اصلاح روابط موجود و ایجاد نظم و ترتیب بهینه در میان اجزای یک سیستم به‌گونه‌ای که درنهایت نیز کل نظام، به‌سوی اهداف از پیش تعیین‌شده هدایت می‌شود. مفهوم ساماندهی کلی و جامع است که شامل همه اقدامات و مضامین بهسازی، نوسازی، بازسازی و مرمت می‌شود.<sup>۳۱</sup>

### ساماندهی شهری

ساماندهی شهری، نظام‌مند ساختن فضاهای شهری با توجه به روابط فضایی آن‌ها به‌منظور انسجام فضاها و دسترسی راحت و سریع بین آن‌ها و ایجاد محیطی زیبا و موزون در شهر است.<sup>۳۲</sup>

<sup>۲۹</sup> سعید نیا ۱۳۸۲

<sup>۳۰</sup> دهخدا ۱۳۳۰

<sup>۳۱</sup> پوراحمد و شمعی، ۱۳۸۵

<sup>۳۲</sup> همان

## باز زنده سازی

این واژه به مجموعه اقداماتی اطلاق می‌شود که باعث تقویت جنبه‌های مثبت و تضعیف جنبه‌های منفی فضا، مجموعه و بنا شود. این اقدام با تأکید و با استفاده از امکانات بالقوه و بالفعل موجود در فضا، مجموعه یا بنا، سعی در کاهش محدودیت‌ها و کاستی‌ها دارد. این اقدام می‌تواند مسائل اجتماعی، اقتصادی، مالی - فنی، اداری - اجرایی و کالبدی - فضایی را در برگیرد.<sup>۳۳</sup>

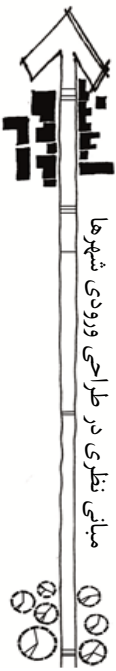
## سکانس

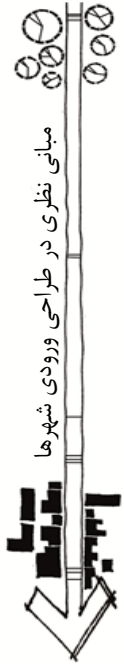
سکانس یا فصل یک جمله کامل و پایان یافته سینمایی است که از تعدادی پلان (نما) و صحنه ترکیب می‌شود و یک واحد روایتی را با شروع و نقطه اوج و نتیجه نهائی به وجود می‌آورد. فیلم، در واقع از سکانس‌های مختلف تشکیل می‌شود که در مرحله ساختن، بدون توجه به ترتیب نهائی آن با گروه‌بندی کردن صحنه‌ها در یک دکور و یا در اختیار داشتن بازیگران در آن زمان بخصوص، فیلم‌برداری می‌شود.

## سکانس شهری

یک صحنه کامل از عرصه فضای شهری از دید ناظر ساکن که دارای ویژگی‌های فضایی منحصر به فرد است. در واقع سکانس شهری مانند تصویر ضبط شده از دریچه دوربین فیلم‌برداری ثابت از یک فضای شهری است.

<sup>۳۳</sup> حبیبی و مقصدی ۱۳۸۱





## سكانس بندی شهری

به توالی سكانس های شهری در يك فضای شهری واحد كه هر سكانس بخشی جزئیات بصری فضا را برای ناظر متحرك نمایان می کند. فاصله هر سكانس با سكانس بعدی متفاوت است.

## منظر شهری

منظر شهری کلیه عناصر طبیعی و مصنوع (ساختمانها و الحاقات آنها، مبلمان شهری، پوشش گیاهی و ...) قابل مشاهده از عرصه های عمومی شهر شامل خیابانها، میادین، گرهها و پهنه های عمومی است.<sup>۳۴</sup>

<sup>۳۴</sup> مصوبات شورای عالی شهرسازی

## کیفیت

چگونگی یک چیز یا پدیده می‌باشد که تأثیر عاطفی و عقلانی خاص بر انسان می‌گذارد. کیفیت باعث تمایز پدیده‌ها از هم می‌شود و می‌تواند حاصل فرم (کیفیت‌های صوری یا فرمال)، عملکرد (کیفیت عملکردی) و یا معنایی یک چیز باشد (کیفیت معنایی).<sup>۳۵</sup>

## کیفیت فضایی

اگر عناصر روابط میان آن‌ها را تشکیل‌دهنده‌ی فضا بدانیم می‌توان عناصر و کیفیت بین آن‌ها را به صورت زیر دسته‌بندی نمود:<sup>۳۶</sup>

- کیفیت فضایی

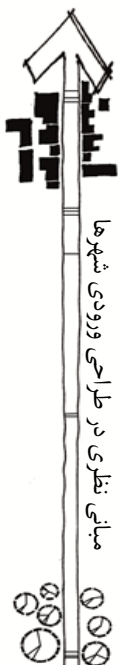
- کیفیت ناشی از سازگاری میان مؤلفه‌های کیفیت (ادراک عملکرد)

- کیفیت سکانس‌ها (کیفیت موجود در هر سکانس که باعث تفکیک و ارتباط

آن سکانس با بقیه سکانس‌ها می‌شود، نحوه ارتباط بین سکانس‌ها)

<sup>۳۵</sup> مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران ۱۳۹۲

<sup>۳۶</sup> دانش‌وری و همکاران ۱۳۸۸



هر چه تعلق خاطر بیشتری در انسان نسبت به یک فضا وجود داشته باشد آن فضا واجد کیفیت بالاتری است.<sup>۳۷</sup>

این امر مستلزم آن است که فضا بیشتر انسان را مخاطب قرار داده و با او در تعاملی سهل تر قرار گیرد، نیازهای وی را برطرف کند ظرفی مناسب برای الگوهای رفتاری اش باشد. به عبارتی معنای بیشتری برای بیننده و استفاده کننده داشته باشد تا ادراک، راحت تر و سریع تر انجام شود.<sup>۳۸</sup>

### کیفیت در فضای شهری

فضاهای شهری نیز همان طور که گفته شد همچون دیگر پدیده ها واجد مؤلفه های معنایی، عملکردی و فرمی می باشند هرچقدر این مؤلفه ها همسوتر و هماهنگ تر باشد کیفیت فضا بهتر می شود.<sup>۳۹</sup>

«وظیفه طراحی شهری نیز هماهنگ کردن این مؤلفه های سه گانه است»<sup>۴۰</sup>

### کیفیت ورودی شهرها

میزان همسو و هماهنگ بودن مؤلفه های معنایی، عملکردی و فرمی در ورودی شهر میزان کیفیت ورودی شهر را تعیین می کند.

برای ساماندهی ورودی های شهری و افزایش کیفیت محیطی آنها پس از ارزیابی های صورت گرفته می بایست در واجد شرایط کردن عرصه ورودی

<sup>۳۷</sup> مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران ۱۳۹۲

<sup>۳۸</sup> همان

<sup>۳۹</sup> همان

<sup>۴۰</sup> پاکزاد ۱۳۸۵

به نحوی که یک عرصه‌ی ورودی شهری عام محسوب گردد اقدام کرد. همچنین باید ورودی با ویژگی‌های متمایز و خاص از دیگر ورودی‌ها و سازگار با شرایط و مختصات شهری خاص خود طراحی شود.<sup>۴۱</sup>

### فرم، عملکرد و معنی در فضاهای شهری<sup>۴۲</sup>

فضاهای شهری مانند هر پدیده‌ای در جهان دارای فرم و محتوا می‌باشد. البته تجزیه یک پدیده به فرم محتوا فقط به صورت انتزاعی امکان‌پذیر است. هیچ فرمی را بدون محتوا نمی‌توان تصور کرد و نه محتوایی را می‌توان بدون فرم تحلیل کرد. محتوا، موضوع، معنی و مفهومی است که در یک پدیده نهفته است. محتوا دارای خصلتی دوگانه است (عینی و ذهنی) محتوای یک پدیده یا فرآیند در داخل اثر نهفته است. جنبه‌های ذهنی و عینی محتوای یک پدیده در کنار یکدیگر زندگی نمی‌کنند بلکه در هم عجين هستند. عنصر زیبایی‌شناختی یک اثر نه فقط در فرم که در محتوای آن نیز وجود دارد:

«عملکرد به طور معمول فایده یک پدیده برای انسان است ولی معنا، ارزش، مفهوم و پیام (چه عقلی و چه احساسی و...) یک پدیده می‌باشد».<sup>۴۳</sup>

همان‌طور که گفته شده مؤلفه‌های کیفی هر پدیده از جمله فضاهای شهری شامل: فرم، عملکرد و معنی است که در اینجا به توضیح و بررسی هر یک می‌پردازیم:

<sup>۴۱</sup> خادمی و جوزم ۱۳۹۰

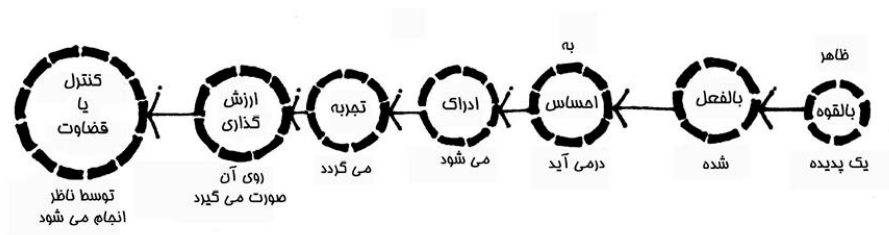
<sup>۴۲</sup> دانش وری و همکاران ۱۳۸۸

<sup>۴۳</sup> پاکراد ۱۳۸۵



### فرم یا صورت:

ظاهر، ساختار، چگونگی و نحوه رشد و محتوا و تجسم و بیان آن است. فرم یا ظاهر پدیده آن بخشی است که مورد قضاوت قرار می‌گیرد. در واقع فرآیند ادراک آن به صورت زیر است:



### فرآیند ادراک فرم

در فضاهاى شهری نیز فرم و صورت خود را در سه بعد (چه مصنوعی و چه طبیعی چه کالبدی و چه غیر کالبدی) مطرح می‌کند. بسته به زمان‌های مختلف و در مکان‌های مختلف به صورت‌های گوناگونی ادراک می‌شود.

### عملکرد:

«گاه عملکردهای متفاوتی برای یک پدیده قائل می‌شوند و گاه بالعکس پدیده‌ها را بر اساس عملکرد مشترک آنها گروه‌بندی می‌کنند»<sup>۴۴</sup>





### فرایند نیاز به عملکرد

عملکردها در فضای شهری امروز در بستر کاربری‌های مختلف پاسخگوی نیازهای استفاده‌کنندگان است. حال در این میان شناخت صحیح نیازها، انطباق کاربری‌ها با نیازها، ایجاد بستر مناسب برای اتفاق افتادن رفتارهای هنجاری و یا به عبارتی ایجاد قرارگاه‌های رفتاری متناسب با الگوی رفتاری از عواملی است که در رسیدن به کیفیت مطلوب‌تر فضاهای شهری می‌بایست مورد توجه قرار گیرد.

### معنی:

«بهترین راه‌حل‌های عملکردی نمی‌توانند به‌تنهایی نیازهای انسان‌ها را برآورده نمایند»<sup>۴۵</sup> لذا علاوه بر ظاهر و عملکرد برای انگیختن احساسات انسانی و ادراک صریح و مستقیم باید معنای قابل‌درکی وجود داشته باشد.

معنای قابل‌درک هستند و ادراک می‌شوند این ادراکات غالباً بسیار صریح و مستقیم به نظر می‌رسند چراکه ما بدون اینکه ظاهراً متوجه جزئیات فیزیکی بشویم این معانی را درک می‌کنیم معانی آموختنی‌اند و ریشه در تجربه، دانش و ارزش‌ها و هنجارهای فردی و اجتماعی و به‌طور کلی فرهنگ ما دارند معانی که بر یک

<sup>۴۵</sup> پاکزاد ۱۳۸۵



فضای شهری حادث می‌شود منجر به خاطره‌انگیزی، هویت بخشی و غنای حسی فضا می‌گردد این احساس تعلق و تعادل بین فضا و انسان به وجود آورنده اشتراکات ذهنی جمعی است که موجب پایدار محل در ذهن و خاطر شهروندان و استفاده کنندگان از فضا می‌شود.

«معنی خاصیتی از محیط است که می‌تواند فرد را به دیگر جنبه‌های زندگی مرتبط سازد»<sup>۴۶</sup>

### مفهوم هویت در ورودی شهرها

بخشی از شخصیت وجودی هر انسان که هویت فردی وی را می‌سازد مکانی است که او خود را با آن شناسایی می‌کند و به دیگری می‌شناساند وی هنگامی که راجع به خود فکر می‌کند، خود را متصل به آن مکان می‌داند و آن مکان را بخشی از خود برمی‌شمارد و میان او و آن مکان رابطه‌ای عمیق وجود دارد. چنین رابطه‌ای عمیق‌تر از صرف بودن در آن مکان با مواجهه با آن مکان است به گونه‌ای که آن را «خود همانی با فضا» تعبیر کرد. هویت مکان بخشی از زیرساخت هویت فردی انسان و حاصل شناخت‌های عمومی او درباره جهان کالبدی است که انسان در آن زندگی می‌کند.<sup>۴۷</sup>

هویت مکان به بخشی از صفات مکان اشاره دارد که منحصر به فرد است.<sup>۴۸</sup> عبارت هویت مکان از اواخر دهه ۱۹۷۰ متولد شد و از همان زمان مورد استفاده قرار

<sup>۴۶</sup> لینچ ۱۳۸۴

<sup>۴۷</sup> رضا زاده ۱۳۸۵

<sup>۴۸</sup> Bruce & Partners 1993

می‌گیرد. خاطرات، مفاهیم، تفاسیر، عقاید و احساسات مرتبط در مورد یک محیط فیزیکی خاص و همچنین نوع محیط از عوامل سازنده هویت مکان است.<sup>۴۹</sup>

در ابتدا اصطلاح «هویت مکان» یک مدل بود مورد استفاده در رشته روانشناسی محیطی و جزئیات زیادی در مورد ساختار و فرآیند ارائه نمی‌داد.<sup>۵۰</sup> در واقع این واژه که علوم دیگر وارد شهرسازی شد رفته‌رفته جای خود را در طراحی‌ها و برنامه‌ریزی‌ها باز نمود تا آنجا که به مؤلفه‌ای جدایی‌ناپذیر از فضای شهری تبدیل شده است. عوامل متعددی در هویت یک مکان اثرگذار است.

تمام اجزاء و متعلقات هر مکان بخشی از هویت آن مکان است، اما هویت مکانی بیش از متعلقات است. هویت مکانی ریشه در هویت اجتماعی دارد. هویت مکان ترکیبی از مشاهدات شخصی و تفسیر ذهنی محیط است. دودسته از عوامل بر هویت مکان اثرگذار است؛ یکی از آن‌ها شامل خاطرات، ارزش‌ها، افکار، ایده‌ها و محیط زندگی ما است و دسته دیگر شامل رابطه بین محیط‌های مختلف (خانه، محله و مدرسه) در ذهن ماست.<sup>۵۱</sup>

یکی از مشخصات ورودی‌های شاخص، برخورداری از هویتی ممتاز می‌باشد؛ بنابراین برای یافتن تسلطی همه‌جانبه بر بحث ورودی، بررسی جامع مفهوم هویت از نیازهای اساسی محسوب می‌شود. هویت یکی از زیرشاخه‌های هنجاری است به نام معنی. یک فضای شهری از جمله ورودی شهری از طریق فرم و عملکردش معنا پیدا می‌کند؛ یعنی اگر فرم با عملکرد سازگار باشد، معنایی که از آن فضا فهمیده می‌شود، درست همان چیزی است که باید باشد. به عبارتی همخوانی فرم و

<sup>49</sup> Qazimi 2014

<sup>50</sup> Hauge 2007

<sup>51</sup> Qazimi 2014



عملکرد معنایی است که باید باشد. هویت از معنا برخاسته می‌شود. به عبارتی هویت دار بودن نوعی معنا دهی است. هویت اساساً واژه‌ای خنثی است، به‌طور مثال نمی‌توان گفت که تهران شهری بی‌هویت است چرا که همه آنچه تهران را از سایر شهرها جدا می‌کند، هویتش است. از جمله هنجارهای کیفیت شهر هویت است. یکی از هنجارهای کیفی شهرها، داشتن صفات مثبت هویتی است؛ یعنی اگر شهری، در فضا و جغرافیا ویژگی‌هایی داشته باشد که آن را از سایر شهرها جدا کند، خود را اثبات کرده است.<sup>۵۲</sup>

بر پایه آنچه آمد می‌توان ابعاد هویت فضایی و از جمله هویت شهری و ورودی‌های شهری را مشخص ساخت که عبارت‌اند: از تاریخ، مکان، خاطرات جمعی، دوره خاص تاریخی، متن روابط اجتماعی عام و خاص و احساس تعلق فردی، خانوادگی، گروهی، قبیله‌ای، مکانی (شهری و روستایی و محله‌ای و ملی)، رویدادهای فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی و سیاسی، دگرگونی‌های جامعه‌ی حقوق و وظایف شهروندی یا فقدان آن‌ها، سطح تکنولوژی، روابط کهنتری و مهتری، جایگاه طبقاتی، روابط بین‌المللی و جایگاه ملی.<sup>۵۳</sup>

<sup>۵۲</sup> بهزاد فر ۱۳۷۸

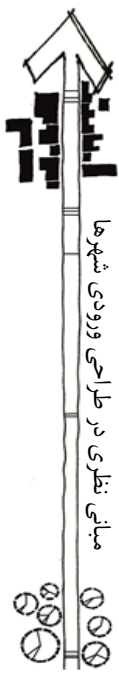
<sup>۵۳</sup> پیران ۱۳۸۰

### حدود مبادی ورودی

حوزه‌های ورود و خروج، بر اساس برداشت و تصویر ذهنی مخاطبان و بهره‌وران، از موقعیت‌های مکانی متفاوتی برخوردار می‌باشند. از آنجا که پیدایش حس کامل ورود به یک شهر محصول طی مراحل مفهومی ورود (مفاهیم سه گانه ورود روانی، بصری و فیزیکی) می‌باشد، از این رو انتها و ابتدای قطعی و معینی برای مبادی ورودی نمی‌توان تصور نمود. در تعریف حدود مبادی ورودی، بیش از تعیین ابتدا و انتهای ورودی، توجه به پیکره و بدنه اصلی ورودی که فصل مشترک برداشت‌های متفاوت است مهم می‌باشد.<sup>۵۴</sup>

### انواع ورودی از نظر مکانی

#### ورودی شهر



فضای ورودی شهرها مفصل ارتباطی بین فضای شهر و فضای طبیعی خارج شهر می‌باشند.<sup>۵۵</sup>

### ورودی محله

ورودی محله مفصلی است مابین فضای عمومی شهر و خیابان‌های اصلی با فضای نیمه عمومی محله.

## انواع ورودی‌های شهری از نظر ترافیکی<sup>۵۶</sup>

### ورودی شهر - خیابان

مهم‌ترین نوع ورودی برای هر شهر، مسیر ورود اتومبیل‌ها به داخل شهر است. اهمیت این دست ورودی‌ها از جهت حجم استفاده‌کنندگان و تعداد این نوع ورودی نسبت به سایر انواع ورودی برای هر شهر است. دلیل دیگر اهمیت فضای مذکور نابسامانی‌های بسیار زیاد این دست ورودی‌ها، در تمام شهرهای کشور می‌باشد. اگر فردی با سرعت ۸۰ کیلومتر در ساعت از طریق بزرگراه وارد شهری شود، چه کسی می‌تواند بگوید که وی از کدام سمت شهر وارد شده است؟ اگر مسافر غریبی بخواهد به کمک تابلوهای راهنمای مستقر در تقاطع‌های پرتردد شهری ناآشنا، مرکز شهر را جستجو و تعقیب کند، اگر فاقد تجربه کافی برای جهت‌یابی باشد، چگونه می‌تواند دریابد که در کدام قسمت از شهر قرار دارد؟ امروزه محورهای دید در مسیرها و مدخل‌های ورودی منتهی به شهر که باید

<sup>۵۵</sup> نقصان محمدی و ریسمان‌باف ۱۳۹۲

<sup>۵۶</sup> قریب ۱۳۸۲

به نوعی معرف شهر باشند و انسان را برای دیدن و تجربه کردن شهر آماده کند، به علت ساخت و سازهای صنعتی و بناهای بلند و کوتاه، مسدود است. جایی که شهر باید جلوه‌ای از خود نشان دهد و دارای مفهوم و معنا باشد، مشمژکننده و فاقد ویژگی است. مبادی ورودی شهرها در حال حاضر محدوده‌های آباد و سرزنده‌ای نیستند و جهت‌گیری و انتخاب مسیر در آن‌ها بسیار دشوار است. سرعت، ویژگی زندگی مدرن امروزی است. فردی که با وسیله نقلیه سریع دائماً از فضایی به فضای دیگری در حال حرکت است، دنیا را مانند فیلم سینمایی تجربه می‌کند.

صحنه‌ها و مناظر در تغییر و تعویض پیوسته، مدام یکدیگر را قطع کرده و باهمپوشانی صحنه‌ها، به جای صحنه‌های کوچک و تقسیم‌بندی شده، سایه نمای آن را ایجاد می‌کنند. در گذشته مناظر شهری به گونه‌ای هدفمند، ترکیب و تلفیق شده و برحسب درجه اهمیتشان منظم می‌شدند، در حال حاضر این مناظر به علت سرعت وسایل نقلیه، دیگر قابل درک و تجربه کردن نیست و به نوع دیگری از منظر خیابان نیاز است، منظری که به هنگام حرکت با سرعت زیاد قابل درک و تجربه کردن باشد.

## ورودی شهر-ایستگاه راه آهن

ورود به یک شهر با قطار، کاملاً متفاوت از ورود به آن با اتومبیل از طریق جاده است. مسافر قطار به هنگام ورود به شهر، این مراحل را تجربه می‌کند:

- طی کردن مسافت محدوده خارج از شهر به طرف شهر؛
- معماری ورودی ایستگاه راه آهن؛



• خروج از ایستگاه راه آهن و قدم گذاشتن به خارج از محوطه آن.

در حال حاضر تجربه کردن محدوده خارج از شهر به داخل شهر با قطار، همانند تجربه کابوس طی کردن مسیر (جاده) منتهی به شهر با اتومبیل است و اغتشاش، آلودگی بصری و بی‌نظمی موجود در این مسیر بسیار آزاردهنده است. پرواضح است که نمی‌توان خطوط ریلی را در رده شریان‌های ترددی درون‌شهری دسته‌بندی کرد، بنابراین در حاشیه خطوط، ویلا یا بناهای باارزشی احداث نمی‌شود. کارگاه‌های صنعتی مختلف، نمای جبهه پشت بناهای مسکونی (حیات خلوت‌ها)، خاک‌ریزها، خطوط فشارقوی برق و کاربری‌های مسکونی‌های فاقد ارزش، مسیر خطوط راه آهن را تا ایستگاه همراهی می‌کنند.<sup>۵۷</sup> در حالی که نحوه رسیدن به مقصد چه از نظر زیبایی‌شناختی و چه از لحاظ روان‌شناسی، تجربه بسیار بااهمیتی تلقی می‌شود. برخلاف گذشته امروز ایستگاه‌های راه آهن دیگر دروازه شهر محسوب نمی‌شوند، ولی هنوز هم از موقعیت مرکزیت برخوردارند، زیرا محل آمد و شد مسافران زیادی هستند که سفر خود را از این محل آغاز کرده یا به آن خاتمه می‌دهند. در کشورهای پیشرفته صنعتی، ایستگاه‌های راه آهن هنوز هم فضاهایی با روح و پرتحرک‌اند که دائماً در حال تغییر و تحول و بازسازی می‌باشند. کاربری‌های قدیمی، تغییر داده‌شده و به‌روز می‌شوند، زیرا نیازهای جدید، تغییر وضعیت موجود را ایجاب می‌کند. ولی تعدادی از ایستگاه‌ها هم به علت بی‌توجهی مسئولان، به تدریج با دکه‌های فرسوده و رنگ و رو رفته فروش مواد خوراکی، سوغات و یادگاری، به انضمام تابلوها، پارچه نوشته‌ها و علائم

<sup>۵۷</sup> در بسیاری از کشورهای اروپایی از جمله آلمان شهرداری‌ها اراضی حاشیه راه آهن را پس از قطعه‌بندی (قطعات ۲۰۰ مترمربعی) برای احداث باغچه‌هایی کوچک به شهروندان اجاره می‌دهد، به این ترتیب فضای سبز و زیبایی مسیر خطوط راه آهن را همراهی می‌کند. (قریب ۱۳۸۲)



راهنما و جهت‌یابی برای هدایت مسافران (که به‌جای راهنمایی آن‌ها، آنان را بیشتر گیج و سردرگم می‌کند) پرشده‌اند که همگی به آشفتگی ایستگاه کمک کرده و سیمای زشت و غیردوستانه‌ای از آن می‌سازند که دال بر عدم وجود سیاست‌های مهمان‌نوازانه مدیریت ایستگاه دارد. ایستگاه‌های راه‌آهن هر شهری باید نماد هویت همان شهر باشد تا مسافر بتواند با یک نگاه از پنجره قطار پی‌برد که به کجا وارد شده است. پس از آن این فضای ایستگاه است که مسافر را برای ورود به شهر آماده می‌سازد. در بسیاری از کشورها، مسافری که قصد ترک ایستگاه را دارد، برای سوار شدن به مترو یا قطار سریع‌السیر شهری، بلافاصله از سالن ایستگاه به زیرزمین و ایستگاه‌های حمل و نقل درون‌شهری هدایت می‌شود، یعنی به‌جای تجربه شهر، نوعی فریب در مورد او اعمال می‌گردد. ولی هنوز هم ایستگاه‌های راه‌آهنی وجود دارند که مسافر پس از خروج از آن خود را در محدوده قدیمی شهر می‌یابد و قادر است، شهر را با تمام وجودش تجربه کند.

## ورودی شهر - فرودگاه

در گذشته مسیرهای رفت و آمد وسایل نقلیه (کندرو) تحت تأثیر بافت مرکز‌گرای بازار قرار داشت. امروزه هم وسایل حمل و نقل تعیین‌کننده مسیرها نیستند، بلکه مسیرهای موجود، در ساختار بافت است که محدوده رفت و آمدها را تعیین می‌کنند. فقط هواپیما از این قاعده مستثنا است. هواپیما تصویری کلی و کاملاً واضح از شهر را، از ارتفاعی نسبتاً زیاد به ما عرضه می‌کند و ساختار چندلایه‌ای شهر را، متشکل از معابر، مساکن و فضاهای باز، یکجا پیش روی بیننده قرار



می‌دهد. ساختاری که در حین پیاده‌روی یا تردد با وسایل نقلیه در خیابان‌ها، به‌طور تدریجی و از زاویه دید ناظر درک و احساس می‌شود.

وقتی از بالا به شهر نگاه می‌کنیم، شهر کل سه‌بعدی خود را از دست داده، شبیه به یک لکه بزرگ و مانند یک کیک شیرینی به نظر می‌رسد. در این حالت، کلیتی مغشوش و محو مشاهده می‌شود، ولی مشخص نیست که آیا فلان خیابان از لحاظ طراحی شهری جذاب است یا خیر. آشفتگی ورودی شهر نیز احساس نمی‌شود. محل استقرار فرودگاه‌ها، برخلاف ایستگاه‌های راه‌آهن، معمولاً در فاصله دورتری از مرکز شهر قرار دارند، از این رو، مسیر خروجی فرودگاه‌ها به مسیرهای شلوغ و پرسروصدایی منتهی نمی‌شود، بلکه به مسیری عریض و تندرو ختم می‌گردد (بزرگراه‌ها).

امروزه در کنار هر فرودگاهی، منطقه‌ای بی‌هویت شامل کاربری‌های صنعتی، سطوح ترافیکی و طبیعت تخریب‌شده قرار گرفته است و هر مسافری که با هواپیما سفر می‌کند، از چشم‌انداز هوایی، اطلاعات بیشتری در مورد شهر مقصد خود کسب می‌کند تا در روی زمین و هنگامی که از فرودگاه خارج می‌شود. در حال حاضر، متأسفانه در دنیا هیچ فرودگاهی وجود ندارد که فاقد چنین خصوصیتی باشد و این امر ناشی از بینشی است که فرودگاه‌ها را جزو ابنیه عملکردی به‌شمار می‌آورد و توجهی به هویت محلی آن‌ها ندارد؛ به عبارت دیگر در هیچ فرودگاهی، مسافران ویژگی‌های محلی را احساس نمی‌کنند و از شکل ظاهری آن متوجه نمی‌شوند که در کجا فرود آمده‌اند. معماری بنای فرودگاه‌ها، تنها به‌صورت پوسته‌ای برای تعریف عملکردها عمل می‌کند و کمترین اطلاعات را در اختیار بیننده قرار می‌دهد. معماری فرودگاه از خط آسمان و نمادهای هویت‌بخش یک

شهر پیروی نمی‌کند، اگرچه به‌نوعی یکی از انواع ورودی‌های شهر به شمار می‌رود، اما در مقیاس و سیما با شهر تناسبی برقرار نمی‌سازد و بیشتر به پیکره‌ای صنعتی یا تحقیقاتی شباهت دارد. در هر حال، فرودگاه یکی از مدخل‌های شهر است که نوع رابطه‌اش با شهر نیاز به بررسی مجدد و طراحی جدیدی دارد.

### انواع ورودی‌های شهر از بعد ادراکی<sup>۵۸</sup>

این نوع طبقه‌بندی خود به دو خرد دسته قابل تقسیم‌بندی است. دسته اول از منظر مرز بندی ورودی شهرهاست بدین گونه که مرز برخی شهرها عینی و کاملاً ملموس است که در اینجا می‌توان به حرایم و حوزه‌های استحقاظی شهرها با مرز کاملاً مشخص و قابل رؤیت اشاره کرد. در برخی دیگر از شهرها حوزه ارتباطی ورود به شهر بر اساس مرز بندی عینی نبوده و این مرز به صورت ذهنی برای افراد قابل ادراک است که عناصر ۵ گانه لینچ (راه، لبه، نشانه، گره و محله) برای این نوع مرز بندی ورودی قابل بحث می‌باشد.

طبقه‌بندی نوع دوم بر اساس عرصه‌های ورود به شهر است به عبارت دیگر مهم‌ترین کارکرد مبادی ورودی، آفرینش احساس ورود به شهر در مخاطب متحرک می‌باشد. این احساس ماحصل تعامل سه مفهوم «ورود روانی»، «ورود تصویری» و «ورود کالبدی» است که به‌منظور پرهیز از یک‌مرتبگی در ورود به شهر لازم است.

### ورود روانی

<sup>۵۸</sup> خطیبی و رضایی ۱۳۹۰



در بخش‌های اولیه مبادی ورودی، مخاطب به صورت ملموس تغییر کیفیت محیط پیرامون مسیر حرکتی را درک می‌نماید. این موضوع از طریق ظهور علائم، نشانه‌های راهنما و نیز مستحادثاتی که متعارفاً در پیرامون شهرها واقع می‌باشند (مانند یک سیلو، یک پست برق و...) و یا تغییر آهنگ حرکات وسایل نقلیه ایجاد می‌گردد. این تغییر کیفیت مخاطب را به لحاظ روانی منتظر ورود به شهر می‌کند. در این مرحله هیچ‌گونه نشانه عینی از شهر وجود ندارد. (حوزه دیدن)

### ورود تصویری (بصری)

با ظهور اولین نشانه بصری از شهر، مرحله ورود تصویری به شهر آغاز می‌گردد. گاه این نشانه بصری دورنمایی از کل شهر است (بخصوص در رابطه با شهرهایی که نسبت به ورودی در ارتفاع یا گودی قرار گرفته‌اند). در برخی از موارد این نشانه بصری ناشی از تغییر متداوم نسبت عرصه‌های ساخته‌شده پیرامونی به عرصه‌های رها (نسبت میان پر و خالی) و ظهور ساخت و سازهای حاشیه‌ای است. (حوزه رسیدن)

### ورود کالبدی

به تدریج و در تداوم حرکت حس نزدیک شدن به شهر به حس حضور در شهر تبدیل می‌شود. آن بخشی از ورودی که ناظر بر حس حضور در شهر می‌باشد، عرصه ورود کالبدی خوانده می‌شود. (حوزه بودن)

در ارتباط با اولویت‌بندی این عرصه‌ها می‌بایست متذکر شد بنا به موقعیت جغرافیایی یک شهر عرصه ورود روانی و بصری در تقدم و تأخر نسبت به یکدیگر

قرار می‌گیرد، بدین صورت که در شهرهای کوهپایه‌ای که از طریق طی جاده‌های کوهستانی ابتدا دورنمای کلی شهر رؤیت می‌گردد و سپس مستحادثات حاشیه مسیر ورودی دیده می‌شود.

## انواع ورودی‌های شهر از بعد ریخت‌شناسی<sup>۵۹</sup>

### نقطه‌ای:

ورودی برخی از شهرها به صورت نقطه‌ای بوده که بیشتر در شهرهای تاریخی و در گذشته نمود داشته و مصداق کالبدی آن دروازه‌های ورودی شهر بوده.

### خطی (محوری):

این گونه ورودی‌ها بیشتر در جاهایی مصداق دارد که مرز تبدیل جاده برون‌شهری به بلوارها و خیابان‌های شهری مشخص است و مسیر خطی ورودی محدوده ورود را مشخص می‌سازد.

### پهنه‌ای:

این گونه ورودی‌ها حاصل ترکیب مسیر خطی ورود و پهنه‌ها و نواحی اطراف محور ورودی می‌باشد. لازم به ذکر است که مفهوم ورود از بعد ریخت‌شناسی در گونه‌های خطی و پهنه‌ای، بیشتر در مسیرهای ورود زمینی قابل تشخیص است.

<sup>۵۹</sup> خطیبی و رضایی ۱۳۹۰



## انواع ورودی‌های شهر از بعد سکانس‌های زیست‌محیطی

بدیهی است شهرها در بستر طبیعت ایجاد می‌شوند و ارتباط شهر با طبیعت مانند ارتباط مظهر و با ظرف آن است. در زیرالگوهای رایج ارتباطات فضایی و مقایسه آن با ارتباط فضایی شهرها و محیط پیرامون خود در محل ورودی شهر مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته است.<sup>۶۰</sup>

### فضاهای متداخل:

در این الگو محدوده‌های دو فضا با یکدیگر تداخل می‌یابند و ناحیه‌ای که حاصل تداخل دو فضا است فضای مشترک هر دو محسوب می‌شود. در قیاس ورودی شهر با الگوی فوق می‌توان از ورودی شهرهای رامسر و لاهیجان، چالوس (ورودی تهران چالوس)، نوشهر، لنگرود، قم، اصفهان قزوین نام برد.<sup>۶۱</sup>

### قسمت تداخل کننده با یکی از فضاها ترکیب شود:

در قیاس ورودی شهر با این الگو می‌توان از ورودی شهرهایی نظیر بابل، تنکابن، ورودی شرق تهران، آمل، چالوس، اصفهان، رشت و نور نام برد. در این شهرها، به دلیل تراکم عناصر شهری و یا وابسته به شهر فضای ورودی به صورت جزء لاینفکی از فضای شهر درآمده است. در شهرهایی نظیر فومن عکس مطلب فوق رخ داده است. طبیعت به درون شهر نفوذ کرده و فضای ورودی به صورت جزئی از پیکره آن درآمده است.<sup>۶۲</sup>

<sup>۶۰</sup> بحرینی و بابلی ۱۳۸۱

<sup>۶۱</sup> همان

<sup>۶۲</sup> همان

## قسمت تداخل کننده به صورت فضایی مستقل:

بهترین مثال این مورد در رابطه با شهر، فضای ورودی شهر شیراز (دروازه قرآن) است که در آن طبیعت و شهر با کاربری‌های شهری وابسته به طبیعت (تفریحی و تفریحی) به هم گره می‌خورند و فضایی با شخصیت مستقل، با هویت ویژه شکل می‌گیرد، که در عین حال هم طبیعت و هم شهر در پدید آمدن آن سهیم‌اند.<sup>۶۳</sup>

## فضاهایی که با یک فضای سوم به هم مرتبط می‌شوند:

دو فضا که با فاصله از هم جدا هستند، می‌توانند به وسیله یک فضای سوم به یکدیگر مرتبط شوند. فضای میانی برای اینکه عملکرد خود را به عنوان رابط بیان نماید، می‌تواند از نظر فرم و جهت با دو فضای مذکور فرق داشته باشد.<sup>۶۴</sup>

## تأثیر حرکت، سرعت و زمان در فضای ورودی شهر

### حرکت<sup>۶۵</sup>:

فضای ورودی شهرها شامل یک مسیر حرکت است که جریان ورود به شهر را با توجه به سرعت حرکت و زمان حرکت تسهیل می‌بخشد. 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.

<sup>۶۳</sup> بحرینی و بابلی ۱۳۸۱

<sup>۶۴</sup> همان

<sup>۶۵</sup> دانش وری و همکاران ۱۳۸۸



حرکت نسبی است و لازم وجود حرکت فضاست. اسامی مختلفی که برای فضاهای مخصوص حرکت وجود دارد، نشانگر این است که برای انسان انواع مختلف حرکت وجود دارد: کریدور، راه، خیابان، کوچه، اتوبان از آن جمله‌اند.

### سرعت:

حرکت همیشه سرعت را در دل خود دارد. زمان‌های متمادی سرعت حرکت انسان‌ها محدود بود. اختراع اتومبیل در این زمینه تغییر اساسی به وجود آورد. سرعت بالای اتومبیل سبب می‌شود که قسمت قابل کنترل در زاویه دیدها محدودتر شده و زاویه دید بسته‌تر شود، پس 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 اختلاف زیادی دارد.<sup>۶۶</sup>

### زمان<sup>۶۷</sup>:

در اینجا منظور از زمان حرکت مدت زمانی است که ناظر در حال حرکت برای ادراک کامل فضا نیاز دارد. بنابراین زمان حرکت رابطه‌ی معکوس با سرعت حرکت دارد و هرچه سرعت حرکت بالاتر باشد زمان حرکت کمتر شده و ناظر زمان کمتری برای درک محیط دارد. در فضاهای ورودی شهری سرعت و در نتیجه زمان حرکت یکی از مؤلفه‌های مؤثر در ادراک فضاهای مجزا و در نهایت تشخیص یک سلسله‌مراتب فضایی و عملکردی به هم پیوسته می‌باشد.

<sup>۶۶</sup> گروتز ۱۳۷۵

<sup>۶۷</sup> دانش‌وری و همکاران ۱۳۸۸



البته تمامی این مباحث در مورد ورودی شهرهای امروزی و طی مسیر با وسیله نقلیه با سرعت حرکت بالا صادق است.

چه بسا ناظر پیاده با سرعت حرکتی پایین تر و زمان حرکتی بالاتر با فضاهای پراکنده و نامربوط به هم مواجه شده و کلیت فضای ورودی شهر را به عنوان فضای واحد ادراک نمی کند.

به منظور ادراک سلسله فضای متوالی، باید فرد در هنگام عبور از آن، فضاهای مجزا و متمایز را تشخیص داده و آن‌ها و ارتباط میانشان را درک نماید.

کیفیت فضاهای متوالی بستگی دارد به<sup>۶۸</sup>:

محصوریت

یک مرتبگی

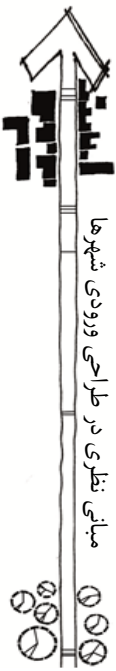
تنگ و گشاد شدن فضا

سرپوشیده و مسقف بودن

ایجاد سایه روشن

تأکید کالبدی

موانع بصری



## انواع دید در ورودی شهر

یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌ها در طراحی ورودی شهر مؤلفه بصری ست، اهمیت این مؤلفه از آن جهت است که در طراحی ورودی حرکت سواره بر حرکت پیاده اولویت دارد.

در حرکت سواره دو عامل از اهمیت بالایی برخوردار است، اول آنکه حرکت با سرعت بسیار بیشتری نسبت به حرکت پیاده اتفاق می‌افتد، ثانیاً به دلیل اینکه استفاده‌کنندگان از فضا ارتباط مستقیم با فضای بیرون ندارند اغلب احساس آن‌ها نظیر، حس بویایی، شنوایی، لامسه و ... دریافت کمی از محیط پیرامون دارد و در این حرکت بیشترین دریافت از طریق حس بینایی است.

جدول انواع دید در ورودی<sup>۶۹</sup>

انواع دیدها	چگونگی دریافت مناظر	شکل انواع دید در ورودی شهر	نمونه‌هایی از انواع دید در ورودی شهر
دید محلی	از داخل سایت داخل سایت دریافت مناظر		دید به بدنه‌ها شاخص طبیعی و مصنوع پلافاصل اطراف محور ورودی
دید راهبردی	از داخل سایت خارج از سایت از خارج سایت دریافت مناظر داخل سایت		دید به مناظر شاخص طبیعی و مصنوع اطراف محور ورودی مانند کوه‌ها، کارخانجات اطراف
دید محوری	از داخل سایت منظر خطی از نشانه مهم شهری داخل یا خارج از سایت دریافت		دید به دروازه‌ی ورودی
دید گسترده	از داخل سایت گسترده از شهر و نواحی پیرامونی دریافت مناظر		دید به سیلوئت شهری

<sup>۶۹</sup> دانشپور و ماستیانی ۱۳۹۳

## عوامل مؤثر در طراحی فضای ورودی موفق

برای آنکه فضایی دارای حس مکانی قوی بوده و پرمعنا ظاهر شود و پیوسته و کامل به نظر آید، می‌بایست محرک‌های حسی مختلف توأمأً فضا را درک کرده تا حس خاص نسبت به آن مکان ایجاد شود. تجربه توالی محرک‌های بصری از طریق حرکت در فضا میسر می‌شود. از آنجا که ادراک بصری مهم‌ترین ادراک ما از فضا است، حرکت در فضا نقش مهمی در کمک به ایجاد این حس مکان قوی دارد.<sup>۷۰</sup>

در طراحی فضاها برای یادمان سازی و ایجاد محرک‌های بصری از شیوه‌های مختلفی می‌توان بهره بر که هر یک در تغییر، تنوع، وحدت و توالی فضاها در طول یک مسیر یا در القای فضای ادراکی و ایجاد حس مکانی قوی عمل کرده و آن را تشدید می‌کند.<sup>۷۱</sup>

مهم‌ترین این عوامل عبارت‌اند از:<sup>۷۲</sup>

۱. میزان محصوریت فضایی

۲. تسلسل فضایی

۳. لبه فضا

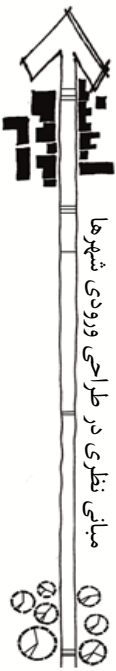
۴. سرعت و حرکت

با توجه به این عوامل در فضاهای ورودی شهرها با در نظر گرفتن میزان سرعت و حرکت در مسیر ورودی می‌بایست لبه‌های تعریف‌شده با تناسبات موجه، دارای ریتم و هارمونی، به نحوی تنظیم گردد تا برای ناظری که امروزه با سرعت بالای

<sup>۷۰</sup> دانش وری و همکاران ۱۳۸۸

<sup>۷۱</sup> قریب ۱۳۸۲

<sup>۷۲</sup> همان



وسيله‌ی نقلیه خود آن را رؤیت می‌کند معنای بیشتری بر آن تشخیص داده و تصویر ذهنی عمیق‌تری در وی ایجاد گردد تا هویت فضایی و خاطره‌انگیزی در نهایت کیفیت محیطی آن بیش از پیش جلوه‌گر شود.<sup>۷۳</sup>

مهم‌ترین احساسی که باید در مسافر وارد شده به شهر القا شود حس ورود است که در وهله‌ی اول روانی و سپس عینی و فیزیکی می‌باشد. از آنجا که مشخص کردن ابتدا و انتهای حوزه ورودی امری غیرممکن است (به لحاظ جنبه‌های روانی ادراک آن) مهم‌ترین بخش تنظیم پیکره و بدنه‌ی اصلی ورودی، ابتدا و انتهای آن می‌باشد که فصل مشترک برداشت‌های متفاوت است.<sup>۷۴</sup>

<sup>۷۳</sup> خادمی و جوزم ۱۳۹۰

<sup>۷۴</sup> دانش‌وری و همکاران ۱۳۸۸

### نگاهی به گذشته ورودی شهرها در ایران

شهرهای ایرانی پیش از اسلام، به ویژه در دوران هخامنشی و ساسانی، بر مبنای باورهای دینی و متأثر از مقوله جهان‌بینی ساخته می‌شد. این شهرها معمولاً به حصارهای ختم می‌گشت که چهار دروازه به چهار سوی عالم داشته و یادآور جهات اربعه بود. در این جهان‌بینی شهر با زمین به عنوان مرکز عالم مقایسه می‌گشت که از طریق دروازه‌های خود با کل عالم هستی که به چهار قسمت تقسیم می‌شد، ارتباط می‌یافت؛ بنابراین مشاهده می‌گردد که در این دوران علاوه بر دو عملکرد برقراری ارتباط و نمایش جهات اربعه، مفهومی فلسفی در رابطه با شهر و دروازه‌های آن وجود داشته است. در دوران ساسانی بازار در اطراف ورودی و دروازه‌های آن وجود داشته است. در دوران ساسانی بازار در اطراف ورودی و دروازه شهر توسعه یافت و میدان با عملکردهای مختلف نظیر اعلام فرمان‌های دولت، بخشودگی‌ها و عقوبت‌ها در مقابل آن ظهور یافت. به این ترتیب زمینه شکل‌گیری فضایی پیرامون دروازه ورودی و بسط مفهوم ورودی از یک مرز و یا سطح عمودی برای عبور که با عنصر شاخص دروازه تعریف می‌شد، به فضایی خاص از نظر عملکردی فراهم



گردید. هرچند که این فضا از دیدگاه ریخت‌شناسی هنوز فضای خاصی را سبب نمی‌شده است. چنین ساختاری در فضای ورودی شهرها بعد از اسلام نیز وجود داشته است که به تدریج با گذشت زمان به‌ویژه در دوران صفوی رشد کرد و به تکامل رسید.<sup>۷۵</sup>

### فضای ورودی شهرها در دوران صفویه

عنصر مهم و شاخص فضاهای ورودی در شهرهای قدیم دروازه است. دروازه‌ها به دو دسته تقسیم می‌شدند: دروازه‌های درونی نظیر دروازه‌های محله‌ای، دروازه‌های بازار و دروازه‌ی حکومتی مربوط به ارگ و یا قلعه و دروازه‌های بیرونی که در حصار شهر جای داشتند. دروازه‌های بیرونی، فضاهای درونی شهر را با بیرون آن مرتبط می‌ساختند. همه دروازه‌های بیرونی همواره در امتداد مسیر، جاده‌ها و راه‌های منتهی به شهر قرار داشتند و از جنبه عملکردی معمولاً به سه دسته دروازه‌های اصلی، دروازه‌های فرعی و دروازه‌های حکومتی تقسیم می‌شدند.<sup>۷۶</sup>

دروازه‌های بیرونی و فضای پیرامونی آن‌ها دارای عملکردهای متفاوتی همچون ارتباطی، نظارتی، امنیتی، اقتصادی و اجتماعی نظیر گذران اوقات فراغت، مجازات مجرمین، تماس‌ها و مبادلات اقتصادی، بدرقه و استقبال بودند. از نظر کالبدی دروازه‌های اصلی شهرهای بزرگ و مهم را معمولاً با طرحی معمارانه می‌ساختند؛ اما بیشتر دروازه‌های فرعی و کوچک را بسیار ساده و بدون یک طراحی از پیش فکر شده و معمارانه می‌ساختند.<sup>۷۷</sup>

<sup>۷۵</sup> بحرینی و بابلی ۱۳۸۱

<sup>۷۶</sup> همان

<sup>۷۷</sup> سلطان‌زاده ۱۳۷۲

## ورودی‌ها و دروازه‌ها در دوره قاجار<sup>۷۸</sup>

در دوران فتحعلی شاه، شهر تهران تنها شش دروازه در اطراف داشت که البته تعداد آن‌ها در روزگار ناصرالدین شاه به دوازده عدد رسید. این دروازه‌ها با دهانه‌ای بزرگ در ورودی‌های مشخص شهر ساخته می‌شد و هر یک از این دروازه‌ها دو ورودی کوچک نیز در طرفین داشت. این ورودی‌های کوچک به اتاق‌های کوچکی منتهی می‌شد که عموماً محل استقرار دروازه‌بانان و مأموران دولتی بود. در دوران ناصرالدین شاه که شهر گسترش یافت و شش دروازه به دروازه‌های شش‌گانه شهر اضافه شد، تغییری در سیمای آن‌ها نیز اتفاق افتاد. دروازه‌های به‌جامانده از دوران فتحعلی شاه، دیگر تصویری از نقش و نگار گل‌ها و درختان نبود. بلکه کاشی‌کاری‌های آن نقوش جالبی چون نقش رستم و دیو سپید و یا رستم و اسفندیار، صحنه‌های نبرد رستم و افراسیاب، رستم و اشکبوس و غیره بود.

عمده دلیل استفاده از این دروازه‌ها، نه به دلیل جنگ‌ها و لشکرکشی‌ها بود و نه حفاظت شهر از گزند یاغیان. بلکه دلیل عمده حضور این دروازه‌ها کنترل ورود و خروج به دارالخلافه بود و گرفتن عوارض و مالیات. این دروازه‌ها، تنها محل عبور و مرور کسانی بود که به شهر می‌آمدند و یا از آن خارج می‌شدند. چراکه در اطراف شهر، خندق‌های بزرگی حفر کرده بودند که کمتر کسی می‌توانست از آن عبور کند. هرچند سال‌ها بعد این خندق‌های اطراف شهر، به محل زندگی عده‌ای از راهزنان و گدایان و مردم دیگر تبدیل شد.

<sup>۷۸</sup> راد ۱۳۸۷



هرروز صبح هنگام اذان صبح دروازه‌های دوازده گانه پایتخت گشوده می‌شد و تا کمی بعد از غروب آفتاب بسته می‌شد. در زمان شب هیچ کس حق ورود یا خروج از شهر را نداشت و همه چیز در اختیار دروازه‌بانان بود.

دو اتاق اطراف دروازه‌ها، یکی مأمور گرفتن عوارض که به مأمور «نواقلی» معروف بود تعلق داشت و آن یکی، به دروازه‌بانان که وظیفه اصلی شان بستن و باز نگه داشتن دروازه‌های شهر بود. البته در آن روزگار نواقلی (گرفتن عوارض از مردم) بر دروازه‌های شهر از شغل‌های پردرآمد محسوب می‌شد و عموماً افرادی به این کار گماشته می‌شدند که مورد توجه بودند.

### دروازه‌هایی در بیرون شهر:

تهران بعد از گسترش دوره ناصرالدین شاه در هر جهت صاحب سه دروازه شد. دروازه‌هایی که انگار برای جمع‌آوری عوارض ساخته شده بود، نه چیز دیگر.

دارالخلافة در شمال سه دروازه داشت: الف: دروازه‌های شمالی: دروازه شمیران (در محدوده پیچ شمیران فعلی یعنی محل تقاطع خیابان ابن سینا و انقلاب) دروازه دولت (تقاطع خیابان‌های سعدی شمالی و انقلاب) دروازه یوسف آباد (در محل چهارراه کالج فعلی).

ب: دروازه‌های جنوبی: دروازه خانی آباد (این دروازه تقاطع خیابان مولوی و خیابان شوش قرار داشت)، دروازه غار (در فاصله میان خیابان خانی آباد تا میدان شوش محل این دروازه بود) و دروازه شاه عبدالعظیم (در نزدیکی میدان شوش ابتدای خیابان ری).



ج: دروازه‌های غربی: دروازه باغشاه (که انتهای خیابان سپه قرار داشت) دروازه قزوین (در محل فعلی میدان قزوین بود) و دروازه گمرک (که محل آن در انتهای خیابان امیریه نزدیک میدان گمرک (رازی) بود).

د: دروازه‌های شرقی: دروازه خراسان (در میدان خراسان و ابتدای جاده شهری بود) دروازه دولاب (که در سه‌راه شکوفه فعلی واقع بود) و دروازه دوشان تپه (انتهای خیابان ۱۷ شهریور و نزدیک میدان شهدای فعلی).

تمام دروازه‌های مذکور، محل ورود و خروج به پایتخت بودند و عموماً تحت سیطره نیروهای نظامی و حکومتی.

شاه‌طهماسب هیچ تصور نمی‌کرد که آن باروها و برج‌ها و دروازه‌ها در اطراف شهری کوچک روزی فرو بریزد و بر ویرانه‌های آن دروازه‌های جدیدی بنا شود و حتی چند صباح بعدتر، دیگر نشانی از این دروازه‌ها نباشد.

### دروازه‌های درونی شهر:

جعفر شهری در کتاب «طهران قدیم» غیر از دروازه‌های دوازده گانه شهر تهران، نه دروازه دیگر نیز برای پایتخت برمی‌شمرد. این دروازه‌ها، دیگر مفهوم دروازه‌های ورودی یا خروجی شهر نبودند. بلکه تنها حدود ارگ شاهی و کاخ‌های سلطنتی را از سایر قسمت‌های شهر جدا می‌کرد و بیشتر، به‌منظور ایجاد حریم برای عمارات شاهی به حساب می‌آمد.

دروازه خیابان چراغ‌گاز از آن دسته بود که در ابتدای خیابان امیرکبیر قرار داشت و بدون تزئین بنا شده بود. دروازه ناصریه در ابتدای خیابان ناصرخسرو و مقابل ساختمان تلگراف‌خانه تأسیس شده بود. دروازه باب همایون اول خیابان باب



همایون بود که به هنگام عید یا جشن‌ها، فراشان حکومتی بر سر آن می‌رفتند و نقاره می‌زدند که البته پس از ویرانی به دستور رضاشاه، سردر باغ ملی به همین منظور (نقاره زدن) ساخته شد که در این باره توفیق چندانی نیافت.

دروازه خیابان علاءالدوله در ابتدای خیابان فردوسی و نزدیک میدان سپه پی‌ریزی شده بود. دروازه‌های باغشاه و لاله‌زار که در ابتدای دو خیابان مذکور بود که در چند مدت بعد و در زمان ورود واگن، ویران شد تا خطوط واگن را در آن مسیر راه‌اندازی کنند. دروازه ارگ در جنوب میدان ارگ (پانزده خرداد) با نقاره‌خانه‌ای در بالا ساخته شده بود. دروازه نو، که قدیمی‌ترین دروازه داخل شهر محسوب می‌شد و به جامانده از دروازه‌های شاه‌طهماسبی بود. دروازه سردر الماسیه دروازه متصل‌کننده اندرونی شاه به شهر بود.

این دروازه‌های نه‌گانه، همگی در وسط دارالخلافه بنا شده بود و حریم سلطان را از محدوده شهر جدا می‌کرد. اگرچه این دروازه به لحاظ شکوه، گاه چیزی را از دروازه‌های اصلی شهر کم نداشت، اما کمترین استفاده از آن به عمل می‌آمد. سال‌ها بعد و به پیروی از این دروازه‌ها دروازه باغ ملی در دوران پهلوی احداث شد که هنوز هم یکی از بزرگ‌ترین و زیباترین بناهای تهران است.

هر بار که شاه تصمیم به آمدن به شهر می‌گرفت، می‌بایست از زیر یکی از این دروازه‌ها عبور کند. در این زمان بود که مردم تهران، شاهدباز و بسته شدن درهای آن بودند. هرچند یکی از مهم‌ترین دروازه‌هایی که ناصرالدین‌شاه از آن عبور می‌کرد، دروازه الماسیه بود که به اندرونی سلطان راه داشت.

## مهم‌ترین دروازه‌های ایران<sup>۷۹</sup>

### دروازه میدان مشق

این بنا نماد تاریخ معاصر تهران و معماری تهران قدیم است. سر در باغ ملی بعد از کودتای ۱۲۹۹ و فتح تهران به دستور رضاشاه ساخته شد. تصاویر پرچم، مسلسل و کتیبه‌های کاشی کاری شده، به خوبی تداعی کننده فضای آن روزهای تهران هستند. این دروازه در ابتدا ورودی میدانی بود که سربازان در آن مشق و تمرین نظامی می‌کردند. بعدها که آن میدان تبدیل به اولین باغ عمومی تهران شد، دروازه میدان مشق هم به سر در باغ ملی تغییر نام داد.

دروازه میدان مشق



## دروازه تبریز

حتی این برج و باروی محکم هم نتوانست جلوی ورود نیروهای روس را به تبریز بگیرد. بعد از زلزله بزرگ تبریز - که همه آثار تاریخی شهر را لرزاند - عباس میرزا با این استدلال که «قلعه‌ای که مانع حمله دشمن نشود به چه دردی می‌خورد»، دیگر هیچ توجهی به بازسازی و مرمت حصار و دروازه‌های شهر نکرد.



دروازه تبریز

## دروازه دولت

بیشتر دروازه‌های قاجاری تهران تقریباً همین شکلی بودند. دروازه دولت که یکی از دروازه‌های حصار شهر تهران بود، به خاطر نزدیکی‌اش به کاخ‌های سلطنتی به این اسم مشهور شد. اولین حصار تهران را شاه‌طهماسب به دور تهران کوچک کشید اما ۲۰۰ سال بعد ناصرالدین‌شاه، برای تعیین حدود و کنترل بیشتر آمد و شده‌های تهران که دیگر آن‌قدرها هم کوچک نبود، حصار صفوی را خراب کرد و دستور

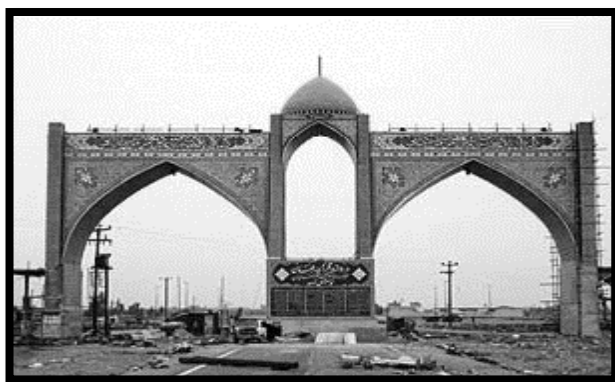
ساخت حصار و خندق جدیدی را داد. حصار ناصری در هر جهت، ۳ دروازه داشت که با این حساب تهران صاحب ۱۲ دروازه شهری می‌شد.



دروازه دولت

### دروازه بهبهان

بهبهانی‌ها ادعا می‌کنند که بزرگ‌ترین دروازه قرآن ایران را در ورودی شهرشان دارند. یک خیر بهبهانی، در سال ۸۱ باهمان اعتقاد قدیمی ما ایرانی‌ها به گذراندن مسافران از زیر قرآن، بانی ساخت این دروازه شد. در سال‌های نه‌چندان دور، نمونه این دروازه‌ها - که بناهایی ایرانی اسلامی به حساب می‌آیند - در ورودی بسیاری از شهرها قرار داشتند تا مسافران راه طولانی و پرخطرشان را با گذشتن از زیر این دروازه‌ها به سلامت پایان برسانند.



دروازه بهبهان

## دروازه درب کوشک

دروازه درب کوشک یا راکوش، زمانی روی خط مرزی شهر قزوین قرار داشت اما حالا افتاده وسط شهر. دروازه‌هایی که مثل این یکی در عهد قاجاری ساخته شدند، نه برای جنگ و لشکرکشی و نه برای حفاظت از شهر به وجود آمدند بلکه وسیله‌ای بودند برای کنترل ورود و خروج‌ها و گرفتن مالیات و عوارض



دروازه درب کوشک

## دروازه سمنان

از ارگ دولتی سمنان حالا همین دروازه باقی مانده؛ دروازه‌ای که استادکار قاجاری آن را با کاشی‌های رنگارنگ تزئین کرده است. روی کاشی‌کاری‌های بیشتر دروازه‌های قاجاری، رستم با اسفندیار، افراسیاب، اشکبوس یا مثل همین دروازه سمنان، با دیو سفید گلاویز است. شیر هم از نقوشی است که سروکله‌اش روی دروازه‌ها زیاد پیدا می‌شود تا به صورت نمادین، حافظ و نگهبان شهر باشد.

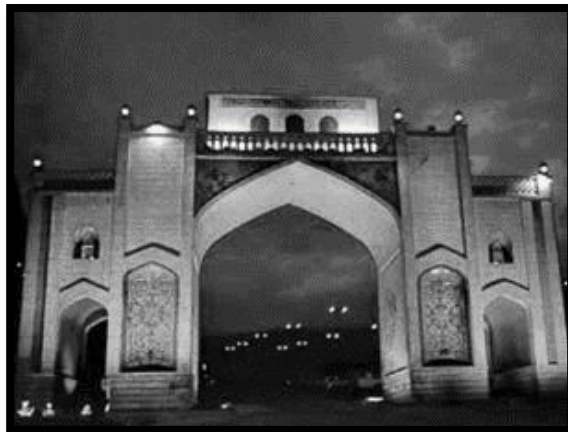


دروازه سمنان

## دروازه قرآن

شیرازی‌ها روز اول هرماه قمری کنار این دروازه جمع می‌شدند تا با گذشتن از زیر قرآنی که توی آن اتاقک بالای طاق قرار داشت، خودشان را تا آخر ماه در برابر بلاها بیمه کنند اما این روزها با عبور جاده از کنار دروازه، دیگر آن قدرها هم کسی از زیر آن رد نمی‌شود. از عهد حکومت شیعی آل بویه تا عهد قاجار، چندین و چند دروازه قرآن در شیراز ساخته شد تا نوبت به اعتمادالتجار - بازرگان مشهور شیرازی - برسد و به همت او آخرین دروازه این شهر ساخته شود. اگر از مسیر جاده اصفهان بخواهید وارد شیراز بشوید، حتماً در تنگه‌ی الله اکبر از کنار این دروازه رد خواهید شد.

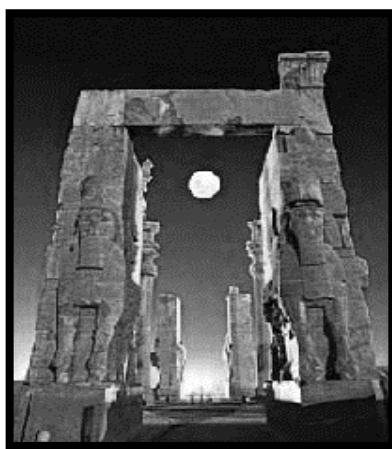




دروازه قرآن

### دروازه باستانی

یکی از قدیمی ترین دروازه های ایران را هخامنشی ها برای ورودی مجموعه کاخ های سلطنتی شان ساختند. گاوهای سنگی غول پیکر با آن سرهای انسانی شان قرار بود در دل ملاقات کنندگان شاه ایجاد ترس و احترام بکنند. دروازه های حکومتی و ورودی کاخ های بعدی با همین الگو، بزرگ و پر آرایش ساخته می شدند.

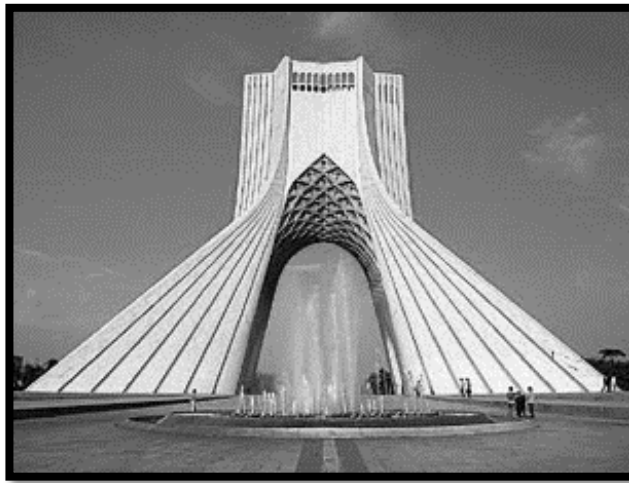


دروازه باستانی



## فلکه آزادی

شاید هیچ کدام از ما به این بنای یادبود نگوییم دروازه آزادی اما آن موقع که مهندس حسین امانت داشت طرح این برج را می زد، تنها به یک دروازه شهری فکر می کرد و البته اگر به موقعیت جغرافیایی برج آزادی توجه کنیم، آن قدرها هم درباره دروازه بودن آن پرت نگفته ایم؛ دروازه ای که بیشتر دورش می چرخیم تا از زیرش بگذریم.



فلکه آزادی

## دروازه قزوین

آبادانی قزوین هنوز هم از همین دروازه شروع می شود. این دروازه که رو به تهران دارد، یکی از ۹ ورودی شهر بزرگ قزوین تا عهد پهلوی بوده است. تا همین ۷۰-۶۰ سال پیش، قزوین به خاطر قرار گرفتن بر سر راه شهرهای شمالی و غربی به مرکز کشور، به یک بارانداز بزرگ تبدیل شده بود. مهم ترین عامل حفاظت از

ثروت انبارشده در شهر، حصار و خندق و همین دروازه‌های شهری بودند. از ظاهر دروازه به نظر می‌رسد که سازندگان صفوی این دروازه توی کارشان کم نگذاشته‌اند.



دروازه قزوین

### دروازه‌های طبیعی

تأثیر عواملی نظیر موقعیت طبیعی، شکل زمین و ویژگی‌های توپوگرافی نظیر کوه، دره و رودخانه را در تعیین محل ورودی شهرهای قدیم نمی‌توان نادیده گرفت. این عوامل طبیعی دسترسی به شهر را محدود به نقاطی خاص می‌کردند. نمونه بارز آن ورودی دروازه قرآن شیراز است که دسترسی به شهر از طریق گذر از دروازه طبیعی که به وسیله کوه ایجاد شد و نیز امکان بنای دروازه قرآن می‌توان نام برد. امروزه این عوامل می‌تواند نقش عمده‌ای در تعریف فضای ورودی یک شهر داشته باشد.<sup>۸۰</sup>

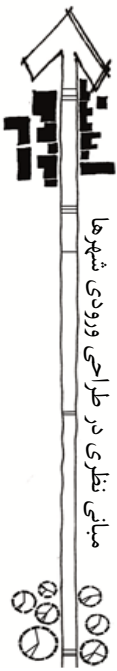
<sup>۸۰</sup> بحرینی و بابلی ۱۳۸۱

### ویژگی‌های فضاهای ورودی شهرهای قدیم ایران<sup>۸۱</sup>

نکته قابل ذکر در این باب این است که در گذشته‌ها واژه ورودی مقارن با دروازه شهر بوده که متأثر از فرهنگ و سنن اجتماعی دارای ویژگی‌های ادراکی و عملکردی بود. این ویژگی‌ها در فضای ورودی شهرها عمدتاً حاصل فعالیت‌هایی است که در آن فضا جریان داشت. البته خصوصیات کالبدی فضای ورودی از اهمیت بسیار زیادی در ایفای اصلی‌ترین نقش آن یعنی ارتباط فیزیکی برخوردار است، اما دارای پیچیدگی فضای ورودی یک بنا نمی‌باشد. به همین دلیل، عوامل ایجادکننده ویژگی‌های ادراکی و عملکردی فضای ورودی شهرها در برخی موارد با عوامل ایجادکننده این ویژگی‌ها در فضای ورودی یک بنا که جزء فضاهای آن می‌باشد متفاوت است.

ویژگی‌های ادراکی فضای ورودی شهرهای قدیم ایران عبارت‌اند از:

<sup>۸۱</sup> بحرینی و بابلی ۱۳۸۱



- دعوت کردن (به دلیل عملکرد اجتماعی و پویایی فضای باز مقابل دروازه شهر)
- هویت بخشیدن (اهمیت دادن به دروازه و تزئینات آن و شاخص نمودن دروازه)
- ایجاد حس ورود (عبور از دروازه به عنوان مرز جداکننده دو فضا)
- آماده ساختن برای درک فضای جدید (فضای باز مقابل دروازه با عملکرد اجتماعی)
- برقراری ارتباط ادراکی و بصری بین فضا (وجود دروازه و فعالیتی که در فضای مجاور آن جریان داشت)

ویژگی های عملکردی فضای ورودی شهرهای قدیم ایران عبارت اند از:

- برقراری ارتباط فیزیکی بین دو فضا (دروازه)
- تأمین امنیت و نظارت بر ارتباط (دروازه، برج های دفاعی)
- هدایت (قرارگیری دروازه اصلی در مسیری که مستقیماً به مرکز شهر و بازار ارتباط داشت)
- معرفی شهر (کتیبه هایی که بر سر دروازه ورودی های مهم نوشته می شد)
- حضور فضای ورودی در فعالیت های روزمره شهر (فضای باز مقابل دروازه ورودی با عملکرد اجتماعی و اقتصادی)

ورودی همه شهرهای ایران واجد تمام این خصوصیات نبود و برحسب اهمیت ورودی شهر و شهر مورد نظر، از نظر دارا بودن بخشی و یا کلیه این ویژگی ها با یکدیگر متفاوت بوده اند. مقایسه بین ویژگی های ورودی یک بنا و شهر در گذشته نمایان گر وجود تشابهاتی میان آنها است. به نظر می رسد همان اهدافی که موجب شده تا فضای ورودی یک بنا شکل گیرد و تکامل یابد، در شکل گیری فضای

ورودی شهر نیز نقش داشته و علت تفاوت در ساختار کالبدی ورودی بنا و شهر، تفاوت در میزان خصوصی بودن این فضاها و روش پاسخگویی به این اهداف است و ایجاب می‌نماید که ساختار کالبدی فضای ورودی بنا بسیار پیچیده‌تر از ورودی شهر باشد. به‌طور کلی فضای ورودی شهرهای قدیم ایران همانند بناها فضایی با ماهیت انعطاف‌پذیر بود که می‌توانست همانند یک مفصل خود را با ویژگی‌های هر دو فضایی که به هم پیوند می‌یابند منطبق سازد. ورودی شهرها در گذشته فضای آماده شدن را برای آزمودن تجربه جدید بود. فضایی برای پیوند میان آنچه گذشت و آنچه پیش روست. فضایی که شخص در آن می‌آموزد تا برای آزمودن تجربه‌های جدید آماده شود.

### ورودی‌های شهرهای کنونی ایران<sup>۸۲</sup>

توسعه سریع و پرشتاب شهرها و اشغال بی‌رویه اراضی در فراسوی مرزهای آن موجب تحولات چشمگیری در سیمای حومه و حاشیه شهرها شده است. این نواحی با سازمان و ساختار فضایی و کالبدی منفصل، پراکنده، بدون انسجام و فاقد هویت از یک سو با نواحی روستایی و یا عرصه‌های طبیعی و از سوی دیگر با جوامع شهری تداخل نموده و یا با تغییر شکل نواحی روستایی، سیمایی نه کاملاً شهری یا روستایی به وجود آوردند. «این نواحی عموماً در حول و حوش مسیرهای ارتباطی شهرها شکل گرفته و نیروی خود را از آن می‌گیرند». این نواحی منظر ورودی

<sup>۸۲</sup> بحرینی و بابلی ۱۳۸۱



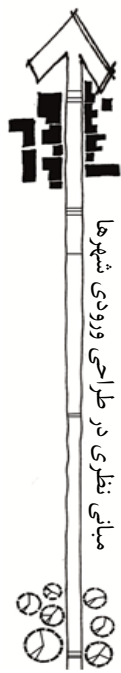
اغلب شهرهای امروزی ایران را تشکیل می‌دهند. از مشاهدات میدانی فضاهای ورودی شهرها نتایج زیر حاصل شده است:

۱. فضاهای ورودی شهرها غالباً فاقد ساختاری مشخص و متمایز می‌باشند.
۲. فضاهای ورودی شهرها غالباً فاقد هویت بوده و در اثر اغتشاشات بصری و محیطی به هویت شهرها آسیب می‌رسانند.
۳. کاربری‌هایی با سیمای نامطلوب نظیر تعمیرگاه‌ها، اسقاطی‌ها و... منظر ورودی اغلب شهرها را تشکیل می‌دهند.
۴. در غیاب سیمای طبیعی ویژه و شاخص، عامل یا ویژگی خاصی که فضای ورودی یک شهر را از شهرهای دیگر متمایز و مشخص گرداند، در فضای ورودی اغلب شهرها وجود ندارد.
۵. هدایت و راهنمایی تازه واردین به نقاط مختلف شهر به خوبی صورت نمی‌گیرد.
۶. تابلوهای معرفی کننده شهرها اغلب در مکان‌های نامناسب و باکیفیت و اندازه نامتناسب قرار گرفته و به راحتی قابل رؤیت نمی‌باشند.
۷. در صورت وجود عناصر ارزشمند و نمادین و تاریخی و طبیعی، این عناصر اغلب در میان اغتشاشات بصری و محیطی فضاهای ورودی گم شده‌اند.
۸. فضای ورودی شهرها غالباً فاقد جذابیت بصری بوده و انگیزه‌ای برای ورود به شهر ایجاد نمی‌کنند.
۹. به دلیل فقدان ساختاری مشخص، در این فضا غالباً حس ورود به شهر در شخص ایجاد نمی‌شود.

۱۰. در صورت وجود عناصر طبیعی با ارزش نظیر پوشش گیاهی و یا برجستگی و تنوع شکل زمین در داخل و یا پیرامون فضای ورودی شهر از تأثیر نامطلوب اغتشاشات محیطی و بصری تا حدی کاسته می‌شود.

۱۱. در ورودی در شهرهایی که فاقد منظر طبیعی زیبا هستند، تأثیر منفی اغتشاشات محیطی و بصری مشهودتر است.

۱۲. به دلیل پایین بودن کیفیت محیطی و وجود برخی از کاربری‌ها نظیر تعمیرگاه اتومبیل و... در اغلب ورودی‌ها، قابلیت آن برای برخی از فعالیت‌های اجتماعی نظیر فعالیت تفریحی از بین رفته است.



مقایسه ویژگی های شهر قدیم با شهر جدید از منظر ورود به شهر<sup>۸۳</sup>

ویژگی های شهر معاصر	ویژگی های شهر قدیم	زمینه (موضوع)
تأثیرپذیری حدود هر از عوامل فیزیکی و غیر فیزیکی متعدد.	وجود عامل فیزیکی تعیین کننده حدود شهر	مرز شهری
توسعه کالبدی شهرها در امتداد ورودی ها صورت می پذیرد. ورودی های شهر، در جریان توسعه به بخش های درونی شهر متصل می گردد.	در هنگام احداث حصار در پیرامون شهر، ظرفیت های خالی جهت توسعه آتی شهر (درون حصار شهر) منظور می شده است.	رشد درونی و بیرونی شهر
تعداد ورودی های شهر نظارت پذیری جریان ورود به شهر را کاهش داده است.	به دلیل محدود بودن دروازه ها، جریان ورود به شهر نظارت پذیر بوده است.	نظارت پذیری
مبادی ورودی بر اساس کارکردهای مختلف رده بندی می گردند: کارکرد ارتباطی کارکرد انتظامی کارکرد صنعتی کارکرد گردشگری و...	دروازه ها بر اساس کارکردهای مختلف رده بندی می گردند: کارکرد ارتباطی کارکرد دفاعی-امنیتی کارکرد اجتماعی کارکرد اقتصادی و...	کارکردهای متنوع
ارتباط مستقیم ورودی های شهر با یکدیگر (در صورت	ارتباط دروازه های شهر با یکدیگر از طریق استخوان بندی	ارتباط ورودی های با یکدیگر



<p>و جـود) از طریـق کـمربندی های پیرامون شهر (و نه به وسیله استخوان بندی شهر) برقرار می گردد.</p>	<p>شهر صورت می پذیرفته است. (همچنین گاه دروازه های شهر به صورت مستقیم به یکدیگر اتصال می یافته اند.)</p>	
<p>مبادی ورودی شهرها به ندرت عامل شناسه شهر محسوب می گردند.</p>	<p>بنای دروازه های شهر با یکدیگر از طریق استخوان بندی شهر صورت می پذیرفته است. (همچنین گاه دروازه های شهر به صورت مستقیم به یکدیگر اتصال می یافته اند.)</p>	<p><b>ویژگی های نمادین (سمبولیک)</b></p>
<p>سکونت حاشیه ای در عرصه مبادی ورودی شهر قابل مشاهده است.</p>	<p>دروازه ها، کانون تمرکز برخی از فعالیت های اجتماعی اصلی مردم ساکن در شهر بوده اند. آستانه های خارجی بستر تمرکز فعالیت های خدماتی (و نه سکونت) بوده است.</p>	<p><b>فعالیت های سکونتی و خدماتی</b></p>
<p>سرعت بالا یا دامنه تغییر زیاد و تنوع ابزار حرکت (وسایل نقلیه، خصوصی، عمومی و...) انتقال مفاهیم ورود به شهر را ناگهانی کرده است.</p>	<p>در اثر کم و محدود بودن دامنه تغییر سرعت-ناشی از ویژگی های محمل حرکت (چارپایان)- انتقال مفاهیم ورود باطمینان و به آرامی صورت می پذیرفته و یک مرتبگی در مواجهه با شهر برای مسافر پدید نمی آمده است.</p>	<p><b>سرعت حرکت</b></p>



<p>پیچیده‌تر شدن ساخت فضایی و تغییر روحیه عملکردی شهرها، امکان و ضرورت نفوذ جاده‌های دسترسی به عمق شهر و دسترسی مستقیم به استخوان‌بندی اصلی شهر را ایجاب نمی‌نماید.</p>	<p>تداوم جاده‌های دسترسی به شهر تا اعماق لایه‌های درونی شهر و دسترسی مستقیم به استخوان‌بندی اصلی شهر</p>	<p><b>نفوذ ورودی به بطن شهر</b></p>
<p>ماهیت فعالیت‌های بازرگانی معاصر ضرورتی به ارتباط بازار اصلی شهر تا ورودی‌ها را ایجاب نمی‌نماید.</p>	<p>تداوم بازار تا دروازه‌های اصلی شهر</p>	<p><b>تعامل بازار اصلی شهر و مبادی ورودی</b></p>
<p>تعریف ورود به شهر می‌یابد در یک عرصه فضایی تحقق یابد (عرصه‌های ورود روانی، ورود بصری، ورود فیزیکی)</p>	<p>وجود عرصه فضایی چندبخشی جهت تحقق ورود به شهر (مشمول بر آستانه خارجی، بنای دروازه و آستانه داخلی)</p>	<p><b>عرصه فضایی</b></p>
<p>فرآیند ورود به شهر غالباً بدون مکث انجام می‌شود. برای ورود به شهر آداب و رسوم ویژه‌ای وجود ندارد.</p>	<p>مکث و آستانه‌های دروازه‌ای، انجام تشریفات و نیز آداب و رسوم ورود به شهرها</p>	<p><b>مکث و توقف (آداب ورود)</b></p>

نگاهی به ورودی شهرها در دنیا<sup>۸۴</sup>



ورودی‌های شهر نورفولک در ایالت ویرجینیا

<sup>۸۴</sup> دانش‌وری و همکاران ۱۳۸۸



همان‌طور که در تصاویر بالا مشاهده می‌شود، کیفیت بصری بالا در اطراف مسیر ورودی به دلیل حفظ سیمای طبیعی منطقه، موجب هویت بخشی و ایجاد انگیزه‌ی ورود در مسافر می‌گردد. علاوه بر آن نشانه‌گذاری با عناصر مصنوع شهری (مانند پرچم‌ها، شعارنوشته‌ها، علائم و...) در طول مسیر ورودی و همچنین حفظ شیب موجود در مسیر باعث هویت بخشی، خوانایی، هدایت و جهت‌دهی مسافران می‌گردد.



ورودی شهر Sharjah



ورودی شهر Montreat



ورودی شهر Mogok



ورودی شهر Marbella

دروازه‌های ورودی، به‌نوعی باعث ایجاد کریدور بصری و ادراکی بین خارج و داخل شهر می‌گردد که به حس ورود به‌منزله‌ی مهم‌ترین وظیفه یک ورودی شهری اثرگذار است. البته باید توجه داشت که وجود دروازه در شهرهای بزرگ کنونی به‌تنهایی نمی‌تواند بیان‌کننده‌ی پدیده‌ی ورود به آن باشد؛ اما می‌تواند به‌عنوان یکی از عناصر کمک‌کننده به این امر با ایجاد کریدور بصری بین داخل و خارج، بر غنای حسی حوزه بی‌افزاید.





ورودی شهر Jeannette-pennsylvania

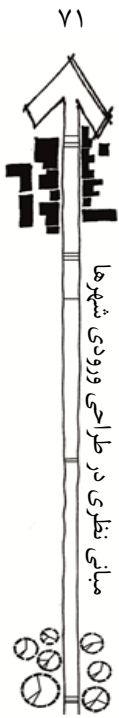
در این ورودی اگرچه اغتشاشات بصری بسیاری به چشم می‌خورد اما به دلیل وجود چشم‌انداز فراگیر از شهر، دریافت سریع در ذهن ناظر از معنای رسیدن به شهر ایجاد شده و ورود به لحاظ معنایی و عینی صورت می‌گیرد.



ورودی شهر Shanghai

همان‌طور که ملاحظه می‌شود در این تصویر می‌توان بسیاری از ویژگی‌های ورودی شهری موفق را مشاهده کرد. دریافت سریع و کلی از شهر صورت گرفته و در ذهن ناظر تصویر و معنایی مطلوب از ورود به شهر تشکیل می‌گردد. دروازه ورودی شهر نقش کریدور بصری بین داخل و خارج شهر بوده و به دلیل فرم

خاص خود دعوت‌کننده و جهت‌دهنده به حرکت مسافران می‌باشد. همچنین کیفیت بصری بالا و سیمای طبیعی مطلوب مسیر ورودی باعث افزایش کیفیت سکانس‌ها و هویت بخشی که در نهایت باعث ایجاد حس مکان و تعلق خاطر ناظر به این فضا خواهد گشت.



### تبدیل پذیری

ورودی در ذهن اکثر شهروندان مکان ویژه‌ای است که در آن احساس گذر از جایی و دخول به جای دیگر به آن‌ها دست می‌دهد؛ به عبارت دیگر ضمن وابسته بودن به فضاهای دو طرفش، تبدیل آن‌ها به یکدیگر را گوشزد می‌نماید. لذا شاید یکی از مهم‌ترین توقعاتی که از هر نوع ورودی انتظار می‌رود، تبدیل پذیری باشد.

با تعمق در این توقع نخستین چیزی که به ذهن بیشتر شهروندان خطور می‌کند، این است که ورودی معمولاً حریمی را به حریم دیگر تبدیل می‌نماید. برای مثال یک حریم خصوصی را به یک حریم عمومی وصل می‌کند.

به همین لحاظ معمولاً درجایی مستقر می‌گردد که یک حریم ختم و دیگری شروع می‌شود. وجود ورودی زمانی میان دو حریم احساس می‌شود که در یک نظام



سلسله‌مراتبی به‌عنوان حد واسط میان دو حریم عمل کند، مثلاً ورودی یک‌خانه نسبت به درون آن عمومی‌تر و نسبت به بیرونش خصوصی‌تر است و اگر درون را فضای خصوصی و بیرون را فضای عمومی فرض نماییم، ورودی فضایی نیمه عمومی یا نیمه‌خصوصی می‌تواند باشد.

از طرف دیگر در جداسازی این حریم‌ها از یکدیگر معمولاً ورودی به‌صورت یک فیلتر تقریباً یک‌طرفه عمل می‌کند. به این معنی که ورود از عرصه خصوصی به عمومی آسان‌تر از جهت معکوس آن امکان‌پذیر است. به‌منظور القا این سهولت شاید ساده‌ترین ترفند این باشد که فرد به هنگام گذر از ورودی و حرکت از عرصه خصوصی به عمومی، احساس گشادگی نماید، به‌طوری که از نظر روانی فشار کمتری به وی وارد شود. این گشادگی می‌تواند از طریق کالبد فضا تداعی شود؛ اما در عین حال باز بودن مسیر دید و وسعت یافتن دامنه دید از سمت حریم خصوصی به عمومی، می‌تواند کمک مؤثری در این راستا باشد.

روان شدن تدریجی حرکت از سمت عرصه خصوصی به عمومی نیز ترفند دیگری است که باعث می‌شود آسان‌تر بودن حرکت در این جهت بیشتر احساس شود.

برعکس، گرچه ورودی هر یک از دو حریم را به دیگری تبدیل می‌نماید، اما انتظار نمی‌رود به‌واسطه گذر از آن به‌راحتی بتوان از عرصه عمومی به خصوصی راه یافت. بلکه برای حفظ ویژگی خصوصی بودن حریم مزبور لازم است حرکت از سمت عرصه عمومی به سوی آن با دشواری بیشتری نسبت به حرکت در جهت معکوس صورت پذیرد.



در این راستا می‌توان از محدود کردن دید و دشوار شدن تدریجی حرکت از سمت عرصه عمومی به خصوصی یاری جست و در کنار آن‌ها با کمک ترفندهای کالبدی، به هنگام حرکت از عرصه عمومی به خصوصی، در ورودی احساس تنگی را به فرد القا نمود.

با شنیدن نام ورودی همیشه این تصور به وجود می‌آید که بیرون و درونی هست و ورودی حائل میان آن‌ها می‌باشد. به همین دلیل معمولاً ورودی را زمانی تعریف شده می‌خوانیم که بر روی مرز میان بیرون و درون استقرار یافته باشد. البته لازم به تذکر است که نباید این مرز را یک خط باریک فرض کرد، بلکه بیشتر حالت یک عرصه دارد.

معمولاً به محض قرار گرفتن در آستانه یک خیابان محلی خود را درون محله حس نمی‌کنیم و فضایی لازم است تا با گذر از آن احساس نماییم که از بیرون به درون محله راه یافته‌ایم. به همین دلیل شاید مرز احساسی میان بیرون و درون بیش از مرز قانونی آن‌ها اهمیت داشته باشد. کمتر اتفاق می‌افتد که با دین تابلوی ورودی یک شهر که بر مرز حریم استحفاظی آن مستقر است، احساس کنیم به شهر وارد شده‌ایم؛ اما مواجهه با نخستین مظاهر زندگی شهری این احساس را زنده می‌نماید. از طرف دیگر انتظار می‌رود که ورودی در محل‌های خاصی از این مرز استقرار یابد و به نظر نمی‌رسد که بتواند به صورت بی‌هدف و اتفاقی هرجایی قرار گیرد. لذا لازم است نقاط عطف این مرز-یعنی جاهایی که در بیرون و درون اتفاق خاصی می‌افتد و این دو عرصه به هم مرتبط می‌شوند-شناسایی شوند. برای مثال محل اتصال یکی از راه‌های اصلی به شهر و یا نقطه اتصال یک خیابان محلی به شریان‌های شهری می‌تواند نقطه تعریف شده‌ای برای استقرار ورودی باشد.

توقع دیگری که در خصوص تبدیل‌پذیری ورودی‌ها به ذهن اکثر شهروندان خطور می‌کند، تأثیر ورودی بر تبدیل رفتارهاست. عمدتاً انتظار می‌رود که رفتارها در دو طرف - هرچند اندک - تغییر یابند. برای مثال سرعت حرکت تند یا کند شود و یا حرکت‌ها به سمت محل ورودی جهت‌دار گردند و جذب آن شوند. شاید یکی از بارزترین تغییرات رفتاری که پس از گذر از ورودی اتفاق می‌افتد، تصمیم‌گیری برای انتخاب مسیر است.

معمولاً این تصمیم‌گیری نوعی مکث را ایجاب می‌کند و لازم است که ورودی بستر فضایی چنین رفتاری را فراهم آورد. حتی به هنگام عبور از خلال ورودی نیز پیش می‌آید که با ترکیبی از مکث و حرکت مواجه شویم. این فرض در صورتی درست است که ورودی را مجموعه‌ای از فضاها در نظر بگیریم و نه یک وزنه.

به این ترتیب می‌بینیم که در حال گذر از ورودی نیز تغییر رفتار امکان‌پذیر است. برای مثال ورودی مسجد امام در میدان نقش جهان ترکیبی است از یک پیش‌فضا، یک مدخل و هشتی و دالان پشت آن که فرد در هریک از آن‌ها رفتاری متناسب با فضای مزبور اتخاذ می‌نماید تا نهایتاً به مسجد وارد شود. گاه لازم است برای معرفی ورودی و ملزم ساختن افراد به اتخاذ رفتار خاص از عناصر کالبدی بهره گرفت. برای مثال جهت تبدیل کردن ورودی یک محله به فیلتری که تنها حرکت‌های مقصدی را اجازه عبور می‌دهد، شاید استفاده از ترفندهای کالبدی نظیر تنگ کردن مسیر، پوشش گیاهی و... نیز ضروری باشد.

متعاقب توقع تبدیل‌پذیری، فرد انتظار دارد که سکانس‌های دو طرف ورودی به یکدیگر تبدیل شوند. لازمه برآورده شدن چنین توقعاتی آن است که تفاوتی میان سکانس‌های دو طرف ورودی وجود داشته باشد تا تبدیل آن‌ها به یکدیگر معنی‌دار



گردد. البته باید توجه داشت که تفاوت به معنی تضاد یا تنش نیست و می‌تواند بسیار جزئی ولی محسوس باشد. در این راستا شاید نخستین ویژگی که به ذهن اکثر شهروندان می‌رسد، حالت مفصلی ورودی است. این مفصل می‌تواند تغییر ریتم کالبدی سکانس‌ها را تعریف کند. به این منظور، تغییر ریتم در آرایش عناصر کالبدی و ظهور عناصر جدید در میان ضرباهنگ قبلی از محل ورودی، می‌تواند کمک مؤثرتری در القا حالت مفصل گونه ورودی باشد. به این ترتیب ورودی مفصلی می‌گردد که جایگزینی تدریجی یک ریتم به جای ریتم دیگر در خلال آن به وقوع می‌پیوندد. برای مثال با عبور از ورودی یک خیابان محلی متوجه می‌شویم که اندک‌اندک ریتم مغازه‌ها و فروشگاه‌های واقع در خیابان شهری ضرباهنگی متشکل از خانه‌ها تبدیل می‌گردد.

معمولاً توقع داریم که این مفصل ذهن را برای مواجهه با سکانس یا عرصه بعدی آماده کند و از یک مرتبگی در برخورد با هریک از دو عرصه بکاهد. برای دستیابی به این منظور برقراری سلسله‌مراتبی میان ویژگی‌های بارز دو عرصه در محل ورودی می‌تواند مؤثر واقع شود.

برای نمونه، امتداد یافتن بخشی از عناصر طبیعی موجود در خارج شهر به درون ورودی آن و از این طریق به داخل شهر، احساس تداوم را در خلال عبور از ورودی زنده نگاه می‌دارد و باعث می‌شود بخشی از اطلاعات عرصه یا سکانسی که پشت سر گذاشته‌ایم، یادآوری گردد.

از طرف دیگر حضور عناصر مصنوع به‌عنوان مظاهری از کالبد شهر در ورودی سبب می‌شود که نسبت به عرصه یا سکانسی که به آن وارد می‌شویم، پیش‌زمینه

ذهنی پیدا کنیم. به این ترتیب از طریق یادآوری و پیش‌زمینه ذهنی، عرصه‌های دو طرف ورودی به یکدیگر متصل می‌شود و در عین حال هریک استقلال نسبی خود را حفظ می‌نماید.

### نفوذپذیری

به محض آنکه کلمه ورودی گفته می‌شود، هر کس مکانی را در ذهن خود مجسم می‌کند که می‌توان از طریق آن به جای دیگر نفوذ کرد. هیچ کس انتظار ندارد یک ورودی مسدود و غیرقابل نفوذ باشد. به همین دلیل نفوذپذیری را می‌توان یکی از اساسی‌ترین توقعاتی به شمار آورد که از هر نوع ورودی انتظار می‌رود.

لازمه نفوذپذیری در یک ورودی این است که عرصه‌های دو طرف آن مطلقاً از یکدیگر تفکیک نگردند و بتوانند به‌طور نسبی در هم نفوذ کنند. از این روست که در تصویر ذهنی اکثر شهروندان از یک ورودی تعریف شده، عرصه‌های دو طرف ورودی به صورت ملایم - و نه ناگهانی - به یکدیگر تبدیل می‌شوند.

تداوم فعالیت‌ها و عناصر کالبدی از یک عرصه به دیگری، تغییر تدریجی آن‌ها و وجود مظاهری از هر دو عرصه در ورودی در این جهت کمک بسزایی می‌نماید. بر اساس این توقع ورودی نمی‌تواند به یک منفذ ساده خلاصه گردد و باید مشتمل بر فضا یا مجموعه‌ای از فضاها باشد. به این ترتیب فرصت می‌یابد که نقش عنصر حد واسطی را از نظر نور و تاریکی، خصوصی و عمومی بودن و... ایفا نماید. دری که بر روی دیوار یک واحد مسکونی نصب شده، یک سوراخ است که تنها امکان عبور را فراهم می‌آورد و زمانی که بسته است بیش از آنکه نفوذپذیر باشد، مسدود



به نظر می‌رسد. درحالی که پیش فضای ورودی خانه‌ها همواره به صورت بالقوه به مخاطبین یادآوری می‌نماید که از طریق آن می‌توان به عرصه‌ای که پشت آن قرار دارد نفوذ کرد.

البته این ویژگی را نباید با دعوت‌کنندگی اشتباه گرفت. امکان نفوذ به این معنی نیست که از ورود همه استقبال می‌شود. در بعضی موارد مثل ورودی یک‌خانه یا یک محله امکان نفوذ، فقط برای استفاده‌کنندگان از عرصه خصوصی‌تر از حالت بالقوه به بالفعل تبدیل می‌گردد.

برای آنکه تبدیل ملایم دو عرصه به یکدیگر امکان‌پذیر باشد، لازم است ارتباط میان دو عرصه توسط ورودی قطع نگردد. یکی از راه‌های احساس این ارتباط بسته نشدن مسیر دید از یک عرصه به دیگری در برخورد با ورودی است. وجود رابطه بصری هرچند محدود ضمن حفظ حریم‌ها باعث می‌شود که تداوم یک عرصه در دیگری برای فرد تداعی گردد. اجتناب از تغییرات ناگهانی در کالبد یا فعالیت‌ها در دو طرف ورودی نیز مانع از جدایی قطعی و یک‌باره دو فضا می‌شود. اگر حال و هوای فضاهاى بلافصل دو طرف ورودی تا حدودی به هم شبیه باشد، فرد با پشت سر گذاشتن یک فضا، گذر از ورودی و رسیدن به فضای بعدی همچنان خود را در محیطی نسبتاً آشنا می‌یابد و فرصت خواهد داشت فرآیند نفوذ از یک عرصه به دیگری را به یاد آورد، زیرا ارتباط آن‌ها برایش محسوس بوده است.

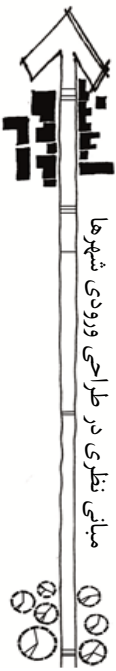
اگر این شرط را بپذیریم که ورودی یک فضا است، لازم است خود این فضا نیز نفوذپذیر باشد؛ زیرا در غیر این صورت اساساً با توقع نفوذپذیری از مکان‌های ورودی در تعارض قرار می‌گیرد. برای آنکه بتوانیم فضایی را نفوذپذیر بخوانیم،

باید بتوان در آن به فعالیت پرداخت. ابتدایی‌ترین فعالیت‌ها که در خصوص ورودی ذهن هر کس خطور می‌کند، حرکت است؛ اما برای ادراک فضای ورودی و فضاهای ماقبل و مابعد آن، در برخی موارد سکون و فعالیت‌هایی که واجد این خصلت هستند، نیز ضروری به نظر می‌رسند؛ بنابراین ورودی باید در صورت نیاز بستر فضایی لازم برای انجام فعالیت‌های متنوع را فراهم آورد. در این راستا باید رفتارهایی را که در یک ورودی انجام‌پذیر هستند شناسایی نمود و تسهیلات و امکانات موردنیاز آن‌ها را مهیا ساخت. به همین دلیل است که بلوارها و فلکه‌های وسیع و خالی از فعالیت که حتی به فرد فرصت مکث و انتخاب مسیر را در بدو ورود به شهر نمی‌دهند، نمی‌توانند نقش ورودی یک شهر را به عهده گیرند.

از طرف دیگر نفوذپذیر بودن یک ورودی در گروهی آن است که فضا از گشادگی متناسب با مقتضیات عرصه‌های دو طرفش و میزان فعالیت‌ها که در آن انجام می‌شود، برخوردار باشد. برای مثال ورودی یک خیابان شهری نمی‌تواند فضایی تنگ باشد درحالی که شاید تنگ شدن ورودی یک خیابان محلی چندان نامطلوب نبوده، به حفظ حریم خصوصی آن کمک نماید.

## پذیرندگی

در زمان ورود به هر شهر اولین توقعی که هر فرد در ذهن خود دارد حس پذیرفته شدن است، یعنی شخص انتظار دارد که در بدو ورود با فضایی مواجه شود که به خوشامد می‌گوید.



اما مسلماً ورود به شهر با ورود به سایر فضاها تفاوت‌هایی دارد، اولین توقعی که شخص از ورودی یک شهر دارد، دل‌بازی است. حضور عناصر طبیعی، فضا را دلپذیر کرده و تغییر تدریجی از فضای طبیعی به مصنوع را ممکن می‌کند. به همین دلیل طرفین جاده می‌بایست با پوشش گیاهی محصور شود تا هم محصوریت جاده، سرعت افراد را کاهش داده و هم منظر جاده و ورودی را ضمن نزدیک شدن به شهر بهبود بخشد. این پوشش گیاهی حوزه ورودی را به‌عنوان یک مکان خاص تعریف کرده و به ایجاد سلسله‌مراتب حرکتی کمک می‌کند. علاوه بر کاشت پوشش گیاهی، حفظ مناظر و عناصر طبیعی اطراف در طرفین ورودی‌ها اهمیت زیادی دارد. دید به این عناصر از قبیل دشت یا جنگل، کوه یا دریا و مانند آن ضمن اینکه برای فرد مطلوب و لذت‌بخش است به او حس ورود به محدوده شهر با خصوصیات خاص اقلیمی و طبیعی خود را می‌دهد. حفظ و تقویت دیدها و مناظر در تقویت دل‌بازی و مفرح بودن حوزه ورودی‌ها نقش مهمی دارند. به همین دلیل باید دقت شود که دیدها توسط عناصر کالبدی و احجام مصنوع بسته نشود.

عرض مسیر و طول هر قطعه از آن می‌بایستی در هر قوس و انحنا به گونه‌ای باشند که مانع از دیده شدن این عناصر و نشانه‌ها نشوند. به همین جهت باید در نقاطی که این عناصر دیده می‌شوند، دیدها گشوده شوند. مسئله دیگر در ایجاد حس مطلوب برای افرادی که به شهر وارد می‌شوند، راحتی است. از این جهت، ایجاد باندهای تندرو و کندرو در مسیر ورودی‌ها اهمیت زیادی دارد تا خودروهای عبوری بتوانند به مسیر خود ادامه داده و خودروهایی که قصد استفاده از خدمات بین‌راهی یا مراجعه به بناهای اطراف ورودی‌ها را دارند بتوانند بدون مزاحمت به کار خود پردازند. دسترسی‌های سریع و آسان به این نقاط اعم از رستوران، فروشگاه مواد



غذایی یا سوغات و مانند آن می‌بایست به راحتی ممکن باشد. بررسی و پیش‌بینی نیازهای مسافری و نیز ساکنین محل و بقیه کاربری‌های لازم برای آن‌ها می‌بایست در حاشیه‌ی ورودی‌ها در نظر گرفته شود.

## خوانایی

برای اینکه مسیری خوانا باشد ابتدا می‌بایست دارای وضوح کافی بوده و به راحتی رانندگان را هدایت کند. ادامه مسیر می‌بایست در روز و شب کاملاً قابل رؤیت بوده و خالی از هرگونه مانع مزاحم برای دید باشد تا ایجاد مشکل و خطر نکند. به همین دلیل تنظیم شیب‌ها و انحناهای مسیر جاده طبق اصول طراحی راه‌ها به نحوی که دید و منظر را مخدوش ننماید، اهمیت زیادی دارد. پارک خودروها در حاشیه باند تندرو به خصوص تقاطع‌ها و خروجی‌ها و تغییرات ناگهانی در مسیر چه در عرض و چه در پستی و بلندی کف مسیر باعث اختلال در حرکت می‌شود. عناصر موجود در اطراف و بعضاً در میان جاده از جدول گرفته تا تابلوهای راهنما یا تبلیغاتی نمی‌بایست باعث مخدوش نمودن دید رانندگان شوند. یک نکته دیگر در خوانایی مسیرها مسئله راهبری است تا افراد بتوانند مسیر خود را به راحتی دنبال کرده و در جهت یابی خود هنگام ورود به شهر دچار مشکل نشوند. به همین جهت نشانه‌های شاخص شهر چه طبیعی و چه مصنوعی می‌بایست قابل رؤیت باشند تا فرد بتواند موقعیت خود را با آن‌ها ارزیابی کند. به همین دلیل تابلوهای راهنمای تعیین مسیر می‌بایست قابل رؤیت باشند تا فرد بتواند موقعیت خود را با آن‌ها ارزیابی کند. به همین دلیل تابلوهای راهنمای تعیین مسیر می‌بایست در فاصله مناسب قرار داشته و خروجی‌ها نیز از فاصله مناسبی قابل رؤیت باشد. در این راستا، با ایجاد تمایز و



تفاوت در جداره‌ها می‌بایست فرد را متوجه نزدیک شدن به نقطه تصمیم‌گیری کرد برای اینکه دید فرد به سمت مقصد هدایت شود لازم است که زاویه دید به تدریج به سمت مقصد کاهش یابد. در هر سکانس می‌بایست حداقل یک عنصر یا نشانه‌ی شاخص از شهر دیده شود این سکانس‌ها می‌توانند به دلیل وجود پیچ و خم و انحناء مسیر و یا تغییرات کالبدی و یا عملکردی در مسیر باشند. در هر صورت نمی‌بایست انتهای دید رهاشده و خال باشد.

عامل دیگری که به خوانایی محل کمک می‌کند نظم است، ایجاد تقارن نسبی در طرفین و محصوریت یکسان در حوزه ورودی به منظم بودن این بخش کمک می‌کند. وجود یک سلسله‌مراتب مشخص چه در ریتم حرکت و چه در جزئیات بدنه‌ها شخص را متوجه حرکت تدریجی از طبیعت به سمت محیط مصنوع می‌کند. به همین دلیل ترکیب تدریجی آن‌ها و ظهور تدریجی سیلوئت و نشانه‌های شهر که به تدریج قوت می‌گیرند فرد را آماده ورود به شهر می‌کند.

### تشخص

نکته‌ی کیفی مهمی که مشکل اصلی ورودی شهرهای ما است عدم تشخص آن‌ها می‌باشد. الگوی بی‌مأخذی که در تمام شهرهای ما چه ساحلی، چه کویری و چه کوهستانی تقلید می‌گردد جوابگوی نیازهای این شهرها نیست. ورودی شهر نشانگر هویت و شخصیت یک شهر است و نمی‌توان با ایجاد فلکه و بلوار، چند تابلو یا مجسمه آن را تعریف کرد. نمی‌توان از اینکه شهر، توریستی یا مذهبی یا صنعتی

باشد صرف نظر کرد. برای تحقق تشخیص خاص هر ورودی لازم است که ورودی نماد چهره و شخصیت شهر باشد.

به همین دلیل از تقلید ورودی سایر شهرها جداً باید پرهیز شود و مسیر ورودی منطبق با توپوگرافی و کاراکتر طبیعی محل باشد. ورودی هر شهر می‌بایست سبک و مصالح بومی معماری در محل را معرفی کرده، صنعتی یا توریستی بودن شهر را نشان دهد. سیلوئت هر شهر دارای نشانه‌ها و عناصر خاصی چه طبیعی و چه مصنوع است که در قدیم سواد شهر خوانده می‌شده و به مسافر اطلاع می‌داد که به آن شهر خاص رسیده است.

مسافرین و ساکنین شهر هنگام ورود توقع دارند که از شهر آن چیزی را در ذهن خود دارند، ببینند. از این رو، این همانی و تطبیق چهره‌ی ورودی با تصویر ذهنی افراد اهمیت زیادی دارد. به همین جهت حفظ نقاط خاطره‌انگیز اعم از بناها یا عرصه‌های طبیعی مانند تپه، آبگیر، چشمه و مانند آن به تقویت تصویر ذهنی آنان کمک زیادی می‌کند. همچنین حفظ نحوه ساخت و سازها به روش‌های سنتی و بومی محل تأثیر بسیاری در حس این‌همانی با فضا دارد. حفظ خطوط توپوگرافی و پوشش گیاهی بومی و حال و وای طبیعی محل نیز برای ارضاء حس این‌همانی افراد اهمیت زیادی دارد. در این مورد همان‌گونه که قبلاً هم اشاره شد می‌بایست تصویر ذهنی افراد از هر شهر و توقعات آن‌ها چه توسط ساکنین و چه توسط مسافرین و گردشگران شناسایی شده و در طراحی ورودی مورد توجه قرار گیرد.

نکته مهم دیگری که اغلب از آن غفلت می‌شود این است که با توسعه شهر، ورودی به بخشی از داخل شهر تبدیل می‌شود و محل جدید نقش ورودی را



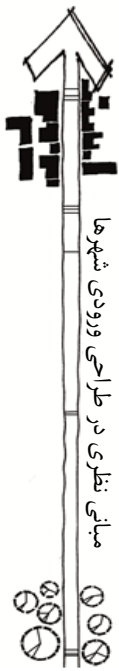
می‌یابد. این انعطاف و تبدیل‌پذیری می‌بایست در طراحی ورودی‌ها به گونه‌ای اعمال شود تا زمانی که این بخش به شهر می‌پیوندد ضمن اینکه قابلیت ادغام با بافت را داشته باشد شخصیت و خاطره آن از میان نرود. کاربری‌ها و کالبد جداره‌ها و احجام می‌بایست قابلیت تبدیل در جهت رفع نیازهای داخل شهر را داشته باشند و در صورت نیاز به ایجاد تغییرات در آن‌ها، دانه‌های شاخص و کاربری‌های خاص محل برای حفظ هویت و خاطره آن حفظ شوند.

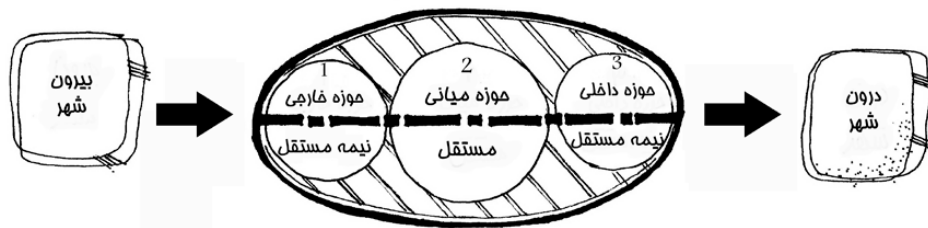
#### ارتقای کیفیت زیست‌محیطی

با توجه به قرارگیری ورودی شهر در حدفاصل محیط مصنوع و محیط طبیعی و نیز اهمیت اهداف توسعه پایدار در شرایط کنونی جهانی، حفظ چشم‌اندازها و عوامل طبیعی و جلوگیری از تخریب محیط‌زیست، می‌بایست جزو اهداف اصلی طرح‌های مرتبط با ورودی شهر (و هر طرح معماری و شهرسازی دیگری) مطرح گردد.

### نظریه حوزه انتقال<sup>۸۶</sup>

همان‌گونه که گفته شد فضای ورودی شهرها یک مسیر حرکتی است که جریان ورود به شهر را میسر می‌سازد. این مسیر حرکتی قابل تفکیک به سه حوزه با ویژگی‌های خاص خود می‌باشد. در این جریان با عبور از داخل فضایی با خصوصیت مستقل، سلسله‌مراتب فضاهای مجزا قابل تشخیص و ادراک است و در مجموع کل به هم پیوسته‌ای را تشکیل می‌دهند حوزه‌ی میانی را می‌توان به‌عنوان حوزه حد واسط که هویت کاملاً مستقل دارد در نظر گرفت. این حوزه در واقع به‌عنوان بزرگ‌ترین و مؤثرترین حوزه در تبدیل سکانس‌ها به یکدیگر نقش مهمی را در فضای ورودی شهر ایفا می‌کند. این حوزه با استقرار بر روی مرز بیرون و درون شهر و دادن فرصت کافی برای تبدیل بیرون و درون به یکدیگر، به تفسیر رفتار در دو طرف ورودی کمک می‌کند. این فضا به‌عنوان یک مفصل با تغییر در ریتم کالبدی و با کاستن از یک مرتبگی در مواجهه با هر یک از دو عرصه، تبدیل ملایم دو حوزه به یکدیگر را میسر می‌سازد. حوزه‌های کناری به‌عنوان حوزه‌های نیمه‌مستقل در مجموع فضاهای ورودی عمل می‌کنند.





تقسیم بندی فضای ورودی شهر

### حوزه‌ی اول یا حوزه خارجی

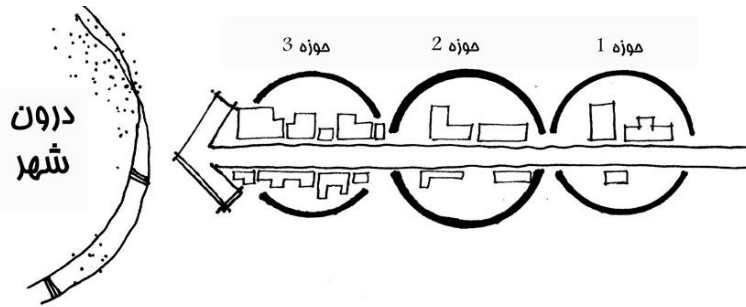
حوزه‌ی اول یا حوزه خارجی با ویژگی‌های طبیعی بیشتر ناظر را آماده ورود به حوزه‌ی حد واسط می‌کند. این آمادگی برای ورود، با ملاحظه‌ی تغییراتی که در بافت حاشیه (رؤیت کارخانه‌ها و...) و یا تغییر آهنگ حرکت وسایط نقلیه صورت می‌گیرد. در واقع این حوزه نقش ارتباط اولیه بیرون و طبیعت را به حوزه میانی و در نهایت با پدیده شهر فراهم می‌کند.

### حوزه دوم حوزه میانی

در این حوزه عناصر مصنوع نسبت به حوزه اول بیشتر و نسبت به حوزه سوم کمتر به چشم می‌خورد. این حوزه مستقل است یعنی نه ارتباطی با داخل شهر دارد نه با خارج از آن و در واقع حد وسط میان دو حوزه دیگر است.

### حوزه سوم حوزه داخلی

پس از حوزه دوم یعنی حوزه میانی، حوزه نیم مستقل دیگری به نام حوزه داخلی ناظر را آماده ورود به شهر می‌کند. این حوزه با ویژگی‌های مصنوعی بیشتر ارتباط حوزه حد واسط را با عناصر مصنوعی شهر میسر می‌سازد و در واقع تداوم حس نزدیک شدن به شهر که در حوزه حد واسط وجود دارد به حس حضور در شهر در این حوزه تبدیل می‌شود.



روند ورود به شهر

### ارزیابی مؤلفه‌های کیفیت محیطی در حوزه‌های ورودی شهر

در ارزیابی مؤلفه‌های کیفیت محیط هرچه هماهنگی بین مؤلفه‌ها بیشتر باشد، ادراک فضا سهل‌تر صورت گرفته و تصویر ذهنی عمیق‌تری از آن به‌جای می‌ماند. در فضاهای شهری همچون فضای ورودی، دستیابی به این امر نیازمند انجام اقداماتی است که در این حوزه صورت می‌گیرد. اقداماتی که به‌صورت چندجانبه تمامی مسائل فرمی و محتوایی را در برداشته باشد. در این راه وجود یک الگوی جامع برای متخصصین می‌تواند در بررسی و ارزیابی مؤلفه‌های کیفی حوزه ورودی، نقش اساسی ایفا کند.

سه حوزه تقسیم‌بندی شده فضای ورودی شهر، علی‌رغم وجوه مشترک بسیار دارای تفاوت‌هایی در فرم و محتوا می‌باشند که با بررسی آن در هر یک، اقداماتی متناسب با نیاز و جایگاه منطقه مورد مطالعه انجام می‌گیرد. در بررسی حوزه ورودی، جزئی‌تر کردن هر یک از مؤلفه‌ها برای وضوح بیشتر مسئله، ابزار مناسبی برای دسته‌بندی بهتر ویژگی‌های فرمی، عملکردی و معنایی خواهد بود.

همان‌طور که در جدول زیر مشاهده می‌شود، ویژگی‌هایی که از هر یک از حوزه‌های داخلی، میانی و خارجی انتظار می‌رود، در واقع بخشی از ویژگی‌های کلی‌تری است که سازنده یک مؤلفه می‌باشد. به‌گونه‌ای که ویژگی‌های فرمی ورودی شامل کالبد، سیما و منظر،



ویژگی‌های عملکردی شامل کاربری‌ها، فعالیت‌ها و ارتباطات و در نهایت ویژگی‌های معنایی مسائل ادراکی و هویتی را در بردارد که در هر سه حوزه مورد ارزیابی قرار گرفته است.

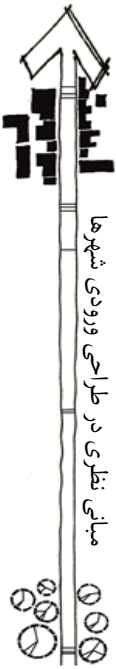
برسی کیفیت‌های محیطی ورودی شهر در سه عرصه

مؤلفه های کیفی	حوزه (۱) نیمه مستقل خارجی	حوزه (۲) مستقل میانی	حوزه (۳) نیمه مستقل داخلی
فرمی (صوری، ظاهری)	سیما و منظر  - دعوت کنندگی به سمت شهر - باز بودن بستر طبیعی بکر - تظاهر اولین نشانه های شهری - ویژگی های طبیعی بیشتر	- به حد کفایت در کل زیبا باشد - نقاط عطف و جذاب - تعریف عرصه ورود تصویری	- به حد کفایت زیبا باشد - تذکر دهنده ورود و خروج به شهر - قابل تحول و نو شدن باشد - تعریف عرصه ورود فیزیکی
	کالبد  - همنشینی و تعامل متناسب بین کالبد و عرصه طبیعی با تسلط عرصه طبیعی	- قابلیت خوانایی و جهت دهندگی به شهر	- ساخت و ساز متناسب با معماری بومی - انعطاف پذیری زیاد برای تبدیل شدن به بافت درون شهری در آینده - لبه های پیوسته ی تعریف شده - ریتم و هماهنگی در تناسبات و ارتفاع لبه ها
کاربری ها	- تناسب کاربری با زمینه - خدمات رسانی به روستاهای اطراف (شمارع عملکرد منطقه ای) - امکانات رسانی به مسافرین عبوری	- تناسب کاربری با زمینه - خدمات رسانی به شهر و روستاهای اطراف - خدمات رسانی به مسافرین شهر	- همجواری مناسب کاربری - تناسب کاربری با زمینه - خدمات رسانی به شهر (شمارع عملکرد شهری)
عملکردی	فعالیت ها  - تعریف سطح و مقیاس عملکردی - فعالیت های مجاز به استقرار و تعیین محدوده های حضور	- تعریف سطح و مقیاس عملکردی - فعالیت های مجاز به استقرار و تعیین محدوده های حضور	- تعریف گروههای فعالیتی متناسب با ماهیت ورود - تعریف گروههای فعالیتی متناسب با ماهیت و هویت شهر
	ارتباطات (آمد و شد)  - کیفیت حرکتی رو به کاهش - عرض راه متناسب با حجم تردد و حجم پذیرش راههای شهری	- کاهش سرعت نسبت به حوزه (۱) - کاهش عرض نسبت به حوزه (۱) - برای ایجاد سلسله مراتب ایمنی و راحتی - فیلتری برای انواع وسایل نقلیه متناسب باشد	- کاهش سرعت نسبت به حوزه (۲) - کاهش عرض نسبت به حوزه (۲) - برای ایجاد سلسله مراتب ادامه راهها تا بخش های مرکزی - برای افزایش نفوذپذیری ایمنی و راحتی
ادراکی	- تعریف عرصه ورودی روانی	- افزایش عناصر شهری نسبت به حوزه (۱) جهت افزایش خوانایی - استفاده از طراحی هماهنگ	- جهت دهنده به مرکز شهر
معنایی	هویتی  - داشتن ویژگی تفرجگاهی در راستای ایجاد خاطره جمعی	- وجود مجتمع های خدماتی مسافرین در راستای خاطره انگیزی	- بازتاب دهنده هویت شهر - استفاده از معماری بومی در ساخت و ساز



### نارسایی و مشکلات حوزه ورودی شهر

در مسیر ورودی به شهر و در مدخل آن، جایی که شهر باید خود را به تازه واردین و بازدیدکنندگان معرفی کند، نشانی از معماری و ساخت و سازهای هنرمندانه و فضاهای صمیمی و دل‌نشین به چشم نمی‌خورد. بلکه ناظر خود را با جنگلی از تابلوهای تبلیغاتی، زمین‌های بایر و سطوح کسل‌کننده خیابان‌های عریض و بی‌روح مواجه می‌بیند. بنابراین طراحی مسیر و مدخل ورودی به شهر، می‌تواند وظیفه‌ای جدید و چالشی مهم برای طراحان شهری محسوب گردد تا به شهروندان، مسافران و گردشگران، فضاهای خاطره‌انگیز و فراموش‌نشدنی را ارائه کند. تجربه کردن شهر در حین حرکت و جابجایی در امتداد یک مسیر، به نحوی که به هنگام نزدیک شدن به شهر، به تدریج هیبت و شکل و شمایل شهر برای فرد متحرک آشکار گردد و وی لحظه‌ای، خود را در مدخل ورودی شهر حس کند، هنوز هم جزو خصوصیات یک شهر محسوب می‌شود. فقط نوع حرکت و میزان سرعت فرد به دلیل استفاده از وسایل نقلیه موتوری تغییر کرده است. بنابراین امروزه هم ورودی



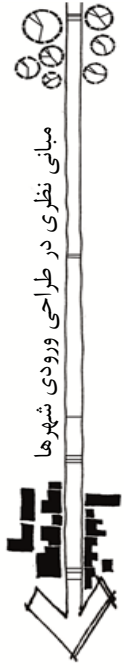
شهر، مکانی است که می‌تواند امکان تجربه کردن شهر را طی روندی به ما ارائه کند.<sup>۸۷</sup>

حال به برشماری نابسامانی‌های موجود در اغلب ورودی شهرهای کشور به صورت کلی می‌پردازیم:

۱. ناتوانی ادراکی در القا مفهوم شهر
۲. ناتوانی ادراکی در القا مفهوم یک شهر ویژه
۳. فضاهای ورودی شهرها غالباً فاقد ساختاری مشخص و متمایز می‌باشند.
۴. فضاهای ورودی شهرها غالباً فاقد هویت بوده و در اثر اغتشاشات بصری و محیطی به هویت شهرها آسیب می‌رسانند.
۵. سیمای نامطلوب نظیر تعمیرگاه‌ها، اسقاطی‌ها و... منظر ورودی اغلب شهرها را تشکیل می‌دهند.
۶. در غیاب سیمای طبیعی ویژه و شاخص، عامل یا ویژگی خاصی که فضای ورودی یک شهر را از شهرهای دیگر متمایز و مشخص گرداند، در فضای ورودی اغلب شهرها وجود ندارد.
۷. نبود ارزش‌های دیداری در سخت و سازه‌های حومه و حاشیه شهر
۸. هدایت و راهنمایی تازه واردین به نقاط مختلف شهر به خوبی صورت نمی‌گیرد.
۹. تابلوهای معرفی‌کننده شهرها اغلب در مکان‌های نامناسب و باکیفیت و اندازه نامتناسب قرار گرفته و به راحتی قابل رؤیت نمی‌باشند.

۱۰. در صورت وجود عناصر ارزشمند و نمادین و تاریخی و طبیعی، این عناصر اغلب در میان اغتشاشات بصری و محیطی فضاهاى ورودى گم شده‌اند.
۱۱. فضای ورودی شهرها غالباً فاقد جذابیت بصری بوده و انگیزه‌ای برای ورود به شهر ایجاد نمی‌کنند.
۱۲. به دلیل فقدان ساختاری مشخص، در این فضا غالباً حس ورود به شهر در شخص ایجاد نمی‌شود.
۱۳. هم‌جواری نامناسب عوامل طبیعی و مصنوع
۱۴. توسعه خودجوش و فاقد برنامه‌ریزی
۱۵. عدم وجود مبلمان شهری مناسب
۱۶. نامناسب بودن مختصات ورودی با نیاز ترافیکی
۱۷. اختلاط حرکت‌های ناهمگون با یکدیگر (حرکت گذری، حرکت همراه با توقف، حرکت‌های محلی)
۱۸. در ورودی در شهرهایی که فاقد منظر طبیعی زیبا هستند، تأثیر منفی اغتشاشات محیطی و بصری مشهودتر است.
۱۹. وجود کاربری‌های ناسازگار
۲۰. به دلیل پایین بودن کیفیت محیطی و وجود برخی از کاربری‌ها نظیر تعمیرگاه اتومبیل و... در اغلب ورودی‌ها، قابلیت آن برای برخی از فعالیت‌های اجتماعی نظیر فعالیت تفریحی از بین رفته است
۲۱. وجود توده منفصل، پراکنده و بی‌بهره از یک سازمان منسجم فضایی
۲۲. گسست میان حوزه‌های مختلف مبادی ورودی
۲۳. ختم شدن مبادی ورودی شهر به یک میدان بزرگ و خارج از مقیاس انسانی





۲۴. ناکارایی مبادی ورودی در تبدیل حرکت برون‌شهری به حرکت درون‌شهری

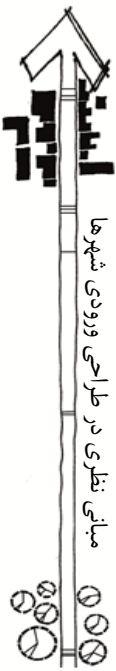
## چهارچوب کلی در شناخت نمونه موردی

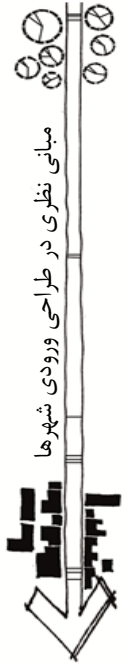
اولین نکته در طراحی مبادی ورودی یک شهر خاص شناخت جامع و کامل از مؤلفه‌ها و عوامل دخیل طراحی است. شناخت دقیق این عوامل باعث می‌شود ساماندهی و طراحی مبدأ ورودی علاوه بر کارآمدی دارای هویت نیز باشد. در اینجا به معرفی چهارچوب کلی از عوامل تأثیرگذار در طراحی که باید به بررسی آن‌ها پرداخت، می‌پردازیم:<sup>۸۸</sup>

### شناخت حوزه فراگیر (شهر)

- بررسی و ارزیابی کلی چشم‌انداز طرح‌های بالادست
  - بررسی طرح جامع
  - بررسی طرح تفصیلی
  - بررسی چشم‌انداز شهر
- ویژگی‌های اقلیمی
  - روزهای آفتابی

<sup>۸۸</sup> پیرمرادی ۱۳۹۳





- بررسی توده‌های هوا
- بررسی انواع باده‌ها
- دما
- بارش
- رطوبت نسبی
- تبخیر
- روزهای یخبندان
- فشار هوا

- ویژگی‌های زیست‌محیطی

- پوشش گیاهی
- زمین‌شناسی
- خاک‌شناسی
- توپوگرافی
- شیب
- زلزله‌خیزی

- ویژگی‌های تاریخی

- وجه تسمیه
- پیشینه

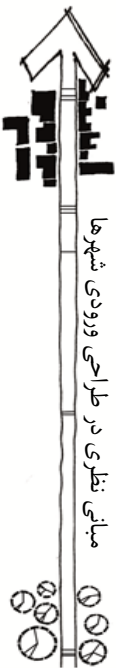
- ویژگی‌های فرهنگی

- قومیت‌ها
- زبان

- مشاهیر
- دین و مذهب
- سوغات
- ویژگی های اقتصادی
- نقش غالب اقتصادی
- هویت شهری
- اماکن دارای هویت
- بررسی هویت فرهنگی، اجتماعی
- شناخت دیگر ورودی های شهر
- ورودی اتومبیل
- ورودی فرودگاه
- ورودی راه آهن
- ورودی دریا
- شناخت کالبدی
- سبک معماری شهر
- مصالح بوم آورد
- توسعه آتی شهر

### شناخت حوزه بلافصل

- تعیین دقیق حوزه بلافصل
- شناخت کاربری های تأثیرگذار
- بررسی شریان های ورودی و خروجی ورودی



- بررسی عناصر مؤثر در دید و منظر
- امکان‌سنجی به منظور ایجاد لایه دوم برای انتقال کاربری‌های مزاحم
- بررسی جهت توسعه حوزه بلافضل
- شناخت حوزه طراحی (مداخله مستقیم)**
- تعیین حوزه طراحی
- شناخت ابعاد و اندازه ورودی
- بررسی شیب عرضی و طولی
- شناخت استفاده‌کنندگان از ورودی
- حوزه‌بندی (بر اساس نظریه حوزه انتقال)
- شناخت وضع موجود هر حوزه
- شناخت جداره هر حوزه
- شناخت منظر درونی برای هر حوزه
- دسته‌بندی کاربری‌ها
- بررسی مؤلفه‌های کیفیت فضا
- دسته‌بندی عناصر مثبت و منفی در غالب مؤلفه‌های کیفیت فضایی
- بررسی نقاط ضعف و قوت
- بررسی میزان روشنایی، آلودگی صوت و مبلمان شهری
- شناخت پوشش گیاهی
- بررسی قابلیت سکانشا



## ۱. کلیات

- احداث فلکه در ورودی شهرها ممنوع است.
- محور سواره‌رو ورودی شهر می‌بایست دارای مسیرهای تندرو و کندروی تفکیک شده باشد.

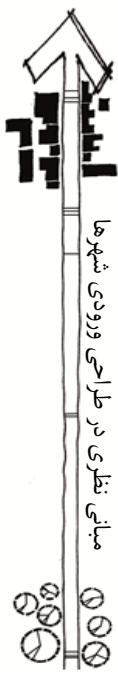
## ۲. حفظ و نگهداری کاراکتر

- دید به نقاط شاخص طبیعی یا مصنوع شهر در ورودی، حفظ و تقویت شود.
- نقاط شاخص قدیمی در کنار مسیر می‌بایستی حفظ شود.

## ۳. کاربری‌ها و فعالیت‌ها

---

<sup>۸۹</sup> پاکزاد ۱۳۸۶



- احداث پمپ‌بنزین، نمازخانه و توالت عمومی در لایه اول مجاز می‌باشد.
- استقرار کاربری‌های آلودگی زا و بدمنظر (تعمیرگاه و کارگاه‌های صنعتی و پارکینگ کامیون‌ها و...) در لایه اول ممنوع بوده و می‌بایست به صورت مجتمع به لایه دوم منتقل شود.
- دانه‌بندی حاشیه محور هر قدر به بافت شهر نزدیک می‌شود می‌بایست ریزتر و متراکم‌تر شود.

#### ۴. حرکت سواره، دسترسی‌ها و دیده‌ها

- قبل از رسیدن به محدوده ورودی شهر، خروجی‌های لازم جهت خارج شدن خودروهای سنگین از مسیر ورودی و اتصال به کمربندی در نظر گرفته شود.
- دید به تقاطع‌ها و خروجی‌ها نمی‌بایست به وسیله تابلوهای راهنما، جداول و علائم مسدود شود.
- ورودی از تندرو به کندرو و یا بالعکس در هر نقطه می‌بایست تنها دارای یکی از عملکردهای فوق باشد (فقط ورودی یا فقط خروجی).
- حداقل فاصله ورودی و خروجی از تندرو به کندرو و بالعکس ۶۰۰ متر باشد.
- جاده‌های متقاطع با مسیر ورودی مستقیماً به باند تندرو اتصال نداشته باشند.
- عرض سواره تندرو در هر طرف بیش از ۶ متر مجاز نیست.
- عرض مفید سواره کندرو به اضافه محل توقف خودرو ۵ متر می‌باشد.
- در حاشیه مسیر کندرو ورودی شهرها می‌بایست امکان پارک خودرو وجود داشته باشد.

- احداث هر گونه پارکینگ جمعی فقط در لایه دوم مجاز است.

## ۵. بدنه‌ها و جداره‌ها

- بدنه‌ها و احجام ورودی شهر با تأکید بر خصوصیات اقلیمی و بومی شهر ساخته شوند.
- تقارن نسبی دوجداره مسیر برای افزایش وضوح و خوانایی مسیر حفظ شود.
- تفکیک و تغییر کاربری باغات و محوطه سبز اطراف مسیر ورودی ممنوع می‌باشد.

## ۶. کف

- مسیر می‌بایست در تطابق با توپوگرافی و شکل طبیعی محل باشد.
- در صورت انحنای مسیر استفاده از قوس‌ها با شعاع بسیار کم ممنوع است.
- تغییرات ناگهانی در عرض مسیر در باند تندرو ممنوع است.
- ایجاد ناهمواری و پستی و بلندی ناگهانی در کف مسیر (مانند سرعت گیر) در تمام طول مسیر ممنوع است.
- ارتفاع جداول حاشیه مسیرها و جزیره‌های میانی نمی‌بایست بیش از ۱۵ سانتی‌متر باشد.

## ۷. پوشش گیاهی



- طرفین طول مسیر ورودی حداقل به عرض ۱۰ متر درختکاری شود.
- تراکم عناصر پوشش گیاهی (درخت و بوته) با نزدیک شدن به محدوده شهر افزایش یابد.
- پوشش گیاهی طرفین مسیر ورودی می‌بایستی دارای تعادل بصری باشد.

### ۸. مبلمان شهری

- تجهیزات شهری موردنیاز مسافرین از جمله کیوسک تلفن عمومی، آبخوری و شیر آب، سطل زباله و نیمکت می‌بایست در حوزه پیاده‌رو و کندرو ورودی قرار گیرند.

### ۹. صوت

- حداکثر مجاز میزان صوت در ورودی شهرها ۵۵ دسی‌بل است.

### ۱۰. نور

- میزان روشنایی مسیر ورودی می‌بایست ۱۲ لوکس باشد.
- از چشم زدگی و خیره نمودن منابع نوری می‌بایست جلوگیری شود.
- ورودی‌ها و خروجی‌های منتهی به مسیر ورودی نورپردازی شوند.

## نتیجه گیری

همان‌طور که گفته شد فضای ورودی شهرها نیازمند ایجاد سلسله‌مراتب در مسیر حرکتی جریان ورود به شهر می‌باشد تا از یک مرتبگی ورود به شهر و مواجهه ناگهانی دو حوزه باهم جلوگیری شود. در این میان توجه به حوزه‌های واسط فضای خارج شهر به فضای داخل شهر بهترین ابزار برای دستیابی به این امر می‌باشد. این حوزه‌ها که شامل حوزه‌های مستقل و نیمه‌مستقل (داخلی و خارجی) است به‌عنوان مفصل، تغییر ریتم و آهنگ ورود به شهر را ممکن می‌سازد. این مفاصل باید ویژگی‌های فرمی، عملکردی و معنایی را که در هر فضای شهری لازم است، دارا باشد.<sup>۹۰</sup>

این موضوع با به‌کارگیری تمامی حواس انسانی (بافاصله و بدون فاصله) در جهت ادراک فضا و توجه به مسائلی چون توانایی انسان در حرکت، تغییرات فضا در طول زمان، فرهنگ مردم منطقه، میزان پاسخگویی به حضور گروه‌های اجتماعی،

<sup>۹۰</sup> دانش‌وری و همکاران ۱۳۸۸



میزان استفاده مرتب و دائمی شهروندان از فضا، میزان کارایی فضا و بسیاری موارد دیگر محقق می‌گردد.<sup>۹۱</sup>

طراحی و اقدامات صورت گرفته در هر حوزه می‌بایست با جایگاه و توقعاتی که از آن حوزه انتظار می‌رود متناسب بوده و با تأمین مؤلفه‌های کیفی فوق به فضاهایی در شأن نام ورودی شهری برسیم که با هویت خاص خود و ایجاد خاطرات جمعی تا مدت‌ها در ذهن هر مسافر و شهروندی باقی بماند.<sup>۹۲</sup>

ورودی شهر باید نمایشگاهی از مسائل تاریخی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی شهر باشد تا در ذهن گذرندگان از آن هنگام عبور پیش‌زمینه‌ای از شهر ایجاد شود.

بررسی تاریخیچه ورودی در ایران و بررسی مبادی ورودی نقاط مختلف جهان، نشان می‌دهد وجود دروازه برای ورودی شهرها بسیار مناسب است و می‌تواند به تعریف ورودی و افزایش کیفیت آن کمک بسیاری کند.

به صورت کلی ایجاد الگویی مشخص برای طراحی و سامان‌دهی مبادی ورودی شهرها می‌تواند پروژه‌ها را چارچوبی متناسب و ساختاری هماهنگ با ناحیه و منطقه مورد مطالعه بهره‌مند سازد.

وجود مبانی نظری مستحکم باعث می‌شود تا مشاوران و مهندسان دیگر با سلايق فردی خویش به تحلیل و تفسیر موضوع نپردازند و در طرح‌ها و پروژه‌ها از چهارچوب معینی پیروی نمایند.

صدالبته که چنین الگوها و چهارچوب‌هایی حکم راهنما را برای طراحان شهری دارد و هر ورودی باید با توجه به شرایط مختلف شهر موردنظر و حوزه‌های فراگیر، بلافاصل و مداخله خود طراحی شود.

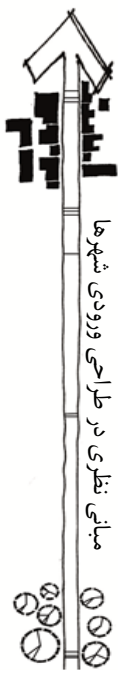
<sup>۹۱</sup> دانش‌وری و همکاران ۱۳۸۸

<sup>۹۲</sup> همان

در فرآیند طراحی هیچ‌گاه پاسخ کاملاً درست و غلط وجود ندارد بلکه بهتر و بدتر وجود دارد و کیفیت آن را فقط زمان مشخص می‌کند؛ همچنین چهارچوب‌ها ممکن است خروجی طراحی شهری را بهتر از ابعاد فرآیند آن تبیین کنند؛ یعنی کیفیات محیط خوب و طراحی شهری خوب را پیشنهاد می‌کنند و نه چگونگی دستیابی به آن‌ها را.<sup>۹۳</sup>

در کشور ما محدودیت‌های مختلفی از قبیل محدودیت‌های مالی اجرا، ارگان‌های موازی، ضعف زیرساخت‌ها و ... وجود دارد که باید این موارد نیز در طرح لحاظ شود و از طراحی‌های آرمان‌گرایانه و بدون توجه به واقعیت‌ها و محدودیت‌های موجود پرهیز گردد.

متأسفانه در کشور ما هنوز بسیاری از استفاده‌کنندگان از فضا هم تصویر درستی از یک فضای شهری مطلوب و باکیفیت ندارند و در این شرایط کار طراحان شهری برای طراحی یک فضای شهری مطلوب بسیار پیچیده و دشوار می‌شود.

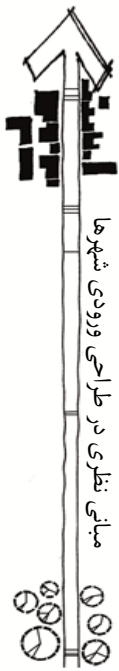


منابع

۱. ابلقی علیرضا، پور جوهری امیرحسین، مبادی ورودی شهر، نشریه آبادی، ۱۳۸۵
۲. اشرفی علی، شهر، تألیف ژان باستیه و برنارد دزرت، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۷
۳. افندی زاده شهریار، طراحی مدل ایمنی مبادی ورودی شهرها، دانشگاه علم و صنعت، ۱۳۸۸
۴. بحرینی سید حسین، علی طالب بابلی ناهید، تدوین اصول و ضوابط طراحی محیطی ورودی شهر، معاونت پژوهشی دانشگاه تهران، ۱۳۸۱
۵. بهادری علیرضا، تدوین اصول و راهنماهای محیطی ورودی شهر، دانشگاه علم و صنعت، ۱۳۸۴
۶. بهزاد فر مصطفی، تک‌نگاشت هویت شهر، سازمان فرهنگی هنری شهرداری تهران، ۱۳۷۸
۷. بهمنی محمد مهدی، از کنارشان می‌گذریم، روزنامه همشهری، ۱۳۸۶
۸. پاکزاد جهان‌شاه، راهنمای طراحی فضای شهری در ایران، تهران انتشارات شهیدی، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۸۶
۹. پاکزاد جهان‌شاه، مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری، تهران انتشارات شهیدی، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۸۵
۱۰. پیران پرویز، شهرشناسی در ایران، پایان تاریخت و شروع فصلی جدید، ۱۳۸۰



۱۱. پیرمرادی پوریا، ساماندهی مبادی ورودی شهرها نمونه موردی ورودی جنوبی شهر بجنورد، ۱۳۹۳
۱۲. پیرمرادی پوریا، مستوفیان علی، سبزه میدان هویت گم شده، ۱۳۹۵
۱۳. پیرنیا محمد کریم، سبک‌شناسی معماری ایرانی، نشر سروش دانش، ۱۳۸۲
۱۴. ثبوتی هومن، سیما یلدا، اثرات نامطلوب ورودی شهرها در ایران و ضرورت اصلاح آن نمونه موردی ورودی شهر زنجان، ۱۳۹۱
۱۵. جمالی رحیم، تثبیت فلکه در ورودی مرکز استان بوشهر و تکرار الگوهای بی مأخذ، ۱۳۹۳
۱۶. حبیبی محسن، از شار تا شهر، تهران انتشارات دانشگاه تهران، چاپ پنجم، ۱۳۸۳
۱۷. حبیبی محسن، مقصودی ملیحه، مرمت شهری، تهران انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۱
۱۸. خادمی مسعود، رفیعی جوزم رضا، بررسی مؤلفه‌های کیفیت محیط در فضای ورودی شهرها، ۱۳۹۰
۱۹. خطیبی سید محمدرضا، رضایی سمانه، نحوه طراحی ورودی شهرها با رویکرد سکانس بندی عرصه ورودی شهر نمونه موردی ورودی قزوین از سمت تاکستان، ۱۳۹۰
۲۰. دانش وری علی، محمدعلی سلیمان نژاد، ملایی الهه، بررسی مؤلفه‌های کیفیت محیط در فضای ورودی شهرها، ۱۳۸۸



۲۱. دانشپور عبدالهادی، ماستیانی مهدی، تدوین راهبردهای طراحی مبادی ورودی شهرها با رویکرد کیفیات ادراکی بصری نمونه مورد مطالعه ورودی جنوب شرقی کلان شهر تهران، ۱۳۹۳
۲۲. دهخدا علی اکبر، لغت نامه دهخدا، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۳۰
۲۳. راد مانی، همه دروازه های شهر، روزنامه همشهری، ۱۳۸۷
۲۴. رضا زاده راضیه، رویکردی روانشناسانه و جامعه شناسانه به هویت مکانی در شهرهای جدید، شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۸۵
۲۵. سعید نیا احمد، طرح های شهری در ایران، ۱۳۸۲
۲۶. سلطانزاده حسین، فضاها و ورودی در معماری سنتی ایران، شرکت توسعه فضاها و فرهنگی، دفتر پژوهش های فرهنگی، ۱۳۷۲
۲۷. شکوهی نیا شهرام، رشید شمال پریسا، ورودی شهر، ۱۳۷۸
۲۸. صادقی عادل، اصول و معیارهای مؤثر بر طراحی مبادی ورودی شهر، محور سندج، دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۸۸
۲۹. طوفان سحر، بررسی رابطه مفهوم حریم زنانه با آفرینش فضای ورودی در معماری ایران، ۱۳۹۰
۳۰. علی حسابی مهران، قربانی ابوالفضل، بررسی ویژگی های فضای ورودی به عنوان مفصل و حریم بصری در عرصه های عمومی مجاور؛ نمونه موردی بندر لافت، ۱۳۹۳
۳۱. عمید حسن، فرهنگ فارسی عمید، ویرایش فرهاد قربانزاده، ۱۳۸۹
۳۲. غفاری سده علی، مبانی طراحی فضاها و متوالی در معماری شهر، مجله صفا، شماره ۶، دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۷۱

۳۳. قدمی مصطفی، ملکشاهی غلامرضا، بررسی کیفیت کالبدی و کارکردی  
ورودی شهر نمونه موردی ورودی شهر بابلسر، ۱۳۹۰
۳۴. قراگوزلو زهرا، معماری فرم، فضا، نظم. تألیف فرانسیس دی. کی. چینگ.  
موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۷۳
۳۵. قریب فریدون، ضوابط ساماندهی و معیارهای طراحی شهری برای مبادی  
ورودی‌ها، ۱۳۸۲
۳۶. قلی زاده پرستو، ارائه راهبردهای طراحی و ساماندهی ورودی شهر نمونه  
موردی ورودی شهر اسفراین، ۱۳۸۹
۳۷. گروت ریورگن، زیبایی‌شناسی در معماری، جهان‌شاه پاکزاد و عبدالرضا  
همایون، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۳
۳۸. لینچ کوین، تئوری شکل خوب شهر، سید حسین بحرینی، چاپ سوم،  
انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۴
۳۹. لینچ کوین، سیمای شهر، منوچهر مزینی، چاپ ششم، انتشارات دانشگاه  
تهران، ۱۳۸۳
۴۰. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، بررسی عوامل مؤثر بر ارتقاء  
کیفیت فضایی میدین با رویکرد طراحی شهری، ۱۳۹۲
۴۱. مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، ضوابط و مقررات ارتقاء  
کیفی سیمای و منظر شهری، ۱۳۸۷
۴۲. معین محمد، فرهنگ لغت، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۵۰
۴۳. مهندسین مشاور آرمان‌شهر، ساماندهی ورودی‌های شهر قزوین با تأکید بر  
طراحی شهری ورودی، ۱۳۷۹



۴۴. مهندسين مشاور بافت شهر، ساماندهی ورودی‌های شهر تهران، ۱۳۷۵
۴۵. مهندسين مشاور شارمند، طرح ساماندهی ورودی شهر تهران، طراحی محور شرق، سازمان زیباسازی شهر تهران، ۱۳۷۵
۴۶. مهندسين مشاور نقشیداد، نمادهای ورودی تهران، گزارش فاز اول
۴۷. مینویی شهرام، بازرگانی رویا، ابراهیمی مریم، بررسی عوامل خوانایی ورودی شهرهای ایران نمونه موردی شهر زنجان
۴۸. نقصان محمدی محمدرضا، ریسمان‌باف پریسا، بررسی فضای ورودی شهرها با رویکرد شهرسازی پایدار، ۱۳۹۲
۴۹. هاشمی مجید، تحولات فضاهای عمومی شهری در ایران تحت تأثیر تبدلات فرهنگی ایران و غرب، مطالعه موردی میدان شهر تهران در ۲۰۰ سال اخیر، ۱۳۸۱

50. Banerjee Tridib, Loukaitou-Sideris Anastasia, Companion to Urban Design, 2011
51. Bruce Hull R, Lamb Mark, Vigob Gabriela, Place identity, symbols of self in the urban fabric, 1993
52. Carmona Matthew, Public places Urban spaces, 2006
53. Craigie William, Murray James, Weiner Edmund, Simpson John, Oxford English Dictionary, 1884
54. Hauge Ashild Lappegard, Identity and place, a critical comparison of three identity theories, 2007
55. Qazimi Shukran, Sense of place and place identity, 2014
56. Walter Elizabeth, Cambridge Advanced Learner's Dictionary, 1995
57. Young Duk Kim, Exploration of Connectivity between Urban Plaza and Mixed Use buildings, 2015

