

# نمادهای ورودی شهر تهران

خلاصه گزارش فاز اول



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**نمادهای ورودی شهر تهران**

( خلاصه گزارش فاز اول )

**کارفرما:** سازمان زیبا سازی شهر تهران

**مشاور:** مهندسین مشاور نقشیداد

**مدیر پروژه:** سید جمال الدین موسوی

## ۱- ادبیات و مبانی نظری

### ۱-۱- مفهوم ورودی :

در لغتنامه دهخدا « ورودی » منسوب به ورود دانسته شده و « ورود » در لغت به معنای رسیدن ، درآمدن و وارد شدن می باشد . ورودی در معماری ، پاسخگوی عمل ورود به معنای « رسوخ در سطحی عمودی » است .

ورودی نقش مهم و حساسی دارد و این فضا ، چه در بنا و چه در شهر ، می تواند به عنوان بستری برای یک تجربه مطبوع انسانی عمل کند و بنابراین ورود و خروج را آگاهانه نماید . دوگانگی موجود بین داخل و خارج از طریق این فضا که آن را آستانه می نامند با استفاده از ابزار واسطه ای تبدیل به فضایی با معنی و هدفمند شده و به ایجاد حس هویت می انجامد .

در برخی موارد ورود از یک فضا به فضایی دیگر روشن و مشخص است و به ساده ترین شکل از طریق رسوخ از یک سطح عمودی می تواند صورت گیرد . از سوی دیگر در یک مقیاس بزرگتر شهری ، غالباً ورود از یک فضا به فضای دیگر همراه با بروز تدریجی تمایزات بین دو فضای مختلف ، اغلب به صورت تدریجی و مستلزم عبور از یک یا چند فضای واسط است . در محیط های طبیعی نیز به دلیل تغییر تدریجی ساختار محیط طبیعی ، مرحله خروج از یک فضا و ورود به فضای دیگر اغلب تدریجی است ، البته در معماری و به ویژه معماری سنتی ایران نیز غالباً ورود از محیط خارجی بنا به درون آن از طریق عبور از یک سلسله فضاهای مرتبط بهم ، که مجموعاً فضای ورودی را تشکیل می دهند ، صورت میگیرد .

پلکان ورودی ، فضایی که در اثر عقب نشستن و یا جلوآمدگی ورودی شکل می گیرد ، فضاهای باز طراحی شده در مقابل ورودی های بناهای مهم ، جلوخان ، هشتی و سایر عناصر ورودی های بناهای قدیمی ایران ، همه موجب تبدیل ورودی از یک سطح به یک فضای تعریف شده هستند . بنابراین ورود از طریق عبور از یک مسیر در درون سلسله فضاهایی صورت می گیرد که به تدریج از بیرون به درون از عمومی بودن فضاها کاسته شده بر محرمانه و خصوصی بودن آنها اضافه می شود .

یکی از موضوعاتی که در اکثر طراحی های معاصر، به چشم می خورد، عدم توجه به مفهوم ورودی در طرح فضاهاست. اساساً همه فضاها کاملاً مستقل و منتزع از تأثیرات جانبی اعم از همجواری ها، نوع رویدادهای پیرامون فضا و... طراحی می شوند. در این نوع طراحی، بالطبع اولین مسئله مهمی که از دست می رود مفهوم ورودی به معنای فضای واسط بیرون و درون می باشد. در این فرایند، طراحی ورودی عملاً در آخرین مرحله و نهایتاً به صورت صرفاً منفذی برای ارتباط درون و بیرون صورت می گیرد. این در حالیست که نحوه ورود به هر فضا، همواره در ذهن افراد جایگاه ویژه ای دارد. ورودی هر فضا، اولین مکانی است که با حضور در آن خصوصیات کلی فضا، آداب ورود، حد خصوصی و عمومی بودن و سایر ویژگی های فضا کشف می شود. به واقع با تمهید ورودی برای یک فضا ( خواه یک شهر خواه یک محله یا یک بنا )، آن فضا برای ساکنانش هویت می یابد، تقویت می شود، نشانه گذاری شده و زنده تر نمایان می گردد.

دیدگاه های مدرنیستی و عملکرد گرایانه ای که امروزه همچنان در اذهان طراحان رسوب کرده باعث تنزل مقام ورودی تا حد یک درب سه چهار سانتی متری شده است. عملاً توجه بیش از حد طراحان به عملکرد فضا و همچنین دیدگاه انتفاعی صرف اکثر کارفرمایان باعث شده که اساساً " مفصل ورودی " تمام امکانات فضایی اش را از دست بدهد و تبدیل به ( در ورودی ) شود. این درحالیست که این درب می بایستی دو دنیای متفاوت را به هم وصل کند ! آیا اساساً یک سطح صاف و تخت " در ورودی " می تواند چنین دنیاهای متمایزی را ( درون و بیرون، خصوصی و عمومی ) بهم متصل سازد ؟ ( آلدوفان ایک )

حتی اگر پاسخ این سؤال مثبت باشد، آنگاه این سؤال مطرح می شود که تکلیف فضاهای بدون در چیست ؟ آیا شهرها و یا محلات ورودی نمی خواهند ؟ ! در حقیقت پیامد همین قضیه، امروزه مواجه با شهرها و محلاتی هستیم که از هر کجای آن می توان وارد شد، بدون آنکه احساسی از " رسیدن به جایی " را داشته باشیم.

تفکر مدرنیستی همواره متوجه تفکیک دو فضا از طریق یک مانع قابل کنترل است. این درحالیست که ورودی بیش از هر چیزی، مفصلی برای اتصال دو مکان است و نه تیغه ای برای تفکیک دو فضا. اتصال دو مکان نیز تنها از طریق یک فضای واجد حس مکان، امکان پذیر است. از اینرو، ورودی، مکانی است خلق شده برای یک اتفاق که معنای این اتفاق، ورود و خروج آگاهانه از دنیایی به دنیای دیگر است. ذهن انسانها همواره فضا را به عنوان یک مکان و زمان را در قالب یک اتفاق ثبت می کند. یعنی از میان تمامی فضاهای موجود، معمولاً فقط، آنهایی که واجد حس مکان هستند، در ذهن افراد تثبیت می شوند و در میان تمامی زمانهایی که ما را احاطه کرده اند، زمان های وابسته به یک اتفاق همچون بهار، روز تولد و... نهایتاً تثبیت می شوند. با توجه به مسائل مذکور، ورودی نه فقط یک فضا که مکانی پذیرای فعل ورود با تمام آداب و ویژگی هایش می باشد. وقوع این اتفاق مستلزم جایی است که حرکتی نرم و ظریف، از درون به بیرون را میسر سازد، به واقع اینجا یک مفصل است و نه یک تیغه. از اینرو همانند هر مفصل دیگری دارای طیفی از زمان و سلسله مراتب میان دو عرصه می باشد. از طرف دیگر توجه به این نکته ظریف از حساسیت بالایی برخوردار است و آن اینکه این مفصل به تنهایی واجد شخصیت و ویژگی هایی است که آن را تبدیل به مکانی متمایز از دو عرصه درون و بیرون می نماید. در واقع گرچه ورودی اعتبار خود را از حوزه های دو طرف خود می گیرد و به تنهایی معنایی ندارد ولی نمی توان شخصیت مستقل آن را از نظر دور داشت. همین ویژگی ورودی است که آن را همواره از سایر بخش های یک مجموعه متمایز نموده و در هر مقیاسی از یک شهر تا یک خانه همیشه آن را به عنوان مکانی شاخص مطرح نموده است.

این مکان همواره دارای حال و هوایی خاص و بار معنایی ویژه ایست که با استناد به عوامل فیزیکی و ذهنی، آداب ورود به یک مکان را یادآور می شود و بالعکس.

ورودی مکانی است که گذار روانی از عمومی به خصوصی، از بیرون به درون در آن میسر می شود. لذا بدیهی است که هر چه عرصه های دو طرف ورودی گسترده تر و سرعت حرکت در آن ها بالاتر باشد، مکان ورودی شامل حوزه ای وسیع تر خواهد شد و نیازمند اتکا به اشتراکات ذهنی جمعی بزرگتر است. به عنوان مثال، ورودی یک شهر شامل حوزه ای وسیع تر می باشد چون مکانی است که اتصال دو گستره طبیعی و مصنوع،

بیابان و آبادی را امکان پذیر می سازد و از طرفی چون طیف وسیع تری از افراد را در بر می گیرد، می بایستی براساس تصویر ذهنی عموم افراد، و نه صرفاً تصویر ذهنی شهروندان آن شهر، طراحی گردد.

اما امروزه شاهد آن هستیم که ورودی در حد یک روزن و یا تابلویی که ورود را اعلام می کند، تنزل پیدا کرده است و در بسیاری موارد فاقد یک مفصل ورودی هستیم. طبیعی است که در این شرایط نمی توان انتظار داشت ورودی ویژگی های یک مکان را داشته باشد. شاید این امر ناشی از آن است که خواه ناخواه در محل تلاقی دو حوزه یا فضایی مرتبط به هم ورود اتفاق می افتد و بدیهی بودن این مسئله در کنار اهمیت یافتن بیش از حد تک فضاها، باعث کم توجهی نسبت به کیفیت محل ورودی شده است. در حالیکه در گذشته هر فضا در ارتباط با سایر فضاها تکمیل می شد و توجه به این رابطه، ناگزیر اهمیت ورودی را یادآوری می کرد.

آنچه که امروزه به عنوان ورودی با آن سر و کار داریم بیش از هر چیز باعث بهم خوردن نظام رفتاری افراد و بروز ناهنجاری های رفتاری نیز شده است. به این معنا که بی توجهی به طراحی این فضا به عنوان یک مفصل رابط، موجب ورود یکباره افراد به فضاها شده است به نحوی که فرصتی برای تغییر و همساز کردن رفتار با فضای جدید وجود ندارند. این عدم سازگاری رفتار با محیط جدید تأثیری منفی روی محیط گذاشته و به صورت یک ناهنجاری خود را نمایان می سازد.

## ۱-۲- اجزای فضای ورودی

در گذشته بر حسب نوع بنا و عملکرد آن فضاهای ورودی به گونه ای طراحی می گردید که بتواند پاسخگوی عملکرد مورد نظر بوده و اهداف و نیازهای صاحب بنا را برآورده سازد. در طراحی فضای ورودی اهداف و اصول متناسب با عملکرد بنا، از جمله حفظ حریمیت در مورد واحدهای مسکونی، ورود با خضوع در مورد مساجد و مکانهای مقدس، ورود تدریجی در مورد حمام ها، سهولت دسترسی به فضاهای داخلی نظیر کاروانسراها و یا ایجاد دشواری در آن (خانه)، شاخص و خوانا نمودن بنا در سیمای شهر (بناهای برجسته و مهم شهری)، ایجاد پیوند بین بناهای بزرگ و عمومی با فضاهای شهری، تقسیم و تغییر جهت حرکت و حل مسائل کالبدی و ایجاد هماهنگی بین بنا و فضاهای پیرامون در نظر گرفته می شد. هر یک از اجزای ورودی در رابطه با تأمین اهداف مورد نظر به شیوه ای خاص طراحی می شد. این اجزاء عبارتند از:

*صحن جلوخان، درگاه، هشتی، دالان، ایوان، ساباط.*

فضای ورودی بناها چه از نظر عملکردی و چه بصری، به ویژه بناهای درون گرا، یک فضای اتصال دهنده و رابط بوده و عملکردهایی همچون تأمین ارتباط بین فضاهای درونی و بیرونی (عمومی و خصوصی) و نظارت بر ارتباط (کنترل - تأمین امنیت، رعایت سلسله مراتب حریمیت) را بر عهده داشته است. فضاهای ورودی در کنار این عملکردهای جنبی دیگری را نیز دارا بودند نظیر عملکردهای اجتماعی که از آن جمله می توان به تماس ها و تبادلات اجتماعی و اقتصادی و فعالیت هایی نظیر استراحت و انتظار، بدرقه و

استقبال، برگزاری اعیاد و جشن ها و عزاداری ها در صحن جلوخان اشاره نمود. علاوه بر این فضای ورودی محل قرارگیری کتیبه ها و وقف نامه ها نیز بوده که بر سر در ورودی بنا نصب می شدند.

بطور کلی ویژگی های فضای ورودی در کامل ترین شکل آن را می توان به دو دسته ویژگی های ادراکی و عملکردی تقسیم نمود که انعکاس نحوه شکل گیری جزء فضاهای ورودی و خصوصیات و ویژگی های کالبدی و عملکردی آنهاست.

ویژگی های ادراکی فضای ورودی عبارتند از :

- دعوت کردن
- هویت بخشیدن
- ایجاد حس ورود
- آماده ساختن برای درک فضای جدید
- برقراری ارتباط ادراکی و بصری بین دو فضا

ویژگی های عملکردی فضای ورودی عبارتند از :

- برقراری ارتباط فیزیکی بین دو فضا
- تأمین امنیت و نظارت بر ارتباط
- هدایت
- کنترل
- معرفی
- حضور در فعالیت های روزمره

## ۲- شهر، فرهنگ، هویت و نمادهای شهری

تهران برخلاف آنچه که تصور می شود علاوه بر محوریت سیاسی که ویژگی بارز آن محسوب می شود دارای ابعاد مختلف فرهنگی و اجتماعی است که آنرا به یکی از استان های مهم کشور از نظر فرهنگی و اجتماعی بدل می کند. از نگاه فرهنگی تهران را می توان از دو منظر مورد توجه قرار داد؛ تهران قدیم که پشتوانه و هویت فرهنگی مردم و ساکنان شهر تهران محسوب می شود و تهران جدید که ویژگیهای خاص خود را (اعم از مثبت و منفی) دارد و بیشتر با مولفه های مدرنیته مورد توجه قرار می گیرد.

تهران جدید هر روز بزرگتر و بزرگتر می شود و بافت شهری قدیمی تهران را از هر سو مورد هجوم خود قرار می دهد. برج های سیمانی از هر طرف سر به آسمان می ساینند و کوچه هایی که زمانی شناسه های هویت شهر بودند، دیگر چشم اندازی به روزهای دور و خاطره های نزدیک ندارند بلکه مکانهایی صرفاً انباشته از اتومبیل هایی هستند که همنشین دیوارهای بلند برج ها شده اند.

در نگاه فرهنگ گرا، شهر تبلور تاریخ و تمدن مردمانی است که در آن زندگی می‌کنند. حاصل قرن‌ها اندیشه و زندگی مردمانی که تلاش‌های گوناگون آنان، که هر یک سهمی (کم و زیاد) در شکل بخشیدن به محیط شهری دارد در کسوت شکل و محتوای شهر آنان متجلی می‌شود. حد ارتباط شهر با مفاهیم و اندیشه‌ها آنچنان زیاد است که امروز به راحتی و بدون آن که تعجبی برانگیزد می‌توان از شهر اسلامی، شهر قرون وسطی، شهر بابلی و امثال آن سخن گفت و این صفات بیانگر معانی نهفته در موصوفات خود هستند که همانا واژه "شهر" است.

هویت، سؤال بزرگ جامعه امروز ما و بسیاری از جوامع دیگر است. هنگامی که از شهرهای با هویت صحبت می‌کنیم منظورمان شهرهایی است که معانی را با خود حمل می‌کنند. این معانی برخاسته از مردمانی است که "با" و "در" فضایی بنام شهر زندگی می‌کنند. شرایط امروز جهانی زمینه را برای انهدام معانی گوناگون فراهم آورده است. این معانی برخاسته از فرهنگ‌ها و تمدن‌هایی است که تحت سیطره سرمایه داری مورد تهدید قرار گرفته است.

"بی شک تنها راه نجات تمدن‌های غنی و ریشه‌دار در این چالش فراگیر امروزی، اتکا به هویت خود است. هویت‌های اصیلی که تضمین‌هایی برای مقابله در برابر جهان‌خواری قطب بزرگ سرمایه‌داری جهانی را با خود به همراه دارد. از این روست که اندیشمندان و رهبران اقوام کهن، به صرافت تبیین جلوه‌های تمدن خود و ترسیم مسیر حرکت بر مدار آن افتاده‌اند. راهی که میان جامعه غربی و سرمایه‌داری فرانسه، با ایران دوره انقلاب اسلامی و چین کمونیست مشترک است. اشتراک نظر و میزان توجه و اقبال جوامع گوناگون به بنیادهای هویتی خود، حاکی از ظرفیت بالای این مقوله در کارکردهای اجتماعی آن است. از این رو مطالعه و پژوهش در اطراف مقوله هویت‌های اصیل و طرح جنبه‌های مختلف آن ضرورتی انکارناپذیر است."

هنگامی که از هویت شهر سخن می‌گوییم از چیزی صحبت می‌کنیم که در ظاهر و شکل شهر نیست بلکه در شاکله شهر است. هویت شهر، با شکل شهر تفاوت‌های اساسی دارد. شهرهای زیبایی داریم که ممکن است هیچ عامل هویتی در آن دیده نشود یا سیمای شهری آن بسیار زشت و آشفته باشد. وقتی از هویت شهر صحبت می‌کنیم به چیزی رجوع می‌کنیم که در پس ظاهر و در بطن شهر نهفته است و ممکن است هیچ ربطی به شکل و ظاهر شهر نداشته باشد. در واقع زیبایی و زشتی شهر دلیل با هویت بودن شهر نیست. مهم این است که داخل شهر چه می‌گذرد. وقتی از زندگی محله نام می‌بریم، به یاد محله‌های قدیمی می‌افتیم. ممکن است اگر همان محله‌های قدیمی را به شکل قدیمی بازسازی کنیم، باز هم نتوانیم هویت و شاکله‌ای را که در گذشته داشته است، ایجاد کنیم.

ارتباط بین عوامل هویت دهنده شهر می‌تواند ارتباطی دو سویه باشد. شهر بدون عامل انسانی مفهوم ندارد. اگر در شهری، شهروند وجود نداشته باشد، آنجا شهر نیست. بنابراین وقتی از شهر صحبت می‌کنیم صحبت از تعاملات انسانی است. تعاملات انسان با انسان، انسان با محیط و انسان با شهر. به همین دلیل، عوامل تشکیل دهنده هویت شهر، هویت انسان را شکل می‌دهد.

بر این مبنا، معانی در تعامل عناصر انسانی و شهری، در محیط شهری ساخته می‌شوند و نقطه اتکاء هویتی افراد هستند و ابزار انتقال این معانی در بستر ارتباط بین فردی و بین نسلی "نماد" است.

نمادها منظومه های مادی و غیر مادی هستند که جایگزینی چیزی به جای چیزی دیگر را ممکن می سازند. زمانی که از نماد صحبت می کنیم رابطه دو نفر یا دو چیز را در نظر داریم. نمادها رابطه دو چیز با یکدیگر را تعریف می کنند یا به ذهن می آورند و جایگزینی بین آن دو را ممکن می سازند. نمادها قراردادی اند و در بستر زمان معنا می یابند. در مباحث شهری، نمادهای شهری پدیده هایی هستند که در داخل شهر و در حیطه یک تجربه قراردادی ما بین شهروندان، معناگذاری می شوند و در خوانش آنان از شهر و محیط بیرونی زیستی شان تاثیر مستقیم بر جای می گذارند.

از نگاه فرهنگ گرا چنین معانی در قالب نمادها در میان نسل ها انتقال داده می شود و در حافظه جمعی افراد ابدی می شوند. بنابراین شهر نیز دارای حافظه است. اگر شهری فاقد حافظه تاریخی باشد نمی توان گفت که آن شهر با هویت است. به همین ترتیب که اگر انسان چیزی را به یاد نیاورد، می گوئیم دچار فراموشی و آشفتگی شده است، اگر شهری نیز فاقد حافظه هویتی خود باشد دچار آشفتگی می شود. حافظه تاریخی شهر یعنی اینکه شهر، دارای خاطره است و معانی را به مکان ها حواله می دهد و با شکل تعاملی، از این مکان ها اخذ معنا می کند. شهر به این ترتیب خاطره مند می شود و شهر بی خاطره به شهری بی هویت بدل می شود. همان طور که انسان با خاطره تعریف می شود، شهر نیز با خاطره هایش تعریف می شود. هر چه این خاطره ها بیشتر و بهتر باشد، هویت انسان و بالتبع آن، هویت شهر کامل تر می شود.

تمام شهر های دنیا برای آنکه نام خود را بر سر زبانها بیندازند و به این شکل کسب درآمد و گردشگر کنند برای خود نماد سازی می کنند.

برخی بر روی یک اثر تاریخی مانور می دهند و برخی دیگر مشاهیر و نام آوران خود را به جهانیان معرفی می کنند بعضی از شهرها هم طبیعت و حیاط وحش خود را مطرح می کنند اما بسیاری از شهرهای مدرن نمادهای جدید برای خود می سازند.

جامعه شناسان معتقدند شهرهایی که دارای نماد بخصوصی نیستند قابلیت رشد نداشته و به این شکل بافت آنها قدیمی و فرسوده می گردد.

شهرهای کوچکی را می بینیم که به خاطر نمادهای مشهور خود به سرعت رشد و توسعه می یابند و گاهی شهرهای بزرگی را شاهدیم که با از دست دادن جاذبه های عمدتاً اقتصادی خویش رشد منفی را در تمام بخش های خود دارند.

نماد سازی در شهرها به ارتقای شاخص های کلان توسعه منجر می گردد. متأسفانه بسیاری از مدیران شهرهای کوچک و بزرگ کشور ما، تمام توان خود را صرف امور جاری و روزمره نواحی در اختیار خود نموده و به این شکل فرصت های بسیار ارزشمندی را از دست می دهند.

### ۳- بررسی موردی ورودی و دروازه های شهرهای تاریخی ایران

شهرهای ایرانی پیش از اسلام، به ویژه در دوران هخامنشی و ساسانی، بر مبنای باورهای دینی و متأثر از مقوله جهان بینی ساخته می شد. این شهرها معمولاً به حصار ختم می گشت که چهار دروازه به چهار سوی عالم داشته و یادآور جهات اربعه بود. در این جهان بینی شهر با زمین به عنوان مرکز عالم مقایسه



میگشت که از طریق دروازه های خود با کل عالم هستی که به چهارقسمت تقسیم می شد، ارتباط می یافت. بنابراین مشاهده می گردد که در این دوران علاوه بر دو عملکرد برقراری ارتباط و نمایش جهات اربعه، مفهومی فلسفی در رابطه با شهر و دروازه های آن وجود داشته است.

در دوران ساسانی بازار در اطراف ورودی و دروازه شهر توسعه یافت و میدان با عملکردهای مختلف نظیر اعلام فرمان های دولت، بخشودگی ها و عقوبت ها در مقابل آن ظهور یافت. به این ترتیب زمینه شکل گیری فضائی پیرامون دروازه ورودی و بسط مفهوم ورودی از یک مرز و یا سطح عمودی برای عبور که با عنصر شاخص دروازه تعریف می شد، به فضایی خاص از نظر عملکردی فراهم گردید. هر چند که « این فضا از دیدگاه ریخت شناسی هنوز فضای خاصی را سبب نمی شده است. چنین ساختاری در فضای ورودی شهرها بعد از اسلام نیز وجود داشت » که به تدریج با گذشت زمان به ویژه در دوران صفویه رشد کرد و به تکامل رسید.

### ۳-۱- فضاهای ورودی شهرها در دوران صفویه

عنصر مهم و شاخص فضاهای ورودی در شهرهای قدیم دروازه است. دروازه ها به دو دسته تقسیم می شدند؛ دروازه های درونی نظیر دروازه های محله ای، دروازه های بازار و دروازه های حکومتی مربوط به ارگ و یا قلعه و دروازه های بیرونی همواره در امتداد مسیر، جاده ها و راه های منتهی به شهر قرار داشتند و از جنبه عملکردی معمولاً به سه دسته دروازه های اصلی، دروازه های فرعی و دروازه های حکومتی تقسیم می شدند.

دروازه های بیرونی و فضای پیرامونی آنها دارای عملکردهای متفاوتی همچون ارتباطی، نظارتی، امنیتی، اقتصادی و اجتماعی نظیر گذران اوقات فراغت، مجازات مجرمین، تماس ها و مبادلات اقتصادی، بدرقه و استقبال بودند. از نظر کالبدی دروازه های اصلی شهرهای بزرگ و مهم را معمولاً با طراحی معمارانه می ساختند. اما بیشتر دروازه های فرعی و کوچک را بسیار ساده و بدون یک طراحی از پیش فکر شده و معمارانه می ساختند.

از عناصر دیگر فضای ورودی شهرها در قدیم می توان به خندق، کاروانسرا و رباط اشاره نمود. ورود به شهرها در گذشته نیاز به ممیزی و بازرسی داشت و در اکثر مواقع از ورود و خروج کالا عوارض گرفته می شد. در برخی موارد بازرگانان و کالاهایشان زمان زیادی در پشت دروازه شهر به انتظار می نشستند. به همین منظور تأسیساتی از قبیل کاروانسرا، رباط و نظائر آن در فضای ورودی ایجاد می شد.

### ۴- توقعات موردی از ورودی شهر

در ورودی شهر نیز مانند هر ورودی دیگر شخص انتظار دارد که در زمان ورود پذیرفته شود و احساس ناخوشامد بودن به او دست ندهد. بنابراین اولین توقعی که از ورودی شهر می رود، پذیرندگی است. به همین دلیل فضاهای طرفین ورودی از اهمیت بسیار بالایی برخوردارند. حفظ و تقویت دیدها بخصوص دید به مناظر و نقاط شاخص طبیعی یا مصنوع محل به فرد حس ورود به آن محل خاص را می دهند. شخص علاوه بر اینکه در بدو ورود می خواهد نیازهای خود را تأمین کند، نیازمند تشخیص سریع مسیرها و تصمیم

گیری است. وضوح ورودی شهر به خصوص به دلیل حاکمیت سواره اهمیت زیادی دارد بنابراین **خوانایی** توقع دیگری است که از ورودی شهر انتظار می رود. حذف موانع دید و تنظیم سکانس بندی ها و سلسله مراتب بر این خوانایی می افزاید.

از سوی دیگر افراد انتظار دارند که ورودی هر شهر معرف خصوصیات و عناصر شاخص هویتی همان شهر باشد، از اینرو **تشخص** هر ورودی که آن را از ورودی سایر نقاط متمایز کند اهمیت زیادی دارد. نکته ای که باید به آن توجه کرد این است که با توسعه شهر، حوزه ورودی در داخل محدوده شهر قرار خواهد گرفت، بنابراین هنگام طراحی ورودی می بایست به این نکته برای توسعه آینده توجه شود.

#### ۴-۱- جدول اهداف، راهبردها و سیاستهای ورودی شهر

سیاست	راهبرد		هدف
<ul style="list-style-type: none"> <li>- عدم تقلید از ورودی سایر شهرها بخصوص شهرهای بزرگ</li> <li>- دیده شدن سیلوئت شهر در هر سکانس به عنوان نماد خاص آن</li> <li>- استفاده از سبک و مصالح بومی و محلی خاص شهر</li> <li>- حفظ توپوگرافی و کاراکتر طبیعی محل</li> </ul>	کالبد	نمادین بودن	تشخص
<ul style="list-style-type: none"> <li>- استفاده از کاربری‌هایی که نشانگر فعالیت‌های مردم و منطقه باشد</li> <li>- کاربری‌های تجاری خدماتی در ارتباط با فعالیت‌های لایه‌های پشت</li> </ul>	کاربری		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- استفاده از عناصر معماری محل در ساختوساز احجام و مصالح معرف اقلیم و معماری منطقه</li> <li>- حفظ دانه‌ها و احجام شاخص دوره‌های تاریخی برای تقویت خاطره‌ها از شهر</li> <li>- انطباق ساختوسازها و پوشش گیاهی با اقلیم منطقه</li> <li>- انطباق مسیر با توپوگرافی خاص محل</li> </ul>	کالبد	نقش‌انگیزی	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- حفظ و نگهداری کاربری‌های با سابقه در هر حوزه برای تداوم شخصیت</li> <li>- حضور کاربری‌های نشانگر فعالیت‌های اقتصادی اجتماعی شهر</li> <li>- شناسایی تصویر ذهنی مسافری و شهروندان از ورودی شهر</li> </ul>	کاربری		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- حفظ دانه‌های شاخص حوزه ورودی</li> <li>- قابلیت تبدیل دانه‌بندی احجام به عناصر داخل شهری هنگام توسعه شهر</li> </ul>	کالبد	انعطاف	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- قابلیت تبدیل کاربری‌های حوزه ورودی به کاربری‌های داخل شهر هنگام توسعه شهر</li> <li>- قرارگیری کاربری‌های آلودگی‌زا مانند تعمیرگاه در مجتمع‌هایی در لایه دوم</li> </ul>	کاربری		

سیاست	راهبرد		هدف
<p>- ایجاد باندهای تندرو و کندرو برای حرکت و مکث مسافری</p> <p>- دسترسی سریع و راحت به نقاط موردنیاز در طول مسیر</p> <p>- ایجاد کاربری‌هایی که نیازهای مسافری را تأمین کنند</p> <p>- ایجاد کاربری‌های موردنیاز ساکنین محل</p> <p>- کاشت پوشش گیاهی در طرفین جاده</p> <p>- حفظ و تقویت حضور عناصر طبیعی اعم از دریاچه، کوه، جنگل و ...</p> <p>- بسته نشدن دید توسط عناصر کالبدی و احجام</p> <p>- گشودن دیدها به عناصر طبیعی و نقاط شاخص شهر</p> <p>- طول متناسب با عرض به نحوی که نقطه گریز منطبق با عناصر نشانه‌های شاخص شهری باشد</p>	کالبد	راحتی - داشتن امکانات رفاهی	پذیرندگی
	کاربری		
	حضور عناصر طبیعی	دلبازی	
	حفظ و تقویت دیدها و مناظر		
<p>- تنظیم شیب‌ها به گونه‌ای که دید نسبت به نقاط مرتفع یا در عمق بسته نشود</p> <p>- پرهیز از بکار بردن قوس‌های با شعاع کم در مسیرهای منحنی</p> <p>- تأمین روشنایی کافی و متناسب در شب</p> <p>- جلوگیری از پارک خودروها در حاشیه باند تندرو و در نزدیکی تقاطع‌ها و خروجی‌ها</p> <p>- پرهیز از تغییر ناگهانی عرض مسیر به ویژه در باند تندرو</p> <p>- پرهیز از ایجاد ناهمواری و پستی و بلندی‌های ناگهانی در مسیر</p> <p>- عدم مسدود نمودن و مزاحمت دید توسط جداول، تابلوهای راهنما، تبلیغاتی</p> <p>- دیده شدن نشانه‌های شاخص شهر که در جهت یابی مؤثر هستند.</p> <p>- وضوح و قابل رؤیت بودن خروجی‌ها و تقاطع‌ها از فاصله مناسب برای تصمیم‌گیری</p> <p>- قرارگیری تابلوهای تعیین مسیر به فاصله مناسب قبل از تقاطع‌ها و خروجی‌ها</p> <p>- تمایز جداره‌ها در نزدیکی خروجی‌ها و تقاطع‌ها به گونه‌ای که راننده را متوجه کند</p> <p>- باریک شدن تدریجی زاویه دید بوسیله پوشش گیاهی و مانند آن</p> <p>- تمرکز دید روی عناصر شاخص شهر در هر سکانس</p> <p>- امتداد دید هر بخش از مسیر به یک عنصر منتهی شود</p> <p>- تقویت احساس نزدیک شدن به شهر در مسیرهای پرپیچ و خم یا با پستی و بلندی زیاد از طریق رؤیت نشانه‌ها</p> <p>- تقارن نسبی در جداره‌های طرفین</p> <p>- حفظ محصوریت در امتداد حرکت</p> <p>- حفظ سلسله مراتب در ریتم‌ها ضمن حرکت</p> <p>- ریز شدن و تدقیق جزئیات بدنه‌ها ضمن نزدیک شدن به شهر</p> <p>- ترکیب تدریجی و تغییر از طبیعت به مصنوع</p> <p>- ظهور تدریجی و گاه به‌گاه سیلوئت شهر و نشانه‌های شاخص آن ضمن حرکت</p>	قابل رؤیت بودن مسیر	وضوح مسیر	خوانایی
	فقدان موانع مزاحم دید		
	جهت‌یابی سریع	راهبری	
	تقاطع‌ها		
<p>- تقارن نسبی در جداره‌های طرفین</p> <p>- حفظ محصوریت در امتداد حرکت</p> <p>- حفظ سلسله مراتب در ریتم‌ها ضمن حرکت</p> <p>- ریز شدن و تدقیق جزئیات بدنه‌ها ضمن نزدیک شدن به شهر</p> <p>- ترکیب تدریجی و تغییر از طبیعت به مصنوع</p> <p>- ظهور تدریجی و گاه به‌گاه سیلوئت شهر و نشانه‌های شاخص آن ضمن حرکت</p>	کالبد	نظم	
	سلسله مراتب		

## ۵- معیارهای طراحی فضاهای ورودی شهر

(دکتر سید حسین بحرینی تدوین اصول و ضوابط طراحی محیطی ورودی شهر)

با توجه به خصوصیات و مسائل و مشکلات فضاهای ورودی شهرهای امروز ایران و مطالعه طرح ها، راهکارها و توصیه های ارائه شده در این زمینه و با الهام از خصوصیات و ویژگی هایی که ورودی بناها و شهرهای قدیم ایران را کارا، پویا و با هویت می نماید، معیارهایی تحت عنوان، معیارهای طراحی فضای ورودی شهر که جهت دهنده تصمیمات اتخاذ شده در طراحی فضای ورودی می باشد به شرح ذیل تنظیم گردیده است :

- ارتباط فیزیکی میان شهر و پیرامون آن را به خوبی برقرار نماید و هدایت کننده به بخش های مهم شهر باشد.
- دارای جذابیت بصری بوده، خوش آمدگو و دعوت کننده باشد و رابطه ای مطلوب و مناسب با مسافر ایجاد نماید.
- شهر را معرفی کند و انعکاس دهنده هویت و شخصیت شهر باشد.
- دارای هویت باشد.
- به مسافر خدمات رسانی نماید.
- به عنوان مدخل و دروازه شهر عمل کند و حس ورود به شهر، تغییر و گذار را ایجاد نموده، مسافر را برای حضور در فضای جدید و درک آن آماده نماید.
- فضایی پویا، فعال و انعطاف پذیر بوده و در فعالیت های روزمره شهر حضور یابد.
- عناصر مختلف و مناظر مطلوب در فضای ورودی قابل رؤیت باشد

## ۶- اهداف عملیاتی طراحی فضای ورودی شهرها

(دکتر سید حسین بحرینی تدوین اصول و ضوابط طراحی محیطی ورودی شهر)

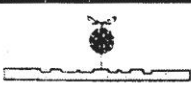
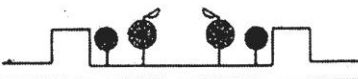


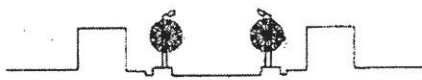
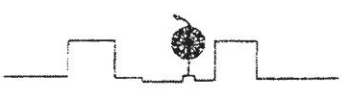
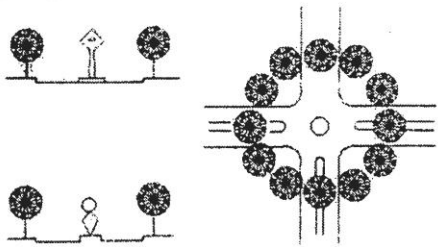





- ارتقاء عملکرد فضای ورودی
  - ایجاد و تقویت حس گذر و انتقال ضوابط عملیاتی
  - حفظ و ارتقای ایمنی
  - تسهیل و تقویت خدمت رسانی به مسافری
  - ایجاد سهولت در جهت یابی و کنترل و هدایت مسافر
  - معرفی شهر
  - ایجاد و تقویت فرصت ها و قابلیت های فراغتی و استراحتی در فضای ورودی
- ارتقاء کیفیت منظر فضای ورودی
  - حفظ و تقویت مناظر طبیعی در فضای ورودی و ایجاد کشش بصری در منظر
  - ایجاد انسجام و وحدت در مناظر
  - تقلیل، تعدیل و یا حذف اغتشاشات و آلودگی های محیطی و بصری
- ارتقاء هویت فضای ورودی
  - آشکار ساختن شخصیت و هویت فرهنگی و تاریخی محیط و ارتقاء آن
  - در نظر گرفتن شخصیت جاده، سرعت سفر و ویژگی های محیطی در طراحی

## ۷- ضوابط و معیارهای طراحی ورودی شهرها

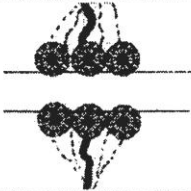
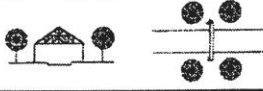

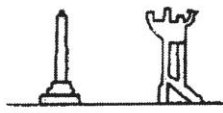
(دکتر فریدون قریب ، ضوابط ساماندهی و معیارهای طراحی شهری برای مبادی ورودی شهرها)

- طراحی مسیرهای ورودی و ایجاد منظر متنوع در مسیر، باید با توجه به میزان درک و تجربه کردن مناظر توسط رانندگان و سرنشینان اتومبیل که با سرعت میانگین ۳۰ تا ۵۰ کیلومتر در ساعت در حرکتند، در نظر گرفته شود، زیرا مسافتی که یک اتومبیل با سرعت ۳۰ تا ۵۰ کیلومتر در ساعت طی می کند ، مساوی با ۱۰ برابر مسافتی است که یک فرد پیاده در ساعت طی خواهد کرد ( سرعت پیاده بین ۳ تا ۵ کیلومتر در ساعت است ). بنابراین تجربه کردن فضا و صحنه ها برای راننده و سرنشینان، شبیه حرکت سریع یک فیلم سینمایی خواهد بود.
- ایجاد کاربری های گوناگون، ویژه خدمات مبادی ورودی شهر، مانند غذاخوری ها، چایخوری ها، فروشگاه های بزرگ، حتی برای مناطق صنعتی و کارگاهی در حاشیه مسیرهای اصلی این مناطق.
- حفظ مقیاس و اندازه نسبت به مناطق همجوار، مخازن گاز یا دودکش بلند یک کارگاه صنعتی نباید ارتباط بصری با مناره گنبد مسجدی، در داخل محدوده مسیر را قطع و یا مسدود کند.
- ایجاد خط آسمانی موزون در طول مسیر که در وضعیت موجود، احجام بلند و کوتاه در مسیر، اغتشاش بصری و بی نظمی را در آن پدید آورده اند.
- به وجود آوردن فضاهایی متنوع و دلپذیر در طول مسیر، با ایجاد فضاهای سبز، باغچه بندی، ایجاد قلمرو ویژه عابران پیاده، احداث مسیر ویژه برای تردد با دوچرخه و اختصاص محدوده هایی برای پارک اتومبیل ها و پیش بینی المان هایی برای رفع خستگی با نیمکت هایی برای نشستن و استراحت.
- اختصاص قطعاتی از مسیر به فضاهای پرتحرک عمومی برای شهروندان و مسافران و مشخص کردن عملکردهایی محدوده ها، با محوطه سازی، استقرار احجام هنری و معماری های ویژه.
- افزایش میزان درک و تجربه کردن فضاهای مسیر، از طریق ارتقای سطح کیفیت طراحی در مورد فضاهای متوالی و همچنین برای هر فضا به صورت جداگانه و نوسازی آنها.
- تشدید ویژگی های مسیر، با ایجاد فضاهای متوالی و پرمعنا برای سهولت جهت یابی و هدایت بصری.
- مکان یابی برای معماری های ویژه که فقط در نقاط مهم و سوق الجیشی مسیر باید استقرار یابد. (البته از این عنصر باید بطور محدود استفاده شود).
- ایجاد صحنه های متنوع و جذاب، با تشدید مناظر شیب ها، غرس درختان و درختچه ها در روی تپه ماهورهای حاشیه مسیر و در حاشیه رودخانه ها و نهرها.
- تعیین خطوط بر متغیر برای ساخت و سازهای حاشیه مسیر ( ابنیه با گکاربری خدمات مبادی ورودی ) که به عقب نشینی یا پیش آمدگی بر بناها منجر شده و در مسیر تنوع ایجاد می کند.

- با تغییر شکل و فرم میدان ها، پل ها، روگذرهای عابر پیاده، احجام روشنایی مسیر و تغییر دادن شکل و ارتفاع آن‌ها برای هر فضا. با استفاده از گیاهان ( پیچک ها ) درختان با اشکال متفاوت ( تاج بلند و تاج کوتاه )، درختچه‌های مختلف، می توان به فضاها تنوع بخشید و تأثیرگذاری فضایی آنها را تشدید کرد.
- تقسیم بندی طول مسیر به قطعات مختلف، سبب تنوع و به وجود آمدن فضاهای متفاوت از یکدیگر خواهد شد، از این رو طول قطعات ایجاد شده در مسیر نباید از ۴۰ برابر عرض فضاها تجاوز کند.
- طرح های جامع و تفصیلی و طرح های بخشی ( دراز مدت و کوتاه مدت ) باید توسط مسئولان ذی ربط با طرح های مسیر ورودی شهرها هماهنگ شده و مطابقت داشته باشند.
- طراحی فضاهای مسیر ورودی باید به صورت تسلسل فضایی زیر از سمت خارج از شهر به داخل شهر صورت گیرد :
- خیابان درختی : در وسط این خیابان یک ردیف درختکاری شده است.
- بلوار ورودی که در دو سمت آن کاربری های مسکونی قرار دارد : چهار ردیف درختکاری با درختان متفاوت از نظر نوع و ارتفاع و ایجاد مسیر جداگانه برای تردد دوچرخه.
- بلوار شهری که در دو سمت آن کاربری های مختلط مسکونی - صنعتی قرار دارد : چهار ردیف درختکاری با گونه‌های متفاوت ( شکل و ارتفاع ) و ایجاد سقفی از درختان ( غرس درختان به صورت گروهی ) برای محوطه پارکینگ‌ها.
- خیابان مشجر شهری با کاربری مسکونی - تجاری : با دو ردیف درختکاری، غرس درختان با فاصله کم یا زیاد.
- میدان اصلی توزیع کننده ترافیکی : این میدان در تقاطع خیابان های اصلی شهر با مسیر ورودی یا کمربندی شهر با مسیر ورودی احداث می شود. از عناصری مانند یادمان بزرگ شهری یا نشان نمادین شهر در میان دایره ای از درختان یا دایره ای از پرچم ها استفاده می شود. این میدان معمولاً انتهای مسیر ورودی است.
- میدان توزیع کننده ترافیکی : این میدان در تقاطع خیابان ها با مسیر ورودی ایجاد می شود. عناصری که برای تعریف این میدان مورد استفاده قرار می گیرد، غرس درختان به صورت انبوه در محیط پیرامونی میدان و استفاده از یادمان شهری، مجسمه یا آبنما در میان دایره ای از درختان در وسط سکوی میدان است.

شکل ظاهری	عناصر	عملکرد	نام
	یک ردیف درختکاری و نصب چراغ‌های روشنایی، در رفوژ میانی مسیر	خیابان ورودی و ابتدای مسیر ورودی به شهر	خیابان درختی که در وسط آن درختکاری شده است.
	چهار ردیف درختکاری + مسیر جداگانه‌ای برای تردد دوچرخه	مسیر اصلی، برای تردد سواره منطقه‌ای	بلوار ورودی که در دو سمت آن، محدوده مسکونی قرار دارد.
	چهار ردیف درختکاری و ایجاد سقفی از درختان (به صورت گروهی)، برای محوطه پارکینگ‌ها		بلوار شهری که در دو سمت آن، محدوده مسکونی - صنعتی قرار دارد.
	چهار ردیف درختکاری و ایجاد سقفی از درختان، (به صورت گروهی)، برای محوطه پارکینگ‌ها		بلوار منطقه صنعتی که در دو سمت آن، محدوده صنعتی قرار دارد.
	دو ردیف درختکاری، درختکاری با فاصله‌های کم یا درختکاری با فاصله‌های زیاد.	خیابان اصلی یا خیابان کمربندی درون شهری	خیابان مشجر شهری
	درختکاری در یک ردیف	خیابان اصلی	خیابان شهری
	یادمان بزرگ شهری یا نشان نمادین شهر در میان دایره‌ای از درختان یا پرچم‌ها	میدان توزیع کننده ترافیک به عنوان فضایی تعریف شده. در تقاطع خیابان اصلی ورودی با کمربندی شهر	میدان اصلی توزیع کننده ترافیکی
	یادمان شهری یا مجسمه‌ای در میان دایره‌ای از درختان	محل تقاطع خیابان اصلی ورودی با خیابان‌هایی که آن را قطع می‌کنند.	میدان توزیع کننده ترافیکی
	دایره‌ای از پرچم‌ها و بوته‌هایی که ارتفاع آنها کوتاه چیده شده است.	آرایش منحل ورودی‌های منطقه‌ای یا فراتر منطقه‌ای شهری	میدان پرچم
	محل با چراغ‌های روشنایی و دروازه درختی و محلی برای استقرار احجام هنری	طرح مشخص کردن حد و حدود حریم شهر	تابلو مسافت نما
	دیوارهای حفاظ صوتی با گوشه سازی‌هایی از شیشه یا گیاهان، طاق نصرت با چراغ‌ها و پیچک‌های بالا رونده	طرح دیواره‌هایی برای حفاظ صوتی در دو طرف مسیر	گالری یا کریدور
	قوس به صورت دایره‌ای از گیاهان و پیچک‌های بالا رونده	طرح تأکید بر گذرگاه‌ها و نشان دادن اهمیت آنها	قوس پل‌ها



شکل ظاهری	عناصر	عملکرد	نام
	گروهی از درختان تاج بلند و زمین طبیعی، که به آن شکل و فرم داده شده است.	طرح محل تقاطع مسیر ورودی با نهرهای آب به صورت نقش برجسته (حجاری شده)	دروازه درختی
	خرپایی بر روی مسیر ورودی	طراحی برای ورود به محدوده صنعتی «غیرمعمارانه»	دروازه محدوده صنعتی
	فلز و شیشه	معماری و تبلیغات در فضای خیابان و در جلو بر عقب نشسته بناهای کارگامی و کارخانه‌ها	پاویلیون صنعتی (به صورت چارطاق) کوچکی که اطراف آن باز است
	یادمان شهری، مجسمه یادبود، مجسمه یا اجسام هنری.	نشانه‌ای برای جهت‌یابی در میدان‌های ترافیکی و تزئیناتی برای فضای خیابانی	آرم یا نشان شهر + اجسام هنری، ویژه فضای خیابانی

### منابع و مأخذ :

- ۱- فکوهی، ناصر، ۱۳۸۵، پاره های انسان شناسی، ص ۶۷۲-۶۶۸، نشرنی
- ۲- سروی زرگر، محمد، نگاهی به مفهوم هویت در فضای مجازی، روزنامه همشهری ۱۳۸۵/۷/۱۳
- ۳- سایت شهرسازی و معماری
- ۴- مجله اینترنتی فصل نو
- ۵- سمنانی، کریم ، مدی لابی ایران و سوئد، نمادها، عامل اصلی توسعه شهری
- ۶- سید حسین بحرینی تدوین اصول و ضوابط طراحی محیطی ورودی شهر
- ۷-سایت اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران <http://www.iccim.ir/fa>
- ۸- طرح جامع راهبردی-ساختاری شهر تهران ۱۳۸۵
- ۹- طرح تفصیلی مناطق شهر تهران ۱۳۸۵
- ۱۰- قریب ، فریدون ، ضوابط ساماندهی و معیارهای طراحی شهری برای مبادی ورودی شهرها