

ایجاد منظر شهری مطلوب در مسیرهای پیاده

تاریخ دریافت: ۱۳۸۸/۷/۲۸

تاریخ پذیرش نهایی: ۱۳۸۸/۹/۳۱

سارا رسولی* - سمیرا رحیم دخت خرم**

چکیده

حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جا به جایی انسان است و پیاده‌روی هنوز مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است.

پیاده‌روی دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت‌های محیطی است. مسیر پیاده یا پیاده‌راه‌ها جزئی از فضاهای شهری هستند که به دنبال تردد بیش از حد سواره و کاهش ایمنی تردد پیاده در شهرها، پس از سال‌ها دوباره ایجاد شده‌اند. این مسیرها که می‌توان گفت به دنبال نیاز به پیاده‌روی شهروندان به وجود آمده‌اند یکی از عناصر اصلی فضاهای شهری محسوب می‌شوند؛ آن جایی که امکان مراوده بین انسان‌ها، تفریح، پیاده‌روی، گذران اوقات فراغت، بازی، خرید، تجمع و تظاهرات، دیدار، نشست، نگاه کردن، دسترسی، تردد، تبلیغات، اطلاع رسانی و غیره را برای همگان فراهم می‌آورد.

با افزایش اولویت دهی به اتومبیل‌ها در شهرهای امروز تقریباً همه چیز از کمیت‌ها تا کیفیت‌ها، برای سرعت اتومبیل و درک سواره‌ها ساخته و طراحی می‌شود و شهروند پیاده به عنوان عضو اصلی سازنده شهر و نیازهای او به کلی به فراموشی سپرده شده است. از جمله این مسائل فراموش شده، توجه به منظر شهری در مسیرهای مخصوص پیاده است. منظر شهری محیطی است محسوس و موثر بر رفتار فرد و نتایج آن. میزان موثر بودن محیط بر فرد بستگی به میزان ادراک فرد دارد که خود وابسته به آمادگی ناظر برای ادراک، ظرفیت ادراکی و شرایط محیطی ادراک می‌باشد. مطالعه حاضر بر آن است تا پس از تعریف مسیر پیاده و منظر شهر، به صورت توصیفی - تحلیلی و از طریق مطالعات اسنادی، با در نظر گرفتن یک مسیر پیاده به عنوان فضای شهری و با برشمردن عناصر منظر شهری و شاخص‌هایی که سبب ایجاد مطلوبیت در منظر شهری می‌شوند؛ راهکارهایی جهت مطلوب ساختن منظر شهری مسیرهای پیاده عرضه کند و در این زمینه چارچوب اصلی از نظریات سایمون بل، جهان‌شاه پاکزاد، گوردون کالن، کوروش گلکار و ... استخراج شده است.

قابل ذکر است که به دلیل کمبود مجال تحقیق در این مطالعه، تنها به عوامل کالبدی مؤثر بر منظر شهری مسیر پیاده پرداخته شده، اما باید توجه داشت که سایر عوامل نیز به نوبه خود نقش مهمی در ایجاد مطلوبیت منظر دارند.

واژگان کلیدی:

مسیر پیاده، منظر شهری، شاخص‌های مطلوبیت.

* Email: rasooli.sara@gmail.com

** Email: s_khorram80@yahoo.com

* دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشکده هنر و معماری دانشگاه آزاد واحد علوم و تحقیقات.

** دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشکده هنر و معماری دانشگاه آزاد واحد علوم و تحقیقات.

مقدمه

حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جا به جایی انسان در محیط است و پیاده‌روی هنوز امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است. زمانی که فضا برای آسایش و حضور ایمن و فعال عابر پیاده در شهر مناسب نباشد، اولین قشری که از حضور در شهر محروم می‌شوند گروه‌های ویژه یعنی سالمندان، معلولین، کودکان و افراد بزرگسال می‌باشند. در حالی که این قشر درصد زیادی از استفاده‌کنندگان از فضای شهری را تشکیل می‌دهند و عدم حضور اینان در شهر به معنای افت کیفیت شهر و سلب معنای شهری از آن می‌باشد (فجر و توسعه، ۱۳۸۶: ۱).

آن چه در شهرهای امروز، قابل توجه است این که تاریخ زدایی و زدودن خاطرات جمعی برای افزایش مسیرهای سواره‌رو و توجه مسئولین تنها برای رفع نیازهای سواره موجب افول ارزش‌های بصری شده است و نتیجه آن که، زمانی که مقیاس شهر تنها برای سواره ساخته می‌شود پیاده‌روها در فضای شهری احساس گم‌گشتگی، ناامنی و بی‌هویتی می‌کند (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۷۱). کاربران اصلی محیط‌های شهری، پیاده‌روندگان هستند. وایت معتقد است که می‌توان عابران پیاده رو را از آرام پرسه‌زدن، ترافیک کم تا شلوغ، سریع، هدفمند و نیمه‌دونده، متغیر و قابل دسته بندی دانست (Carmona, 2007: 185).

توجه به این نکته مهم است که عابران پیاده نمی‌خواهند فقط پیاده‌روی کنند. آنان یا می‌خواهند به مقصدی برسند یا کاری را انجام دهند. این آزادی که یک فرد بتواند راه برود و بگردد، راهنمای خوب و مفیدی برای دستیابی به کیفیتی متمدن در محیط‌های شهری است (تیبالدز، ۱۳۸۷: ۴۹).

مسیر یک پیاده راه می‌تواند نیازهای گوناگون شهروندان را بر آورده سازد و در عین حال هویت خاص خود را دارا باشد، به شهروندان احساس آرامش و امنیت ببخشد و در واقع بستر زندگی شهری افراد باشد، توقع‌های آنان را برآورده سازد و احساس تعلق به فضا را تقویت کند.

باید به این نکته نیز توجه داشت که در فضاهای پیاده برخلاف فضاهای حرکت سواره، حواس غیر بصری نیز در ادراک محیط نقش فعال دارند. وجود انواع صداها، بوها، امکان لمس سطوح و حجم‌ها و امکان چشیدن طعم خوردنی‌ها و نوشیدنی‌ها، موجب ادراکات چند حسی و تاثیرات روانی و عاطفی متنوع در فضاهای پیاده می‌شوند (دستجردی، ۱۳۸۴: ۱۵-۱۴).

به طور کلی مسیرها، دارای طبیعتی دوگانه هستند و مشکلات آن‌ها نیز اغلب از همین دوگانگی سرچشمه می‌گیرد؛ مسیر به عنوان معبر و مسیر به عنوان مقصد، چنان که مشاهده می‌شود این دو ویژگی ماهیتاً در تضاد با یکدیگر هستند. البته تفکیک کاربری‌ها در شهرهای مدرن اجازه داده است که خیابان به عنوان معبر و دسترسی مستقل از خیابان تجاری خدماتی به عنوان مقصد مطرح شود در کشورهای اروپایی نمونه‌های زیبایی از خیابان به عنوان مقصد یعنی محل برخورد‌های اجتماعی - شهری، گذران اوقات فراغت، بهره‌وری از زیبایی و استفاده از خدمات متنوع وجود دارد؛ در بسیاری از موارد این خیابان‌ها به حرکت پیاده اختصاص یافته و کاربرد عبور اتومبیل از آن‌ها حذف شده است. اما در کشور ما مسیرهایی که برای عبور پیاده مجهز شده‌اند نیز اکثراً به عنوان مسیرهایی جهت خرید و عبوری سریع مورد استفاده قرار می‌گیرند. عدم توجه به نیاز شهروند ایرانی و تقلیدی صرفاً کالبدی بدون در نظر گرفتن پیشینه‌های تاریخی شهرهای خودی سبب نامطلوبی مسیرهای پیاده در کشور ما هستند.

۱. مسیر پیاده

مسیرهای پیاده یا پیاده‌راه‌ها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آن‌ها تسلط کامل با عابر پیاده بوده و از وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس دهی به زندگی جاری در معبر استفاده می‌شود (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۷۱) (تصویر ۱).
تصویر ۱- زندگی اجتماعی در پیاده راه‌ها



ماخذ: (منظرالحجه، ۱۳۸۶)

عموماً خیابان‌های پیاده شاخصه‌هایی مانند خدمات و امکانات برای استراحت، تفریح و فراغت یا دامنه‌ای از فعالیت‌های گوناگون را در خود دارند. سیمای زمین و محوطه سازی آن‌ها معمولاً با گیاهان و گل‌ها و آب نماها صورت گرفته است؛ این خیابان‌ها با فعالیت‌های مختص آسایش کودکان را دارا می‌باشد که آسایش و راحتی بزرگسالان را نیز در بر می‌گیرد. روشنایی خیابان با توجه به مقیاس انسانی و به خصوص تامین کیفیتی چون ایمنی در نظر گرفته می‌شود و در نهایت خیابان مانند یک فضای شهری عمل می‌کند و وجود مبلمان شهری چون نیمکت و میزها نیز فضایی برای تعاملات اجتماعی به وجود می‌آورند. حوزه‌های پیاده شامل مناطق مخصوص پیاده، همچون بازارها و اموال‌ها و پیاده راه‌ها می‌باشد (ملک، ۱۳۸۵: ۳).

۲. منظر شهری

در این بخش لازم است منظر شهری به عنوان یکی از مفاهیم اصلی این مطالعه تعریف شود. منظر شهری، هنر یکپارچگی بخشیدن بصری و ساختاری به مجموعه ساختمان‌ها، خیابان‌ها و مکان‌هایی است که محیط شهری را می‌سازند (کالن، ۱۳۷۷).

به عقیده راسکین منظر شهری چیزی بیش از یک مسأله برنامه ریزی و طراحی شهری است و در درجه نخست مسأله ارزش‌ها، اهداف انسانی و به رسمیت شناخته شدن مسئولیت‌های اجتماعی توسط آحاد جامعه است (گلکار، ۱۳۸۲).

منظر فضای شهری کلیه اطلاعات موجود از فضا است که توسط حواس قابل دریافت بوده و در فرآیند ادراک پردازش می‌گردد. اطلاعاتی از قبیل: فرم، عملکرد و معنای فضا (پاکزاد، ۱۳۸۵). و بخشی از شکل شهر است که ناظر آن را در یافت می‌کند. به عبارتی شکل شهر در لایه منظر شهری به کیفیتی مستقیماً محسوس تبدیل می‌شود، یعنی منظر شهر عینیت قابل ادراک و فضای مورد ادراک ما از واقعیت موجود شهر پیرامون ماست (حبیب، ۱۳۸۰).

به طور کلی منظر شهری تلفیق سه‌گانه‌ای از: منظر عینی شهر، منظر ذهنی شهر و منظر عاطفی شهر است که مبنای رفتار قرار می‌گیرد (گلکار، ۱۳۸۲). منظر شهری محیطی است محسوس و موثر بر رفتار فرد و نتایج آن، میزان موثر بودن محیط بر فرد، بستگی به میزان ادراک فرد دارد که خود وابسته به آمادگی ناظر برای ادراک، ظرفیت ادراکی و شرایط محیطی ادراک می‌باشد.

در تشکیل منظر برای فرد، موارد زیر بسیار مهم می‌باشند:

- کلیت منظر
 - عناصر منظر، که به صورت کدهای شاخص، همواره در حال اطلاع رسانی‌اند.
 - روابط میان عناصر
 - موقعیت ناظر و آنچه از اطلاعات که بنا به وضعیت قرارگیری در محیط می‌تواند دریافت کند (ترک‌زاده، ۱۳۷۷).
- طراحی منظر یک مسیر به تمام اجزاء تشکیل دهنده ظاهر فیزیکی آن اشاره دارد و بنابراین به عنوان یک مجموعه، هویتش را که شامل چهره ساختمان، سنگفرش، مبلمان شهری، منظر، نشانه‌ها و نورپردازی است تعریف می‌کند. آنچه که در منظر یک مسیر پیاده و راه بیش از هر چیز دیگری در منظر شهری مورد اهمیت واقع است، نقطه ابتدا و انتهای آن است.

یک ساختمان، معماری، اما دو ساختمان، منظر شهری است؛ زیرا به محض اینکه دو ساختمان در کنار هم قرار می‌گیرند، هنر منظر شهری عرضه می‌شود مسائلی مانند ارتباط بین ساختمان‌ها و فضای میان آن‌ها بلافاصله اهمیت پیدا می‌کنند. چنانچه این روابط یا نکات را در اندازه یک شهر ضرب کنید شما با هنر محیط سر و کار خواهید داشت؛ احتمال وابستگی‌ها افزایش می‌یابد. مانورها و دستاویزها چند برابر می‌شوند. حتی یک مجموعه کوچک از ساختمان‌ها می‌تواند یک منظرو انگیزه فضایی بوجود آورد. کوچکترین جزئیات خیابان بایستی در نمایش عملکردهای فردی‌شان در منظر شهری گنجانده شوند (کالن، ۱۳۸۷: ۲۸).

۳. دید سواره و پیاده

به دنبال افزایش استفاده از اتومبیل در سفرهای شهری، امروزه دید از اتومبیل در حال حرکت، مهم است ولی همان‌طور که گفته شد، این منظر از شهر نسبتاً جدید است. شخص نظاره‌گر از اتومبیل به دلیل سرعت احتیاج به نشانه‌هایی پر قدرت از نظر بصری دارد که در جهت‌یابی و خوانایی شهر وی را یاری دهند. این نشانه‌ها باید با فاصله‌هایی مناسب از یکدیگر قرار گرفته باشند؛ شخص نباید در پی دیدن جزئیات و یافتن نشانه‌ها یا فرم‌هایی دور افتاده از جریان حرکتی باشد. او باید بتواند بدون زحمت محیط را بخواند.

اما در قدم‌زدن و در پیاده روی دید کاملاً متفاوتی مشاهده می‌شود که در آن احتیاج به نشانه‌های قوی وجود ندارد بلکه لزوم تنوع بیشتر احساس می‌شود. می‌توان ایستاد و جزئیات جالبی را تماشا کرد یا می‌توان در محل مناسب نشست و استراحت نمود.

اگر حرکت سریع در شهرها با موفقیت با فرم شهر تلفیق گردد، شهرها باید به دو طریق خود را بیان نمایند:

- ۱- نشانه‌هایی قوی و بناهای یادمانی مشخص که از اتومبیل، اتوبوس، و یا قطار در حال حرکت دیده می‌شوند.
- ۲- تنوع و جزئیات، که خودشان را در هنگام قدم زدن آشکار می‌نمایند.

۴. منظر شهر از مسیرهای عبوری پیاده

شهرها و مناظر شهری به‌خصوص از مسیرهای عبوری رؤیت می‌شوند و در همین فرآیند شهرها و مناطق شهری مورد ارزیابی قرار می‌گیرند. حرکت عامل بسیار موثری در ادراک شهر از خیابانهاست. موضوع توالی بصری حاصل از حرکت در یک مسیر ارزیابی، شناخت و طراحی مسیر می‌بایست مورد توجه قرار گیرد در یک مسیر حرکتی عناصر بارز و رابطه آن‌ها با زمینه و مسیر حرکت باید بررسی شوند تا مسیر خوانایی پیدا نماید. در حرکت موضوع سرعت و آنچه در ذهن به جا می‌ماند با یکدیگر رابطه مستقیم دارند. حرکت‌های کندتر جزئیاتی بیشتر و اثرات و عناصر محیطی بیشتری را برای ناظر مطرح می‌نمایند. کیفیت نور در ادراک محیط اطراف یک مسیر حرکتی از عوامل موثر است. آنچه از عبور با حرکتی معین حاصل می‌آید حسی از فضاست که می‌بایست حاوی اطلاعاتی باشد که شهروند و یا بازدید کننده را ارضا نموده و نهایتاً فضا را به عنوان تداومی از وجود خود درک نماید. اطلاعات محیطی برای عابر می‌بایست به نحوی شکل بگیرد که عابر بتواند از جهت‌گیری هدفمندانه‌ای که مسیر در رابطه با محیط می‌یابد آگاه باشد. زمانی که محیط اطراف در ارائه

اطلاعات به عابر در زمینه‌های مختلف موفق بود محیط معنای خود را به راحتی به مردم القا می‌نماید و از خوانایی و شفافیت برخوردار می‌گردد.

۵. شاخص‌های مطلوبیت منظر شهری مسیر پیاده

شاخص‌هایی که در این مطالعه جهت درک مطلوبیت منظر مسیر پیاده از آن‌ها استفاده شده است عبارتند از:
 - حس مکان: حس مکان یا روح مکان، به کیفیت منحصر به فرد و ویژه‌ای که یک مکان نسبت به سایر مکان‌ها دارد اشاره دارد. این حس ناملموس است؛ اما ویژگی با ارزشی است که هنگامی که به منظری نسبت داده می‌شود آن را حساس می‌سازد (بل، ۱۳۸۷: ۱۴۲).
 - تنوع: تنوع به میزان گوناگونی در طرح یا منظر مربوط می‌شود. تنوع باید با وحدت در تعادل باشد، کثرت زیاد ممکن است موجب آشوب بصری شود (همان: ۱۳۴).
 - وحدت: در طراحی وحدت لازم است تا قسمتی به قسمت‌های دیگر مرتبط شود و کلیتی شکل گیرد. طرح وحدت یافته باید زنده، همراهی کننده ریتم و رفع کننده تنش باشد (همان: ۱۲۸).
 علاوه بر شاخص‌های کیفی ذکر شده، شاخص‌های کمی نیز به عنوان معیارهای مطلوبیت باید مد نظر طراحان قرار گیرند.

۶. عناصر منظر شهری مسیر پیاده

عناصری که در ادراک منظر شهری مسیر پیاده باید مورد توجه قرار گیرد عبارتند از: معبر، نشانه‌ها، مبدا و مقصد، بدنه‌ها و مبلمان

۱-۶ - معبر

معابر ویژه پیاده‌ها یا مکان‌های بسته بر ترافیک موتورسیکلت، بهبود کیفیت پیاده‌ها را دو برابر کرده و میانگین زمانی را که مردم در بیرون از ساختمان‌ها به سر می‌برند طولانی‌تر نموده و نیز تنوع فعالیت‌ها در محیط شهر را بیشتر کرده است. معبر پیاده شکافی نیست که بین دو دیوار عبور عابر پیاده طراحی شده باشد بلکه یک سری از مجموع تفاوت‌ها است؛ تفاوت میان درون و بیرون که از کنجکاوی و انتظار سرچشمه می‌گیرد.
 بدین ترتیب فضای سبز هم جزئی از مسیر حرکت خواهد گردید و در تعریف مکان‌های قابل شناخت برای مردم نقش بازی می‌کند در عین حال که مسیر حرکت پیاده که به دلیل انعطاف‌پذیری بیشتر عابر پیاده نسبت به سواره امکان گردش و تغییر جهت را دارد با خصوصیات حرکت درون آن هماهنگ شده و تیپولوژی دید متنوع‌تری را ارائه می‌کند. همچنین خطوط کف‌سازی می‌توانند تعریف کننده حرکت، فعالیت جداکننده حوزه‌های متفاوت از هم و به طور کلی تعریف کننده حد و حدود معابر باشند.

۲-۶ - نشانه

به نظر می‌رسد اکنون بیشتر مردم با تکیه بر نشانه‌ها بر نقشه شهر تسلط می‌یابند. چون نشانه‌ها متنوع‌اند هر نشانه با دیگری متفاوت است خود موجب زهدت خاطر ایشان می‌شود.
 شناخت و استفاده از نشانه‌ها لازمه‌اش این است که عوامل بسیار که به دیده ناظر مؤثرند، برجسته‌تر جلوه‌گر شوند. از خصوصیات نشانه‌ها بی‌نظیر بودن آن‌هاست؛ عاملی که منحصر به فرد باشد و در ذهن خاطره‌ای بگذارد. اگر نشانه‌ها فرمی واضح داشته باشند اگر با زمینه خود متضاد باشند و اگر محل آن‌ها بر اطراف خود غالب و مسلط باشد شناخت آن‌ها به آسانی میسر است و احتمال بیشتر هست که بر آن فضائی متصور باشد. به نظر می‌رسد نقش، تصویر و یا فرمی که از زمینه خود متمایز باشد موثرترین عامل در بوجود آوردن یک نشانه باشد. صدا و بو، تاثیر نشانه‌ها را قوی‌تر می‌کنند اما خود به خود عواملی نیستند که نشانه‌ای بوجود آورند.

نشانه‌ها ممکن است گاه عواملی جدا و مستقل باشند و هیچ عاملی دیگر بر تاثیر آنان نیفزاید چنین نشانه‌هایی به استثنای مواردی خاص، نشانه‌هایی ضعیف‌اند. به نظر می‌رسد استفاده از نشانه‌هایی که به دنبال یکدیگر ردیف شده و تسلسلی دارند و دیدار اجزاء هر یک از آنان انتظار دیدار دیگری را در ناظر بوجود می‌آورد و اجزاء مهم در آن‌ها موجب می‌شود ناظر به سمتی خاص قدم بردارد، شیوه‌ای معمولی برای مردم در رفت و آمد ایشان در شهر باشد (لینج، ۱۳۸۱: ۱۴۴).

۳-۶- مبدا و مقصد

این که مسیر از کدام نقطه آغاز می‌شود و به کدام نقطه راه می‌برد برای مردم اهمیت دارد. راه‌هایی که آغاز و انتهای آن‌ها معلوم است بیشتر مشخص هستند، به پیوستگی عوامل مختلف شهر کمک می‌کند و وقتی شخص از آن‌ها عبور می‌کند اطمینان بیشتری دارد. مقصدهای مختلف در طول مسیر تعیین می‌شوند و از آن به این تغییر می‌کنند، مقصد می‌تواند رسیدن فیزیکی باشد و یا رسیدن و گذشتن تنها از طریق باز و بسته شدن دید به عنصر مورد نظر باشد. به نظر می‌رسد که اکنون مبدا و مقصد مسیر پیاده مهم‌ترین نشانه‌های آن محسوب می‌شوند و حتی در تعریف کلی بر دیگر عناصر ارجح هستند، روشنی و وضوح نقاط مبدا و مقصد تاثیر مهمی در تصور ذهنی شهروند دارد. باید توجه کرد که نقاط مبدا و مقصد تنها به نقاط ابتدایی و انتهایی مسیر محدود نمی‌گردد. در طول مسیر خیابان مقاصد مختلفی برای عابر تعریف می‌شوند، جالب اینجاست که افراد آن بخشی از خیابان را می‌شناسند که بین نقاط حرکتی شخصی خود آن‌ها قرار گرفته است، با این حال برخی از نقاط مبدا و مقصد در میان اغلب افراد مشترک هستند، به نظر می‌رسد که هر چه تعداد این عوامل متمرکز در یک نقطه بیشتر باشد، تعداد بیشتری از مردم آن را به عنوان نقطه مبدا و مقصد به خاطر می‌سپارند، برای مثال: «تجمع ایستگاه‌ها، مراکز فعالیت در بدنه‌ها، حضور عناصر نشانه‌ای و ...» در یک نقطه از مسیر باعث می‌شود که آن مکان دارای مخاطبان بیشتر و متنوع‌تری گردد و بدین ترتیب از طرف غالب مردم به عنوان مبدا و مقصد ذکر شود. گرچه باید به این نکته هم توجه داشت که تجمع زیاد از حد این گونه عناصر در یک مکان باعث آشفته‌گی و در هم ریختگی بصری و عملکردی آن مکان می‌گردد، بنابراین دو نکته در مورد نقاط مبدا و مقصد روشن می‌شود؛ اول اینکه این مکان‌ها دارای نوع فعالیت مجزایی از سایر بخش‌های مسیر هستند که تأمل و مکث از مشخصات بارز آن است، دوم اینکه این مکان‌ها جزئی از اجزای خیابان هستند و به طور فیزیکی و یا بصری از آن جدا نمی‌شوند، گرچه حضور مفصل‌هایی بین آن‌ها اجتناب ناپذیر و منطقی به نظر می‌رسد.

۴-۶- بدنه

نمای ساختمان با توجه به موجودیت آن به صورت جزئی از کالبد شهر، مهم‌ترین عنصر ساختمان به شمار می‌رود. در عین حال ترکیب این عنصر و شخصیت آن بیش از دیگر عناصر تشکیل‌دهنده ساختمان بر اصول و ارزش‌های ذهنی و فرهنگی به اصطلاح غیر مادی مبتنی است. نمای ساختمان همچنین مهم‌ترین بخش بنا در ارتباط با شهر به شمار می‌رود.

فرم خوب به تعادل و توازن و تناسبات صحیح نیاز دارد. این مختصات نه تنها باید در مورد تک بنا رعایت شود بلکه در روابط بین ساختمان‌ها و کل محدوده نیز باید اعمال شود، فرم یک ساختمان هرچند دارای معماری جالب و مهیج باشد اگر با محیط اطرافش ناسازگار باشد بافت اطراف را متأثر می‌سازد.

نمای تداوم یافته یک ساختمان حتی اگر از یک الگو (ساختار) تبعیت نماید ایجاد یکنواختی در ذهن ناظر می‌کند. فرورفتگی‌ها و شیارها، موجب خرد شدن سطح هندسی و یا مانع حرکت چشم بر روی بدنه ساختمان نمی‌شود؛ فرورفتگی‌ها مانند طرح سطحی بر روی بدنه به نظر می‌آیند. فقدان هر گونه نقطه و علامت مکثی در جداره عابر پیاده را برای درک مقیاس انسانی فضای خیابان دچار مشکل می‌کند.

قسمت‌های همکف و پایین ساختمان مرتفع کمتر نشانگر مقیاس ساختمان می‌باشند. در این بخش‌ها نیاز به ابزار مناسب برای تعیین مقیاس در خیابان می‌باشد.

کتیبه‌ها و قرنیزها و دیگر ابزار طراحی نمای ساختمان به تعریف و تعیین فضا و مقیاس مسیر کمک می‌کنند. عدم تقویت الگوی کتیبه‌ها و قرنیزها در مناطقی که ساختمان‌های سنتی الگویی منسجم از آن‌ها را تشکیل می‌دهند از مفهوم فضایی معبر می‌کاهند. عدم رعایت هماهنگی در خطوط نمای ساختمان‌های همجوار شامل خطوط کتیبه‌ها، قرنیزها و ... از وحدت و یکپارچگی فضای خیابان خواهد کاست. انتظام خطوط نما در کنار یکدیگر به صورت منظم، معکوس کردن تاکید بر روی بخش‌های نما، اضافه کردن خطوط و جزئیات به نما در طول چند ساختمان همجوار از جمله اصول اساسی و زیر بنایی ساده طراحی می‌باشد که به آسانی با زبان و سبک‌های مختلف طراحی تطبیق می‌یابد.

- محصوریت: محصور بودن فضایی کیفیتی است که با پیوستگی بدنه محصورکننده فضا ارتباط دارد بدین مفهوم که نمای ساختمان‌ها می‌بایست در محصور کردن فضاها نقش مؤثری داشته باشند. وجود فواصل متعدد ما بین جداره‌های ساختمان‌ها، اختلاف زیاد ارتفاعی ما بین نماها، تغییرات ناگهانی در لبه قرنیز ساختمان‌ها (خطوط نما) سبب ضعیف شدن کیفیت فضای محصور می‌گردد. نظم و انتظام فضایی یک فضا تاثیر مهمی در احساس محصوریت آن فضا دارد تناسب و رابطه بین طول و عرض و ارتفاع یک فضای محصور اهمیت قابل توجهی در درجه محصوریت آن خواهد داشت. محصوریت و تغییرات آن عامل مؤثری در تنوع و وحدت مسیر پیاده

تصویر ۲- محصوریت در مسیرهای پیاده



است. خط آسمان: مقصود از خط آسمان که مهم‌ترین عنصر سیمای خیابان به شمار می‌رود، حد فوقانی تاج ابنیه و فصل مشترک کالبد خیابان با آسمان است. خط پایه و خط ترکیب، اجزای خط آسمان هستند. عنصر کالبدی خط آسمان، تجلی‌گاه ترکیب فرم در کالبد معبر به شمار می‌رود و مظهر نظم یا تنوع در سیمای مسیر است (تصویر ۲).

تصویر ۳- کاربری‌های جاذب در مسیر پیاده



- کاربری‌ها: تمرکز پاره‌ای فعالیت‌ها یا تاسیسات در امتداد یک خیابان است که آن را در ذهن ناظر اهمیتی خاص می‌دهد. مردم نسبت به تغییر در میزان فعالیت‌ها کاملاً حساس هستند (تصویر ۳).

۵- ۶- مبلمان

یکی از عوامل سامان بخشی یا نابسامانی در خیابان: شیوه طراحی، انتخاب و در کنار هم قراردادن اثاثه شهری است. گرایش به طراحی نیمکت‌ها، چراغ‌ها، آبخوری‌ها و غیره به شیوه قدیمی، به خصوص در مراکز تاریخی شهرها، نشانه‌ای از نوعی سطحی‌نگری در تزئین و آرایش سیمای شهری است. گرایش افراطی یک شکل کردن همه اثاثه و عناصر در خیابان‌هاست، تا جایی که وجه تمایز خیابان‌ها و محله‌ها به کلی از بین می‌رود.

انتخاب و طراحی مناسب اثاثه شهری امکان آن را می‌دهد که هویت مکان حفظ شود. طراحی اثاثه شهری نه تکرار پذیر است و نه تقلید بردار است. هر عنصر و وسیله‌ای را باید در پیوستگی کامل شهری تهیه کرد. برجسته

کردن اشیائی نظیر مبلمان خیابان، که از آن‌ها انتظار نمی‌رود در مقایسه با کارهایی چون مجسمه‌ها دید را به خود جذب کنند، می‌تواند باعث شخصیت یافتن و ممتاز بودن آن‌ها شود. این عمل جزئیات را تقویت می‌کند و محیط را غنی‌تر می‌سازد. مجسمه، ستون یادبود، آگهی تبلیغاتی به همراه کف‌سازی منقوش و ردیف ستون‌ها از اجزای محوطه سازی مسی‌های پیاده است که این فضا را در راستای عملکرد پیش بینی شده مفهوم می‌بخشد.

- روشنایی

مسئله روشنایی خیابان، دو جنبه دارد: نیازهای مهندسیین برق، درخواست برای ایمنی و منظر شهری.

به طور کلی سه تقاضای اصلی که منظرسازان شهری از مهندسين طلب می‌کنند عبارتند از رسیدن به :

- وحدت در مقیاس
- وحدت در فضای جنبشی (حرکت)
- تناسب (به جا بودن)

وحدت در مقیاس به این معنی است که تأسیسات نوررسانی باید هماهنگ با مقیاس معبر و محیط پیرامون باشد. سربلندی از این موضوع موجب توجه مطلق به تأسیسات نوررسانی به خاطر ارتفاع خارج از مقیاس آن‌ها با حجم آن‌ها گردیده و در نتیجه ساختمان‌ها به نظر عروسک وار می‌رسند.

وحدت در فضای حرکت یعنی ایجاد فضای حرکت برای رفت و آمدها البته اغلب فعالیت‌ها، در خیابان هستند که به میزان وسیعی حرکت در یک مسیر مستقیم را حکم می‌کند.

تناسب به این هدف اشاره می‌کند که پرسیم چطور یک سطح با روشنی یکسان داشته باشیم، نه اینکه بگوییم چگونه این کیفیت در روشنایی بدست می‌آید. توجه به روشنایی به عنوان چیزی متفاوت از آنچه در پشت پنجره مغازه‌ها عرضه می‌شود، نور افکن، روشنایی خصوصی و از این قبیل، تنها منجر به بی‌ثمری منظر می‌گردد. همین طور در نظر گرفتن قطعات نوررسانی به عنوان یک قطعه ساختی مجزا از بافت شهر منجر به آسیب رساندن و از دست دادن موقعیت‌ها می‌گردد.

- علائم

از روزی که دیگر لازم نبود جارچی‌های شهر با صدای گرفته خودشان برنامه‌ها و اتفاقات جاری در شهر را به اطلاع عموم برسانند، امکان دیگری بوجود آمد و آن نصب یادداشت‌هایی در نقاط مختلف بود که هر کس به راحتی می‌توانست از پیام خبر با اطلاع شود. از آن زمان تا کنون با وجود نمایش انواع اعلانات، هرگز تعداد و تنوع روز افزون این یادداشت‌ها متوقف نشده است. عملاً هر متر مربع از منظر شهری، اسامی منازل، آگهی دیواری، علائم جاده‌ای، تابلوهای دیواری، علائم خطوط اتوبوسرانی یا نام جاده‌های خود را دارد. علائم خیابان بایستی واضح بوده و در یک نظر اجمالی پیام خود را آشکار سازد (رحمانی، ۱۳۸۴).

۷. جمع‌بندی

همان‌طور که در بررسی‌ها گفته شد، هر مسیر پیاده به عنوان جزئی از فضاهای شهری، برای رسیدن به مطلوبیت لازم و در نتیجه جذب و نگه داشتن کاربران در خود، مستلزم داشتن معیارهایی است که در این پژوهش این معیارها به دو بخش شاخص‌های کمی و کیفی تفکیک شده‌اند. پس از بررسی توصیفی شاخص‌ها (حس مکان، تنوع و وحدت) و همچنین عناصر منظر شهری (معبر، نشانه، مبدا و مقصد، بدنه و مبلمان) راهکارهایی جهت اجرایی شدن مطلوبیت مسیرهای پیاده به صورت جدولی ارائه شده است. راهکارهای رسیدن به آن‌ها ذکر گردیده است (جدول ۱).

جدول شماره ۱: شاخص‌های کیفی و کمی در معبر پیاده

عناصر منظر شهری مسیر پیاده	شاخص‌های کیفی منظر مطلوب در مسیر پیاده		
	حس مکان	تنوع	وحدت
معمور	_ افزایش حضور مردم _ احترام به نیازهای انسانی (ایمنی، آرامش و پاکیزگی) _ تعریف مکان‌ها با فضای سبز	_ تنوع فعالیت‌ها جهت حضور طولانی‌تر مردم _ ایجاد تپولوژی‌های متنوع دید در حرکت _ انعطاف‌پذیری	_ در نظر گرفتن فضاهای مناسب و به اندازه برای پیاده _ در نظر گرفتن زاویه دید در تقسیم فضایی توسط کف‌سازی
نشانه	_ طراحی نشانه‌هایی برای جهت‌یابی	_ ایجاد تنوع با فرمی واضح و متضاد با زمینه و غالب و مسلط بر محل	_ رعایت تسلسل در نشانه‌ها برای ایجاد حس انتظار _ ترکیب عوامل صدا و بو در تقویت نشانه
مبدأ و مقصد	_ وجود نشانه‌هایی در مبدأ و مقصد برای تعریف محور _ روشنی و وضوح نقاط مبدأ و مقصد برای ایجاد تصور ذهنی _ در نظر گرفتن فعالیت‌های مجزا از سایر بخش‌های مسیر برای ایجاد حس تامل و مکث	_ افزایش مخاطبان با افزایش تنوع در نقاط مبدأ و مقصد	_ ترکیب نقاط مبدأ و مقصد توسط مفصل‌های فیزیکی و بصری
بدنه	_ ایجاد محصوریت فضایی _ افزایش هویت زمینه بدنه با استفاده از عنصر ریتم در پرسپکتیو‌ها _ افزایش حس مکان با هدفمند کردن بازشوهای جداره _ هویت یافتن فضاها توسط تداوم جداره‌های آن _ ایجاد راهنمای فضایی با وجود کاربری‌ها و فعالیت‌هایی در امتداد مسیر پیاده	_ ایجاد پیش‌آمدگی و عقب‌رفتگی در بدنه _ استفاده از کیفیت‌های رنگ، نور و محتوی، سایه و الگو _ ایجاد تنوع در سیمای مسیر پیاده توسط خط آسمان متناسب و منظم _ افزایش تنوع و غنی شدن خط آسمان با یک بنای نشانه‌ای	_ رعایت تناسب ارتفاع بدنه و عرض خیابان - تقویت محصوریت فضایی توسط ارتفاع ساختمان‌ها، فواصل بین جداره‌ها و غیره _ تکرار مناسب اجزاء و عناصر در سطح مسیر
میلان	_ رعایت تعادل در طراحی به شیوه قدیمی در مراکز تاریخی شهرها _ حفظ هویت مکانی با طراحی مناسب میلان شهری _ افزایش حس حرکتی با الگوی روشنایی خطی _ افزایش غنای حسی منظر توسط نقوش تزئینی بر روی دیوارها - وضوح در علائم	- عدم یک‌شکل کردن میلان در جهت ایجاد وجه تمایز بین مسیرها - استفاده از تنوع رنگ - افزایش تبلیغات به عنوان با ارزش‌ترین نوع مشارکت	_ رعایت تناسب بین محیط و منظر مسیر با میلان آن - رعایت وحدت در مقیاس روشنایی

منابع

- بل، سایمون (۱۳۸۷) "عناصر طراحی بصری در منظر" انتشارات دانشگاه تهران.
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۵) "مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری" چاپ اول، انتشارات شهیدی.
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۶) "راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران" چاپ سوم، انتشارات شهیدی.
- ترکزاده، نغمه (۱۳۷۷) "فضای شهری، عناصر و معیارها" پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه شهید بهشتی.
- تیبالدز، فرانسیس و حسن علی لقای (۱۳۸۷) "شهرهای انسان محور" چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران.
- جدلی، فیروزه (۱۳۸۲) "پیاده راه، تحکیم رابطه انسان و محیط شهری" پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری دانشگاه تهران.
- حبیب، فرح (۱۳۸۵) "طراحی منظر شهر در گذر تاریخ" مجله آبادی، شماره ۵۳.
- دستجردی، معصومه سادات (۱۳۸۴) "پیاده راه سازی باغ سپهسالار" پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه تهران.
- رحمانی، سارا (۱۳۸۴) "ساماندهی منظر خیابان" پایان نامه کارشناسی ارشد معماری منظر، دانشگاه شهید بهشتی.
- کالن، گوردن و منوچهر طیبیان (۱۳۷۷) "گزیده منظر شهری" انتشارات دانشگاه تهران.
- گلکار، کوروش (۱۳۸۵) "مفهوم منظر شهری" مجله آبادی شماره ۵۳.
- لینچ، کوین و منوچهر مزینی (۱۳۸۱) "سیمای شهر" انتشارات دانشگاه تهران.
- منتظر الحجه، محمود (۱۳۸۶) "خیابان به مثابه عرصه عمومی و فضای شهری مطلوب با تکیه بر اولویت حرکت پیاده" پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه شهید بهشتی.