

پویاسازی پیاده روها و معابر شهری با تاکید بر کاربرد گرافیک محیطی

مریم نادری - گروه ارتباط تصویری، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.
امید ابراهیم* - هیئت علمی، گروه ارتباط تصویری، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

چکیده

شهرها در گذشته از قابلیت پیاده مداری بالایی بهره می برده اند که به موجب انقلاب صنعتی و گسترش حرکت اتومبیل موضوع حرکت پیاده در شهرها به فراموشی سپرده شد. پیاده روی به دلیل کم هزینه بودن، در دسترس بودن و عدم وابستگی به عنصری خاص به عنوان اصلی ترین الگوی جابجایی در داخل کانونهای زیستی به شمار می رود. به دنبال آلودگی های زیست محیطی، کاهش سوخت فسیلی و پایین آمدن کیفیت فضاهای شهری، سیاست استفاده از حمل و نقل عمومی و کاهش استفاده از اتومبیل شخصی رواج یافت و در این راستا رویکرد برنامه ریزی و طراحی شهری در جهت احیاء حرکت و حضور عابر پیاده در فضاهای شهری در چند دهه اخیر شکل گرفته است. در این پژوهش به بررسی عناصر تصویری و چگونگی تاثیرگذاری آنها به عنوان عناصر پویاساز فضاهای شهری پرداخته می شود. هدف دستیابی به درکی عمیق تر از تصاویر و تاثیر آنها بر روی انسان و برخوردی مفهومی تر با مقوله طراحی عناصر شهری در محیط با توجه به روانشناسی رفتار اجتماعی و ادراک جمعی است که بتوان آن را در قالب طراحی معماری و طراحی منظر شهری را مدنظر قرار داد. پرسش این پژوهش این است که تاثیر عناصر گرافیک محیطی بر انسان در راستای پویاسازی فضاهای شهری چیست؟ نکاتی که مورد بررسی قرار گرفته شامل انواع عناصر تصویری بوده و همچنین تاثیرگذاری طراحی منطقی بر اساس روان شناسی و فیزیولوژی انسان برای پویاسازی شهری با توجه به اطلاع رسانی لحظه ای و بررسی اهداف ادراک جمعی در طولانی مدت می باشد. نتایج پژوهش نشان می دهد که با طراحی منطقی عناصر تصویری مبتنی بر استفاده مناسب از گرافیک محیطی و بررسی درک روانشناختی از انسان و حافظه جمعی در فضاهای شهری (در سطوح کوچک یا بزرگ) تاثیرات عمیقی را بر شهروندان و عابری پیاده در محیط و فضاهای شهری طراحی شده می توان گذاشت که به پویاسازی فضاهای شهری منجر می شود.

واژگان کلیدی: پویاسازی، معابر شهری، گرافیک محیطی.

Activating walkways and urban streets with emphasis on the application of environmental graphics

Abstract:

Ancient cities had a high level of walking accessibility, afterwards following that industrial revolution and dominance of personal cars over transport systems the idea of walking faded away. Walking as a cheap and available way of transportation that has no need to specific device is always popular with all social classes in any kind of living contexts. When urban atmospheres were affected by air pollution and lack of fossil fuels, reducing quality level of urban spaces usage of public transportation and avoid-ing personal became popular among citizens. In this study, the visual elements and how they influence as activating elements of the urban spaces. Achieve a deeper understanding of sounds, images and their impact on human and contextualized approach to the issue of urban design elements in the environment due to the collective perception psychology and social behavior in the environment that can be in the form of architectural and landscape design considered. The questions of the environmental impact of the graphic elements are in line with the activating urban spaces? The points discussed include a variety of visual elements as well as the effectiveness of rational design based on human psychology and physiology city for activating According to the notification the moment and review the purposes of collective perception in the long term. The results show that the rational design of visual elements and check on the proper use of environmental graphics psychological understanding of human and collective memory in the urban areas (at micro and macro levels) and citizens profound effects on the environment and urban spaces pedestrians which was designed to lead to activating urban spaces.

Keywords: activating, urban streets, environmental graphics.

مقدمه

در جوامع شهری، توسط تغییرات اخیر در الگوهای زندگی خیابان بهتر و واضحتر می تواند توضیح داده شود. امروزه در سرتاسر دنیا مراکز شهری «سواره محور» به سیستم «پیاده راه ها» تبدیل شده اند؛ زندگی در فضاهای عمومی چه نزدیک و چه دور از فعالیت های تجاری، به طور برجسته ای افزایش یافته است و زندگی شهری کاملاً تفریحی و اجتماعی نیز رشد یافته است.

از سویی دیگر، «عناصر تصویری» یکی از عناصر مهم طراحی فضاهای شهری هستند که بی شک در بسیاری از موارد نیز جزء نشانه های یک شهر محسوب می شوند که متأسفانه مورد توجه نبوده و به دست فراموشی سپرده شده است. شهر یک اثر هنری بزرگ است که آفرینندگانی به وسعت خود و به تعداد جمعیتش دارد. امروز یکی از بزرگترین مشکلات مطرح شده در جوامع رو به رشد، فاصله بین انسان و طبیعت و عدم شناخت صحیح انسان از ذات خود و خواسته های درونی آن در زندگی شهری است. با توجه به گستردگی موضوع مطمئناً نمی شود راه حل قطعی برای آن پیدا کرد اما با روشهای بسیار ساده می توان آن را در جهت مثبت هدایت نمود؛ برای مثال می توان با استفاده از عناصر صوتی و تصویری مکان هایی برای مکث، خلاقیت، پرورش و نزدیک شدن به ذات جستجوگر و فعال بشر طراحی گردد تا فضاهای شهری که قابلیت پذیرش و نیاز این عناصر را دارا می باشند، شکل گیرند. هدف نهایی یک شهر ایجاد محیطی خلاق برای انسان هایی است که در آن زندگی می کنند و محیطی است که با توجه به سلائق و تفکرات مختلف و زمینه های خلاقیت و رشد افراد را آزادانه برای افراد جامعه محیا می سازد. محیط های شهری فضاهایی هستند که بیشترین ارتباط را با انسان و فضای زندگی پیرامونشان ایجاد می کنند و این بهترین بهانه برای سازماندهی فضاهایی برای رشد و پرورش خلاقیت، ایجاد ارتباط و مکانی برای شکل گیری خاطره و در ادامه آن ایجاد حس تعلق به

موضوع علم «طراحی شهری» خلق فضاهای عمومی با کیفیت در سطح شهر می باشد، آن جا که زندگی عمومی افراد در جریان است و در خیابان و میدان و پارک، مردم با ویژگی ها و کیفیت های مطلوب و نامطلوب آن در تماس مستقیم قرار می گیرند. «سرزندگی و پویایی» به عنوان یکی از مولفه های کیفیت طراحی شهری به همراه ۱۶ مولفه دیگر در خلق فضاهای باکیفیت مطرح است (گلکار، ۱۳۸۷، ص ۱۱). همچنین، شهر مجموعه ای از ترکیب عوامل مختلف طبیعی، اجتماعی و محیطی ساخته شده توسط انسان است. اهمیت طراحی مناسب «عناصر و المانهای گرافیکی شهری»، امری است که باید توجه ویژه ای به آن داشت تا در نهایت سبب افزایش کیفی و کمی محیط زیست شهر و ایجاد امنیت و آسایش برای شهروندان گردد. باید در نظر داشت که امروزه با صنعتی شدن زندگی های شهری کمتر حس تعلق به مکان و خاطره انگیزی را در شهروندان می توان جستجو کرد، چراکه در شهرها مکانی و یا عناصری به این منظور طراحی نگردیده است. همچنین عوامل تأثیرگذار بر کیفیت فضای شهری و میزان پاسخ دهندگی محیط گوناگون بوده و نظریه پردازان مختلف با ارائه دسته بندی های متفاوت به آنها اشاره نموده اند. این عوامل عبارتند از: «پویایی و سرزندگی، خوانایی، تنوع، انعطاف پذیری محیط، امنیت، نفوذپذیری و سهولت دسترسی، هماهنگی اجزای تشکیل دهنده فضای شهری و ...» (بنتلی و همکاران ۱۳۸۹، تیبالدز ۱۳۸۷، پامیر ۱۳۸۹) که توسط برنامه ریزی و طراحی شهری قابل دستیابی هستند.

از آن جا که در شرایط امروزی شهرها فضاهای عمومی آن معرف هویت و شخصیت و میزان رونق و جذابیت یک شهر هستند، در صحنه رقابت شهرهای مختلف به لحاظ جذب سرمایه ها، جذب نیروی انسانی، جذب توریسم و غیره «ارتقاء کیفیت بصری محیط» از مهم ترین امور است. تغییر شرایط

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

■ ۵۰ ■

۱. سوره نحل آیات ۹۵ تا ۱۰۰ ناظر به مفهوم حیات طیبه قرآنی است. ضمن آنکه واژه قرآنی حَيَوَةٌ طَيِّبَةٌ در آیه ۹۷ سوره نحل ذکر شده است.

مکان است.

موضوع مورد بررسی در این پژوهش تاثیر تصویری در طراحی محیطی و طراحی شهری به منظور ایجاد مکان‌هایی پویا و خاطره‌انگیز در پیاده‌راه‌های شهری است که در ادامه به تفصیل مورد اشاره قرار می‌گیرد.

ادبیات نظری

پیاده‌راه‌ها

«تیبالدز» پیاده‌راه‌ها را چیزی بیش از مجموعه مغازه‌ها می‌داند. از نقطه نظر وی این مکان‌ها زمینه‌های فرهنگی، تفریحی، فراغتی، گردشگری، زندگی مدنی و تبادل دیدگاه‌ها، عقاید و نظرات جامعه را فراهم می‌آورند (تیبالدز، ۱۳۸۵، ص ۷۶). «رابرت کوآن» بر این باور است که: «پیاده‌مدار کردن عبارت است از ایجاد خیابان‌ها یا فضاهای رها از آلودگی سواره» (Cowan, 2005, p.285).

«روبرتو برامبلا» و «جیانی لونگو» خیابان‌های پیاده‌راه را خیابان‌های منفردی می‌دانند که بر روی جریان ترافیک بسته شده و دسترسی وسایل نقلیه موتوری در شرایط اضطراری وجود دارد و به سرویس‌های خدماتی و حمل بار در ساعات محدودی اجازه تردد داده می‌شود (Brambilla, 2003, p.638)؛ وی در بحث برنامه‌ریزی پهنه‌های پیاده‌بیان می‌کند که موفقیت پهنه پیاده به برنامه جامع سیستم ترافیک وابسته است. برنامه باید مشکلات بالقوه افزایش ترافیک و نیاز به فضای توقف در خیابان‌های همجوار را در نظر داشته باشد و شرایط حمل بار و خدمات رسانی فراهم شود (Brambilla, 2003, p.639). «هالپرین» از خیابان پیاده به عنوان ساده‌ترین بخش چندمنظوره و حیاتی فضای باز شهری نام می‌برد. به باور او طراحان شهری باید کیفیت‌های زیباشناسانه خیابانهای قدیمی، از جمله آرامش، حس همسایگی و مقیاس شهری را با عبارات مدرن امروزی باززننده سازند (Halprin, 1963, p.15). وی همچنین در طراحی فضاهای شهری مناسب برای عابر پیاده تأکید می‌کند که برنامه‌ریزی و طراحی می‌بایست

از دید پیاده صورت پذیرد (Halprin, 1963, p.194). «یان گهل» معتقد است کاستن فواصل، کم کردن سرعت حرکت از سواره به پیاده، کاهش تعداد طبقات و اختلاف ارتفاع‌ها و جهت‌گیری رویروی کانون‌های فعالیتی راهکارهایی هستند که می‌تواند امکان بالقوه تماس افراد و حضور آن‌ها در فضا را تا سطح بالفعل بالا ببرد (Gehl, 1987, p.64).

از سوی دیگر، «یک عده افرادی هستند که به قصد تفریح وارد فضاهای شهری می‌شوند و به دنبال کسب تجربه‌ای لذت‌بخش از فضا هستند. برای این گروه معنای تفریح در واقع یک تجربه احساسی و لذت‌بخش است که با تمایل افراد در هنگام فراغت به آنها دست می‌دهد» (مجنونیان، ۱۳۷۴، ص ۱۶). از آنجا که تجربه لذت توسط کلیه حواس صورت می‌گیرد و یکی از این حواس حس باصره است که بعنوان رشد یافته‌ترین حس در انسان، نقش قابل توجهی در احساس لذت انسان از فضای شهری دارد، زیبایی‌های بصری - که به طور مستقیم با طراحی گرافیک شهری و گرافیک محیطی ارتباط دارد - برای این گروه حائز اهمیت می‌باشد. از طرفی لنگ زیبایی بصری را جز نیاز انسان دانسته (پاکزاد، ۱۳۸۸، ص ۳۹) و «کامیلوسیت» زیبایی‌های بصری کالبد شهر را موجب حس غرور و افتخار مردم آن شهر می‌داند (شماعی، ۱۳۸۹، ص ۱۶۹).

افرادی هستند که به قصد انجام فعالیت‌های اجباری وارد فضای شهری می‌شوند و معمولاً دارای زمان کافی نبوده و به دنبال اهداف خود هستند. این افراد واقعا به اشیاء نگاه نمی‌کنند بلکه تنها میزانی از آن را می‌بینند تا حدی که تشخیص دهند این اشیاء به کدام نوع یا گروه تعلق دارند و سپس از آنها می‌گذرند (Taylor, 2009, p.194). به همین جهت پویایی و خوانایی فضا برای این افراد اهمیت ویژه‌ای می‌یابد.

سرزندگی و پویایی فضایی

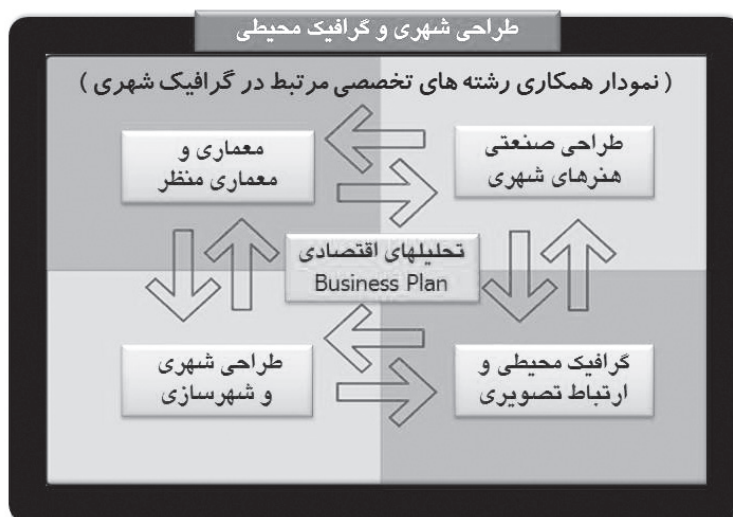
مهم‌ترین عامل در خلق فضاهای پویا و سرزننده، تامین شرایطی است که در آن ارتباط اجتماعی،

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015



نمودار ۱. ارتباط سرزندگی مکانی، پیاده روها و گرافیک محیطی؛ ماخذ: نگارندگان.



نمودار ۲. ارتباط طراحی شهری با سایر هنرهای مرتبط با ایجاد پویایی و سرزندگی فضایی؛ ماخذ: ترسیم نگارندگان.

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

■ ۵۲ ■

محیطی در این رابطه نظر دارد. پیاده راه ها و تداوم و سرزندگی شهری باید گفت که مسئله مهمی که باعث شده است زندگی شهری در مقیاس محلات مسکونی جریان نیابد، فقدان فضاهای مناسب برنامه ریزی شده و طراحی شده در فاصله میان ساختمان ها و مسیرهای سواره است. عدم رابطه منسجم میان ساختمان با معابر و فضاهای عمومی باعث ایجاد اختلال در زندگی اجتماعی و نیز وجهه زیبایی شناسانه شهر می شود. «در بعد اجتماعی، فقدان فضای مناسب یا به عبارت دیگر، بی مکان شدن شیوه های مختلف زندگی اجتماعی و محبوس شدن آن ها در حریم خانه ها، رابطه متقابل بین انسان و شهر را عمیقاً مختل کرده و موجب تنزل کیفیت زندگی شهری

زمان های حضور مردم و نیز امکاناتی برای مکث و توقف تشویق گردند. حال با دانستن این نکته که برای خلق یک محیط سرزنده بایستی به تامین شرایط دعوت کنندگی در فضاهای شهری پرداخت، سوال بعدی این است که چه چیزی یک فضای شهری را به مکانی گیرا برای ماندن تبدیل می کند؟ پاسخ این سوال مکانی است که در آن: ۱- مکانی که از مردم محافظت به عمل آمده و تامین کننده امنیت و ایمنی مردم باشد. ۲- مکانی که در آن مردم از آسایش و راحتی فیزیکی و اجتماعی برخوردار شوند. ۳- در نهایت بتوانند در آن فضا لذت برده و تجاربی از بودن کنار مردم را تجربه کنند. پاسخ پیش فرض این تحقیق به جایگاه گرافیک



تصویر ۱ و ۲. استفاده از حجمها و مجسمه های شهری برای ایجاد سرزندگی و پویایی فضاهای پیاده؛ ماخذ: سایت شهر فلوریدا، آمریکا.

و تجریدی شدن کامل آن خواهد شد» (افشارنادری، ۱۳۷۶، ص ۶۸).

معابر پیاده یا پیاده راه ها، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که تسلط کامل با عابر پیاده بوده و تنها از وسایل نقلیه موتوری به منظور سرویس دهی به زندگی جاری در معابر استفاده می شود. این معابر می توانند به صورت کوچه، بازار، بازارچه، مسیری در میدان، پارک یا فضای یک مجتمع شکل بگیرند. پیاده راه ها با از میان بردن ترافیک عبوری سواره در بخشی از شهر ایجاد می شوند، و به دلایل معمارانه، تاریخی یا تجاری شکل می گیرند. پیاده راه ها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی شان می باشد. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و پذیرای گروه های مختلفی از شهروندان می باشد. پیاده راه ها علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی، گردش و تماشا فراهم می آورد. در پیاده راه ها، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است. از این رو شهروندان به تدریج به حضور در شهر و انجام فعالیت های مدنی عادت کرده و زمان بیشتری را در فضاهای شهری می

گذرانند و این به نوبه خود به بهبود و ارتقاء فرهنگ و عادات شهرنشینی؛ از جمله رعایت حقوق دیگران و احساس مسئولیت در برابر جامعه کمک می کند که به خصوص برای جوانان و کودکان می تواند نمونه زنده آموزشی محسوب شود. «سرزندگی» از ویژگی های اساسی و اصلی پیاده راه هاست، از این رو می بایست در پیاده راه ها همواره زندگی اجتماعی در جریان باشد. این فضا همچنین می بایستی بتواند جاذب طیف وسیعی از شهروندان بوده و خود را همواره با رویدادهای درون خود هماهنگ سازد. لذا «انعطاف پذیری» نیز از ویژگی های مهم در پیاده راه هاست و در نهایت آنچه که متضمن حضور همه شهروندان و زندگی دایمی در پیاده راه هاست، ایمنی این فضا می باشد.

بر اساس دیدگاه لینچ که در کتاب «سیمای شهر» آمده است، جداره های پیاده روهای شهری در صورت خوانا بودن می توانند به مسیر یابی و ایجاد تصویر ذهنی از شهر در ذهن شهروندان کمک نماید (لینچ، ۱۳۸۷)؛ هرچند در خوانایی فضاهای شهری عوامل مختلفی نقش دارند که لینچ آنها را در ۵ گروه «لبه ها، نشانه ها، محله ها، گره ها و راه ها» دسته بندی نموده است (لینچ، ۱۳۸۷). از طرفی

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

■ ۵۳ ■



طراحی گرافیک،
روشنایی معابر و
پویاسازی پایده روها و
معابر شهرها

تصویر ۳ و ۴. نورپردازی و استفاده از طراحی های خاص گرافیکی در آنها می تواند سبب گیرایی و جذابیت فضایی و در نتیجه پویایی و سرزندگی پیاده روهای شهری گردد؛ ماخذ تصویر: آرشیو نگارندگان.



تصویر ۵ و ۶. توجه به جداره، بدنه، کفسازی و جزییات المانها و عناصر ثابت فضا منجمله مبلمان شهری و اثربخشی طراحی گرافیک در طراحی آنها می تواند باعث ایجاد پویایی و سرزندگی فضایی در پیاده روها و معابر شهری گردد؛ ماخذ: آرشیو نگارندگان.

خوانایی جداره صرفاً به دلیل زیبایی نمی باشد. به عنوان مثال تاریخی یا نوساز بودن ساختمان های یک جداره نیز ممکن است در ذهن افراد نقش ببندد (لینچ، ۱۳۸۷). از طرفی اینگونه استنباط می شود که خوانایی جداره ها به همراه سایر پارامترهای خوانایی می تواند موجب کاهش فشار روانی محیط شده و در نتیجه در کاهش عواقب آن از جمله بیماری های جسمی و روحی (مک اندرو،

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

■ ۵۴ ■

برانگیختگی و تسلط همچنین بر تعیین واکنش هیجانی افراد مؤثر می باشند.

۲. «نظریه عاملی هیجان»: بر اساس «نظریه سه عاملی هیجان» که توسط روانشناسان محیطی «آلبرت محرابیان» و «جیمز ای راسل» عنوان گردیده است، سه بعد در تعیین واکنش هیجانی افراد و کیفیت عاطفی محیط نقش دارند که عبارتند از:

• «بعد خوشایندی - ناخوشایندی» که نشانگر مقدار احساس شادی، رضایتمندی و خرسندی در مقابل ناراحتی، نارضایتی و ناخرسندی فرد است.
 • «بعد تسلط - فرمانبرداری» که نشانگر حدی است که در یک طرف آن شخص در محیط احساس محدود، مرعوب یا کنترل شدن از طرف دیگران را دارد.

• «بعد برانگیختگی - آرامیدگی» که به صورت ترکیبی از فعالیت (هیجانی در مقابل غیرهیجانی) و هشیاری (بیداری کامل در مقابل خواب آلودگی) در نظر گرفته می شود. نمرات برانگیختگی در این بعد وقتی بالا خواهد بود که هم فعالیت و هم هشیاری بالا باشند، وقتی در حد متوسط اند که یکی بالا و دیگری پایین باشد و زمانی پایین هستند که احساسات فعالیت و احساسات هشیاری هر دو پایین

۱۳۸۷، ص ۱۱۴) و حتی کناره گیری های اجتماعی مؤثر باشد (مک اندرو، ۱۳۸۷، ص ۲۲۹)؛ چرا که فشار روانی محیط در برخی موارد ناشی از بار بیش از حد محیطی است که فراتر از ظرفیت های محدود توجه فرد بوده و منجر به برانگیختگی بیش از حد و خستگی ذهنی افراد می گردد.

نظریه های پویایی و سرزندگی طراحی شهری این نظریه ها عبارتند از:

۱. «نظریه ظرفیت توجه»: بر طبق الگوی ظرفیت توجه «کاهنمن» همه فعالیت هایی که به توجه فعال نیاز دارند اندازه ظرفیت پردازش مرکزی ذهن را محدود می نمایند. بار محرک های شدید و غیرقابل پیش بینی (مک اندرو، ۱۳۸۷، ص ۲۵۱) و نیز پیچیدگی های محیطی (مک اندرو، ۱۳۸۷، ص ۷۹) توجه بیشتری را طلب نموده و ظرفیت در دسترس ذهن را محدود می نماید؛ بنابراین تکالیف مشکل و نا آشنایی که به توجه زیادی نیاز دارند با افزایش سطح برانگیختگی دچار مشکل می شوند (مک اندرو، ۱۳۸۷، ص ۲۵۱). همچنین پیش بینی ناپذیری و کنترل ناپذیری تصور محیطی نیز که شخص را به حالت درمانده و ناتوان در انطباق با محیط رها می سازد می تواند منجر به فشار روانی محیط گردد (مک اندرو، ۱۳۸۷، ص ۱۱۴).

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
 Urban Management
 شماره ۴۱ زمستان ۹۴
 No.41 Winter 2015

■ ۵۵ ■



طراحی گرافیکی مناسب معابر پیاده، باعث ایمنی شهروندان، نظم پذیری، زیبایی فضای شهر و دعوت به پیاده روی و استفاده از محیط بیرون از منزل خواهد شد.

باشند.

هرکدام از این ابعاد مستقل از یکدیگرند، بنابراین ممکن است احساسات مربوط به یک بعد کاملاً تغییر کند در حالی که احساسات ابعاد دیگر همانگونه باقی باشد. ترکیبات متفاوت این سه بعد به تجارب هیجانی متفاوتی می‌انجامد. برای مثال احساسات خوشایندی و برانگیختگی پایین همراه با تسلط بالا به خستگی، احساس خوشایندی کم، برانگیختگی بالا و تسلط پایین به اضطراب منجر می‌شود (مک اندرو، ۱۳۸۷، ص ۷۷). با توجه به نظریه سه عاملی هیجان اینگونه استنباط می‌شود که در میان عوامل مختلف محیطی، پیاده‌روها از جمله مواردی هستند که در تعیین این سه بعد نقش ایفا می‌کنند. این ابعاد با توجه به اهداف شهروندان می‌تواند به طرق مختلفی تفسیر شود. به عنوان مثال زیبایی پیاده‌روها برای افرادی که به قصد تفریح وارد فضای شهری می‌شوند می‌تواند بر خوشایندی آنها تأثیر بگذارد. همچنین پیچیدگی های فضا برای این افراد به ایجاد سطح بالاتری از برانگیختگی می‌انجامد که با توجه به ظرفیت آزاد ذهن افراد جذابیت بیشتری برای آنان خواهد داشت. از طرف دیگر برای کسانی که به قصد انجام فعالیت های اجباری وارد پیاده‌روها می‌شوند، با توجه به اینکه ظرفیت ذهنی این افراد با توجه به نوع تکالیف و اهداف آنها محدودتر است، خوانایی محیط به دلیل سهولت مسیریابی و افزایش تسلط بر محیط و نیز کاهش برانگیختگی بی‌مورد ناشی از یافتن مسیر و یا کاربری مورد نظر می‌تواند بر خوشایندی و رضایتمندی افراد تأثیر بگذارد. بنابراین با توجه به اهمیت این سه بعد و نوع هدف افراد در فضا می‌بایست پیاده‌روها شهری دو اصل زیبایی و خوانایی را به صورت همزمان برآورده سازند که این امر نیازمند گرافیک محیطی کارآمد در فضاهای شهری خواهد بود.

پیاده‌راه‌ها و گرافیک محیطی

از دیدگاه «گرافیک محیطی» می‌توان المان‌های

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

■ ۵۶ ■



تصویر ۷ و ۸. التفات به معیارها، نمادها و فرهنگ ایرانی در طراحی مبلمان شهری می تواند سبب ارتباط شهروندان با فضاهای پیاده و در نتیجه پویایی موجود در آنها گردد.

نیست، بلکه نیرویی به هم پیوسته است که نتیجه توازن و انسجام همه اجزاء می باشد (شماعی، ۱۳۸۹، ص ۱۶۶). «گروتن» نیز معتقد است «هماهنگی یا هارمونی نظامی است که بین اجزاء تشکیل دهنده یک پدیده وجود دارد» (گروتز، ۱۳۸۶، ص ۳۵۵). او بر این باور است که «مواد، رنگ ها، و طرح ظاهری همگی باید با یکدیگر هماهنگی داشته باشند و نیز لازم است که تابع نظامی برتر و فراگیر تر باشند» (گروتز، ۱۳۸۶، ص ۳۵۶).

با توجه به نظریات گفته شده اینگونه استنباط می شود که در بررسی پیاده روها ویژگی های انواع اجزای تشکیل دهنده جداره از جمله؛ ابعاد بدنه، موقعیت بدنه، جنس، بافت سطوح، رنگ، بازوها و گشایش ها و خلل و فرج های داخل آن می بایست با یکدیگر هماهنگ باشند و کلیتی را ایجاد نمایند. طبق نظر پاکزاد، شرط اساسی تشخیص چیزی به عنوان کل دست کم وجود شباهتی میان اجزاء آن است. برای اینکه چیزی به صورت یک کل دیده شود بایستی بین اجزاء آن حداقل در یکی از زمینه های شکل، اندازه، جنس، رنگ و یا محتوا شباهتی موجود باشد. هرچه نوع اجزاء از شباهت بیشتری برخوردار باشند زودتر در جمع به صورت یک کل به چشم خواهند آمد و هرچه هر جزء به تنهایی کاملتر باشد، مجموعه به مجموعه ای نامتجانس شبیه خواهد شد و کلیت موردنظر فاصله بیشتری را از یک واحد

از عابرین پیاده طراحی می شوند. وجود مناطق اختصاصی برای عابرین پیاده، باعث ترغیب پیاده روی می گردد. ایجاد پیاده راهها یکی از روشهای اعمال محدودیت های ترافیک می باشد. پیاده راه ها، تسهیلات خاص و جاذب سفر برای عابران پیاده در نظر گرفته می شود. ساخت پیاده راه یا خیابانی که به عابرین پیاده اختصاص داده شود در شهر های بزرگ جهان متداول می باشد. هدف از ایجاد پیاده راه در مناطق تجاری مرکزی توجه به این اولویت قرار می گیرد، ایجاد مناطق مخصوص عابرین پیاده در مراکز تجاری باعث رونق اقتصادی شده و آلودگیها را در این مناطق کاهش می دهد. بطور کلی پیاده راه عبارت است از خیابانی که قبلاً توسط وسایل نقلیه موتوری مورد استفاده قرار می گرفته و از طریق اعمال محدودیت های شدید عبور و مرور برای وسایل نقلیه موتوری محیط مناسبی جهت تردد عابرین پیاده بوجود آمده است.

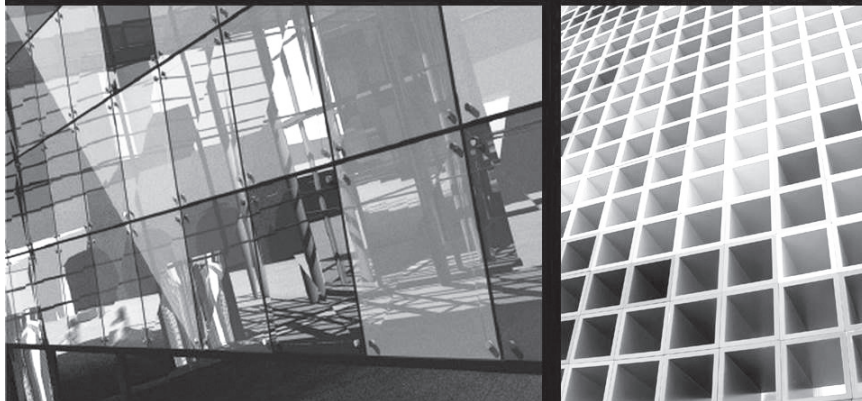
پیاده راه ها، طراحی گرافیک و زیبایی شناسی شهری

«زیبایی شناسی در معماری»، توسط افراد زیادی «ترکیب مناسب اجزای متضاد در کنار یکدیگر یا هماهنگی» تعریف شده است. به عنوان مثال «آندره پالادیو» زیبایی را نتیجه شکل و رابطه متقابل آن با کل تلقی می کند. «الکساندر پوپ» نیز نظری مشابه داشته و معتقد است زیبایی دقت اجزای خاصی

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

گرافیک شهری یا محیطی، مجموعه‌ای از ارتباطات و فرآیندهای تصویری است که کیفیت شکل‌گیری عناصر دیده شونده را بصورت متناسب و زیبا ارائه می‌کند. عرصه‌های اصلی عملکرد گرافیک شهری در نقاشی دیواری، رنگ در منظر شهری، و طراحی گرافیک کلیه نمودهای بصری می‌باشد که پویایی فضاهای شهر را به‌مراه دارد.



ساختمان‌های مشخص جداره را به عنوان نشانه در نظر می‌گیرند. بنابراین آشفتگی جداره‌های شهری نه تنها زیبایی محیط را تحت تأثیر قرار می‌دهد بلکه از خوانایی جداره‌ها و فضاهای شهری نیز می‌کاهد.

در نهایت می‌توان چنین نتیجه گرفت که با توجه به نحوه درک محیط توسط حس بینایی در انسان و نیاز به درک سریع کلیت فضا توسط افراد، استفاده از نظامی ساده که به راحتی قابل درک بوده و خاص یک فضای شهری باشد، برای کلیت جداره و اعمال نظامی پیچیده‌تر در جزئیات هر یک از نماها که موجب خوانایی تک‌تک آنها شده و از یکنواختی جداره می‌کاهد، در قالب نظم کلی جداره مناسب به نظر می‌رسد. بدین طریق می‌توان دو کیفیت «زیبایی شناختی» و «خوانایی» را به طور همزمان در پیاده‌روها تأمین نمود. استفاده مناسب از این دو پارامتر بر حس مکان و هویت فضا، احساس رضایت شهروندان از فضای شهری خود، غرور شهروندی و حس تعلق به مکان تأثیرگذار خواهد بود که در معیار زیبایی‌شناسی گرافیک محیطی نقشی عمده خواهد داشت.

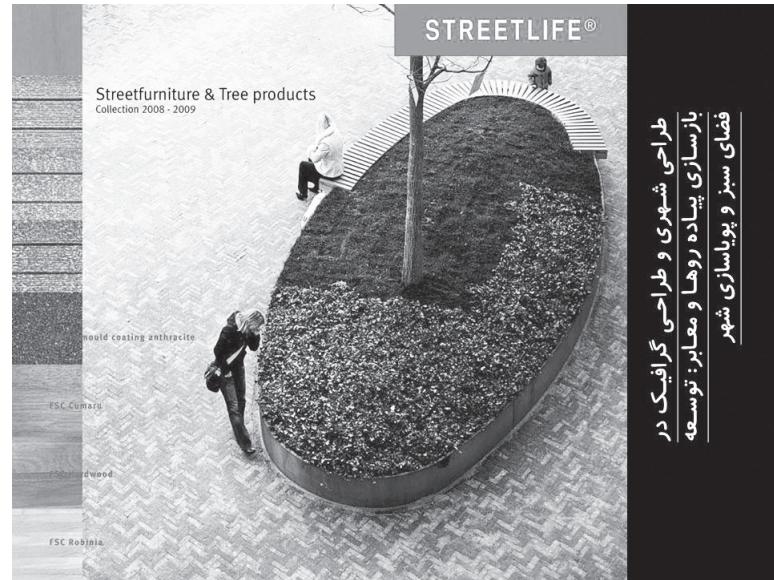
همگون پیدا خواهد کرد (پاکزاد، ۱۳۸۸، ص ۶۱)؛ زمانی که هیچگونه قاعده‌ای برای ارتباط بین اجزاء مختلف وجود نداشته باشد آنچه به نظر می‌رسد تنها آشفتگی است (همو، ۱۳۸۸، ص ۱۱۲).

از طرفی در هنگام دیدن یک شیء انسان به دنبال درک کلیت آن شیء است، چراکه ذهن انسان تمایل دارد هر ترکیبی را تا حد امکان، ساده کرده و تنش‌های موجود را کاهش دهد. جهت درک اشیاء انسان یا به کل بینی (گشتالت) و یا به جزء بینی می‌پردازد. در کل بینی یا گشتالت در وهله اول کلیت شیء درک شده و سپس جزئیات آن درک می‌گردد و در جزء بینی فرد سعی می‌کند که از طریق بررسی تک‌تک اجزاء به درک کلیت نائل آید (پاکزاد، ۱۳۸۸، ص ۱۱). در صورتی که کلیت درک نشود به ذهن سپاری فضا مشکل شده و فرد می‌بایست هر دفعه در هنگام مواجهه با آن فضا مجدداً با صرف انرژی فکری و زمان به بررسی فضا پرداخته و پردازش از پایین به بالا صورت گیرد (مک اندرو، ۱۳۸۷، ص ۳۷)، چراکه نمی‌تواند کلیت فضا را به ذهن بسپارد. هرچند در اغلب اوقات افراد از به ذهن سپاری فضا خودداری نموده و تنها برخی

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

■ ۵۸ ■

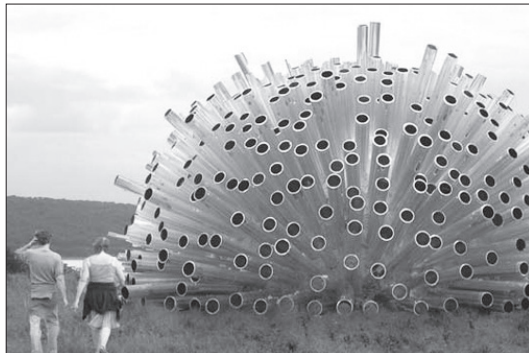


تصویر ۹. بهره گیری از طراحی گرافیکی جذاب در بدنه ها، کفسازی و طراحی منظر پیاده روها؛ ماخذ: سایت www.streetlife.com

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

■ ۵۹ ■



تصاویر ۱۱. بهره گیری از حجمها و مجسمه های شهری برای ایجاد جذابیت و گیرایی در فضاهای پیاده که پویایی فضایی را به همراه دارد؛ ماخذ: آرشیو نگارندگان.

شهری که بیشتر به منظور توقف و استراحت طراحی شده بودند و همین طور میلمان موجود در آن ها هماهنگی و یکپارچگی قابل توجهی دیده می شد که با ورود مدرنیته به کلی این ارتباط دچار تزلزل

میلمان شهری و گرافیک محیطی
میلمان شهری به قدمت شهرها در ادوار مختلف تاریخی وجود داشته اند. اما آنچه که مسلم است تا پیش از ورود مدرنیته به ایران ارتباط میان فضاهای



تصاویر ۱۲. بهره‌گیری از گرافیک محیطی در طراحی مبلمان شهری موجود در پیاده‌راه‌ها در راستای افزایش ارتقاء پویایی فضایی؛ ماخذ: ترسیم نگارندگان.

نداشتند و تنها برای ایجاد ترکیب شکلی و فضایی ساخته می‌شدند، و همچنین مواردی وجود داشت که فاقد سکو بود» (سلطانزاده، ۱۳۷۱، ص ۴۴). مبلمان موجود در فضای شهری با انواع و نوع چیدمانش، می‌تواند پیغام‌های اجتماعی مخابره کند. با برقراری امکاناتی برای برقراری ارتباط اجتماعی و تعاملات جمعی مبلمان در واقع حمایت خود را از اجتماع شهری اعلام می‌دارد. برای برقراری ارتباط اجتماعی انواع مختلفی از صندلی‌های متحرک، صندلی‌های ثابتی که دور یک میز چیده شده‌اند، یا نیمکت‌های ثابتی که رو به یکدیگر جهت‌گیری کرده‌اند و در نهایت صندلی‌هایی که با زاویه‌ای اما در فاصله اجتماعی (۳۰، ۹-۳ متر، ۴-۱۲ فوت) نسبت در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند. انواع دیگری از مبلمان مانند دیوارهای کوتاه یا نیمکت‌هایی که در کنج‌ها و با زاویه نسبت به یکدیگر قرار گرفته‌اند نیز به نوبه خود برای برقراری تعاملات مفید هستند (مین، گریت‌هاننا، ۲۰۱۰، ص ۹۳).

بیان یافته‌ها و بحث

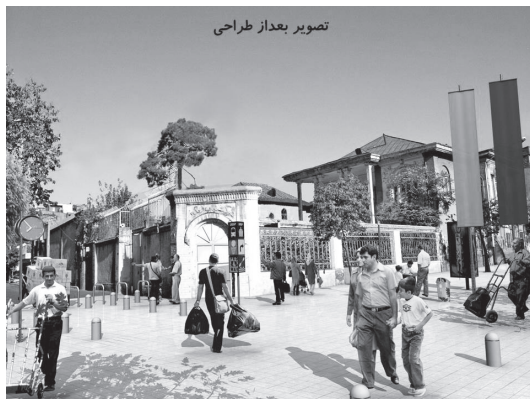
در راستای بررسی مسیرهای پیاده و چگونگی تاثیرگذاری طراحی گرافیکی در این محورها، چند نمونه موردی مشتمل بر: خیابان سپهسالار تهران، گذر مروی، چهارباغ اصفهان، و خیابان کشاورز تهران به عنوان بستر مورد مطالعه قرار گرفت. روش کار

گردید. در دوره قبل از معماری و شهرسازی مدرن (تا اواسط قاجاریه) شامل پاخوره‌ها، سکوها، ساباط، آب انبار، آلاچیق‌ها، سنگاب‌ها و حوض می‌شده است. تمامی این مبلمان ساده در فضاهای شهری آن دوران نقش بسیار مهمی در ایجاد فضاهایی برای سکون و استراحت و یا انجام تعاملات اجتماعی محسوب می‌شده‌اند. دوره معماری و شهرسازی مدرن (اواسط قاجاریه به بعد)، تشکیل دولت قاجار با تحولات وسیع اجتماعی-اقتصادی و فرهنگی همراه شد که تار و پود سازمان کهن زیست و تولید در اروپا را به هم ریخت. «در فضای شهری آن دوران خیابان مهمترین عاملی است که این نقش را ایفا کرده است و بیشترین تاثیر را بر حذف یا تغییر مبلمان گزارد است. در دوره قاجار با ظهور پدیده خیابان، نمای ساختمان‌ها نیز مهم گردید و درحالی که در گذشته خانه‌ها به صورت درونگرا ساخته شده و کمتر بازشو به فضای خارجی داشتند در بعد از قاجار خانه‌ها به صورت برون‌گرا و با نما ساخته می‌شدند. البته در نمای ساختمان‌ها از کاهگل و اجر استفاده می‌شد که هماهنگی و یکنواختی را در سطح شهر بوجود آورد. در برخی از فضاهای ورودی و درگاه‌ها همان‌طور که قبلاً ذکر شد، سکوهایی تعبیه می‌گردید. این سکوها به کار نشستن می‌آمدند. در دوران پس از قاجار گاهی این سکوها سطح کافی برای نشستن

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

۶۰



تصویر ۱۲ و ۱۳. طراحی گرافیکی پیشنهادی پیاده راه آصف؛ تصویر اول. قبل از طراحی و تصویر پایین. بعد از طراحی.

به دلیل تنگناهای مالکیتی، توجه اصلی معطوف به کف خیابان بوده است.

نتیجه‌گیری و جمع‌بندی

با ایجاد قابلیت پیاده روی در شهر می‌توان شهرهای سرزنده تری را به وجود آورد. این رویکرد، فضاهایی سالم، پایدار، پویا و سرزنده به وجود می‌آورد که پیاده را در اولویت قرار داده، سلامتی و کیفیت زندگی شهروندان را ارتقا داده و امنیت عمومی محیط‌های شهری را بالا می‌برد. در این شهرها امکان حضور و فعالیت روزانه در محیط جامعه و فرصت لذت بردن از فضاهای شهری و کسب اطلاعات محیطی فراهم می‌گردد و به مردم اجازه داده می‌شود که بدون نیاز به اتومبیل در شهر رفت و آمد نموده و به مکانهای مورد نظرشان بروند. فضاهای پیاده، بسته به نیاز مردم و نوع و ویژگی خیابانها و فضاهای شهری در چهار الگوی متفاوت می‌توانند شکل گیرند: ۱. خیابانهای زنده؛ ۲. قلمرو پیاده؛ ۳. محدوده‌های مشترک؛ ۴. ساماندهی خیابان اصلی برای پیاده. زندگی شهری برای بسیاری از مردم وقتی به خوبی جریان می‌یابد که حرکت در مقیاس پیاده و در واحدهای محله‌ای تعریف شود و فضای شهر تنها در خدمت عبور و مرور وسایل نقلیه و متاثر از اصول ترافیک و مهندسی محض نباشد و کیفیات زیبایی‌شناسانه و راه‌حل‌های منطبق با اصول انسانی و اخلاقی در سازماندهی محیط مدنظر قرار گیرد. کلید موفقیت در برنامه ریزی و طراحی،

بر اساس مطالعات میدانی و مشاهده مستقیم بوده که در نهایت برای هر یک از آنها در راستای تدوین جایگاه طراحی گرافیک در طراحی محورهای پیاده پیشنهاداتی در قالب جدول شماره ۱ مورد اشاره قرار گرفته است مثلاً به عنوان مثال، خیابان سپهسالار در گذر زمان به پاتوق کفش فروشان بدل شد و فروشگاه‌های کفش اندک اندک به جای درختان باغ، از زمین رویید. ازدحام زیاد جمعیت، تردد خودروها و موتور سیکلتها و آلودگی‌های محیطی در این بخش تاریخی، شهرداری تهران و سازمان زیباسازی را برآن داشت که با تبدیل این محور به پیاده راه، زمینه رونق آن به عنوان یک محور پیاده شهری را فراهم کند. پس از این تصمیم، مسیر عبوری خودروها و موتورسیکلتها حذف شد و سازمان زیباسازی به کف سازی و بهسازی جداره ها و نصب مبلمان جدید اقدام کرد. خیابان آصف و خیابان سپهسالار، تصادفاً دارای عناصر شاخصی بوده است که می‌توانست در طراحی منظر آن به عنوان نمادهای خاطره انگیز و هویت بخش دستمایه اصلی طراحی قرار گیرد. رواق جلوی بدنه خیابان، هویت ویژه و زیبایی به منظر آن می‌بخشد؛ در عین حال می‌توانست محل تمرکز اثاثیه شهری باشد. بدنه خیابان، بخش اصلی فضای آن است. خاطره بصری و مفهوم ادراک شده توسط شهروندان، بیش از هر چیز وابسته به مقطع خیابان است که بدنه، جزء مهم تشکیل دهنده آن است. در خیابان سپهسالار، احتمالاً

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

	<p>تبدیل پتانسیل بالقوه محورها به دیدهای بصری تولید کننده پویایی فضایی با طراحی مناسب گرافیکی؛ ارتقاء میزان کیفیت بصری مسیرهای پیاده از طریق گرافیک محیطی و عناصر مبلمان شهری؛ التفات به قرارگیری بناهای شاخص در مسیرهای بصری مطلوب و دوری از اجرای طراحی های گرافیکی از بین برنده کریدورهای بصری؛ بهره گیری از نشانه ها و نمادهای ملی و هویتی در طراحی المانهای محیطی؛ تاکید بر جنبه های زمینه گرایی معماری در طراحی و گرافیک محیطی محورهای ارتباطی.</p>	<p>چهار باغ اصفهان</p>
	<p>بهره گیری از محور آب در وسط پیاده راه و درختان در طرفین آن؛ بهره گیری از سرسبزی و طراوت هوای این محور و پویایی و سرزندگی فضایی آن؛ تاکید بر مبدأ و مقصد برای محور پیاده راه از طریق گرافیک شهری با ایجاد و طراحی المانهای جذاب و گیرا؛ توجه به پیوستگی مسیر و یکنواختی آن و تقویت حس عبور از طریق طراحی گرافیکی محیط؛ ایجاد نقاط مکث و یا المان های جذاب شهری با بهره گیری از طراحی گرافیکی؛</p>	<p>بلوار کشاورز تهران</p>
	<p>بهره گیری از احساس تعلق ساکنین به محور در طراحی گرافیکی مربوط به آن با مشارکت مردم در انتخاب طرح های گرافیکی مربوطه؛ بهره برداری از پتانسیل تاریخی محور جهت بالا بردن سطح کیفی بصری محیطی و تقویت و تداوم خاطره های شهری از طریق آن؛ استفاده از برندهای تبلیغاتی و طراحی گرافیکی مبتنی بر آن با توجه به تسلط عامل اقتصادی در محور ارتباطی؛ احیای بدنه ها، ایجاد رواق ها و تقویت کاربری های تجاری از طریق طراحی گرافیکی خلاق؛</p>	<p>گذر مروی تهران</p>
	<p>بهره برداری زیاد از نقش اندک ترافیکی محور در جابه جایی؛ بهره گیری از برندها و تبلیغات جذاب با توجه به قرارگیری بورس کفش زنانه در محور؛ طراحی المانهای جذاب و گیرا با توجه به خالی بودن سطح از هر المان محیطی؛ بهره گیری از معیارهای ایرانی-اسلامی در طراحی گرافیک محیطی محور؛</p>	<p>خیابان سهیلاز</p>

مشارکت فعال جوامع محلی از همان ابتدای پروژه بسط آن و بهره‌گیری از دانش بومی منطبق با اصول توسعه پایدار است که نیازمند بینشی همگام با ارزشهای اکولوژیکی و همراه با طبیعت و نه بر ضد آن است.

امروزه آلودگی صوتی، ازدحام، بی‌هویتی، عدم حس تعلق به مکان، وجود زوائد بصری در جداره‌های شهری، فراموش کردن طبیعت، نبود فضاهای خاطره‌انگیز به عنوان اصلی‌ترین مشکلات شهرها درآمده‌اند و برای مقابله با چنین معضلی، فضاهای شهری باید از نو با یک برنامه ریزی شهری دقیق و حساب شده بازآفرینی شوند. اما هزینه‌های سرسام‌آور چنین امری، انجام آن را غیرممکن ساخته است. به همین جهت می‌توان از آلترناتیوهای دیگری مثل عناصر صوتی و تصویری و طراحی مکان‌هایی به منظور ایجاد فضایی پاسخگو بهره جست که اجرای آنها مشکلات چندانی ندارد و دارای کاربردهای بصری و رفتاری، در طراحی فضاهای شهری هستند. بطور کلی در نظر گرفتن پیاده‌راهها در مراکز تجاری شهرها یکی از روشهای مدیریت ترافیک به منظور کاهش وسایل نقلیه شخصی می‌باشد و با توجه به این که در اغلب شهرهای بزرگ کشور مراکز تجاری آنها با مشکل تردد و توقف وسایل نقلیه همراه است در خصوص ایجاد پیاده‌راه‌ها همراه با تسهیلات مناسب می‌تواند در کاهش مشکلات ترافیکی و آلودگی هوا موثر واقع شود. احداث پیاده‌راهها به منظور افزایش ایمنی دسترسی حیات اقتصادی در مناطق مرکزی تجاری مورد توجه قرار می‌گیرد و در کنار این مسایل به عنوان یک راه کار مدیریت ترافیک به منظور کاهش استفاده از وسایل نقلیه و شخصی در مناطق با تراکم زیاد مورد استفاده قرار می‌گیرد. این راه کار شاید در ابتدا از نظر تجار و کسبه منطقه بعنوان عاملی جهت کاهش در آمد آنها باشد. ولی طی بررسی‌های در کشورهای مختلف دنیا از احداث این مسیرهای ویژه تردد عابران پیاده شده و موجب افزایش رونق

و حیات اجتماعی در شهرهای مورد اجرا می‌شود. در ادامه دلایل مختلف احداث پیاده‌روها در مراکز تجاری شهرها عنوان می‌شود: «۱. جذب شهروندان به منطقه مرکزی تجاری و در نتیجه افزایش فروش و تشویق سرمایه‌گذارهای جدید؛ ۲. کاهش آلودگی هوا در مناطق مرکزی تجاری شهرها؛ ۳. ایجاد محیط ایمن برای تردد عابران پیاده بدون تداخل با حرکت وسایل نقلیه موتوری؛ ۴. افزایش حیات و رونق اقتصادی در مناطق مرکزی تجاری شهر؛ ۵. اختصاص خط ویژه اتوبوس و پیاده‌رو و در نتیجه افزایش حجم جابجایی مسافران؛ و ۶. کاهش استفاده از وسایل نقلیه عمومی و پیاده روی.»

اصول طراحی گرافیکی پیاده‌راه‌ها برای ایجاد پویایی و سرزندگی فضایی عبارتند از:

۱. «مقیاس و تناسبات انسانی»: توجه به مقیاس انسانی در کلیه مراحل طراحی و در تمامی جزئیات آن در مراحل طراحی گرافیکی؛
۲. «قلمروی جغرافیایی و فرهنگی»: توجه کافی به قلمروی جغرافیایی و فرهنگی یک محدوده پیاده براساس حداکثر ارتباط با معیارهای فرهنگی و اجتماعی در طراحی گرافیک؛
۳. «جدایی محدوده پاییده و سواره»: طراحی عناصر و لبه‌های لازم در اطراف پیاده‌راه جهت جلوگیری از اختلال در حرکت سواره از طریق طراحی خلاق گرافیکی؛
۴. «تنوع و گسترش کاربریها»: بیشینه‌سازی پویایی و سرزندگی در تنوع کاربریها در محدوده پیاده با رعایت اصل سازگاری از طریق راهکارهای طراحی گرافیکی؛
۵. «توجه به دید و منظر چشم اندازه‌های طبیعی»: توجه به چشم اندازه‌های طبیعی و مصنوعی و بویژه دور منظر انتهایی در محدوده پیاده‌روهای دارای شرایط ویژه مثل سبز راه‌ها به عنوان مثال بلوار کشاورز و محور چهارباغ اصفهان؛
۶. «بهره‌گیری از پتانسیلهای موجود در بستر

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

طرح: حداکثر استفاده از گیاهان، آب و عناصر و مصالح طبیعی در هنگام طراحی گرافیک محیط در ابعاد بهسازی و مبلمان پیشنهادی؛

۷. **نگهداشت بناها و ابنیه تاریخی**: حفاظت از بناهای باارزش تاریخی در طراحی گرافیک پیاده‌راه‌ها و یا توسعه محدوده‌های پیاده‌راه حول این ابنیه؛

۸. **مصالح بوم آورد طبیعی**: استفاده از مواد و مصالح بومی و همساز با اقلیم در جزییات مصنوع طرح‌های بدست آمده از طراحی گرافیکی مربوط به پیاده راه؛

۹. **نورپردازی و بهره‌گیری از آن در طراحی گرافیک**: طراحی اجزای محدوده پیاده جهت استفاده بهینه از نور طبیعی با توجه به نوع اقلیم در طراحی؛

۱۰. **توجه به ضوابط و استانداردهای طراحی شهری در طراحی گرافیک**: طراحی بدنه‌های پیاده راه همساز با بناهای همجوار و خط آسمان و اقلیم و تغییرات آن؛

۱۱. **توجه به توسعه اتی طرح‌های مربوط به پیاده‌روها و معابر شهری**: توجه به زیرساخت‌های موجود با در نظر گرفتن توسعه‌های آتی و چشم اندازهای بصری در گرافیک محیطی؛

۱۲. **مشارکت مردم در طراحی گرافیک محیطی**: رعایت نقطه نظرات اکثریت کاربران محدوده از طریق نظرسنجی و مشارکت دادن آنان. **منابع و ماخذ**

بحرینی، حسین (۱۳۷۷) فرایند طراحی شهری، دانشگاه تهران، چاپ اول.

بنتلی، ای یین و همکاران (۱۳۸۹) محیط‌های پاسخده، ترجمه مصطفی بهزادفر، تهران، دانشگاه علم و صنعت ایران.

پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۸) مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری، تهران، شهیدی.

پامیر، سای (۱۳۸۹) آفرینش مرکز شهری سرزنده، ترجمه مصطفی بهزادفر و امیر شکیبامنش، تهران،

دانشگاه علم و صنعت ایران.

تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۷) شهرهای انسان محور، ترجمه حسن علی لقایی و فیروزه جدلی، تهران، دانشگاه تهران.

حکیمی، فرزانه (۱۳۸۴) راهنمای تسهیلات عابرین پیاده، سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران.

سعید نیا، احمد (۱۳۸۳) طراحی مبلمان شهری، انتشارات سازمان دهیاریها و شهرداریها، تهران. سعیدنیا، احمد (۱۳۷۶) طراحی فضاها و مبلمان شهری، سازمان شهرداری های کشور، تهران، جلد پنجم و ششم.

سلطانزاده، حسین (۱۳۷۲) فضای ورودی در معماری سنتی ایران، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی. سید صدر، سید ابوالقاسم (۱۳۸۱) دایره المعارف معماری و شهرسازی، انتشارات آزاده.

شماعی، علی؛ پورا احمد، احمد (۱۳۸۹) بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا، تهران، دانشگاه تهران.

شماعی، علی؛ پورا احمد، احمد (۱۳۸۹) بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا، تهران، دانشگاه تهران.

شهبازی، فاطمه (۱۳۸۳) پیاده‌رو گذری فراموش شده در شهر، مجله شهرداریها، آذرماه، شماره ۶۷، سال ششم.

قریب، فریدون (۱۳۸۲) شبکه ارتباطی در طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم.

گروتز، یورگن (۱۳۸۶) زیبایی شناسی در معماری، ترجمه جهان‌شاه پاکزاد و عبدالرضا همایون، تهران، دانشگاه شهید بهشتی.

گل، یان (۱۳۸۷) زندگی در فضای میان ساختمان‌ها، ترجمه شیما شصتی، تهران، جهاددانشگاهی.

گلکار، کوروش (۱۳۸۶) مفهوم کیفیت سرزندگی در طراحی شهری، فصلنامه صفه، شماره ۴۴، ص ۷۵-۶۶، سال شانزدهم.

لوکوربوزیه (۱۳۸۲) منشور آتن، ترجمه منصور

titide

Visual arts in the 20th century, Author Edward Lucie-Smith, Edition illustrated, Publisher Harry N. Abrams, 1997, Original from the University of Michigan, ISBN 0810939347, 9780810939349

Attali, Jacques. 1985. Noise: The Political Economy of Music, translated by Brian Massumi, foreword by Fredric Jameson, afterword by Susan McClary. Minneapolis: University of Minnesota Press. ISBN 0-8166-1286-2 (cloth) ISBN 0-8166-1287-0 (pbk.)
Cage, John. 1961. "Silence: Lectures and Writings". Middletown, CT: Wesleyan University Press. (Paperback reprint edition 1973, ISBN ISBN 0819560286)
Sonic Boom by Cameron Skene, Montreal Gazette, Jan. 13, 2007

Wishart, Trevor. 1996. On Sonic Art, new and revised edition, edited by Simon Emmerson (with accompanying compact disc recording). Contemporary Music Studies 12. Amsterdam: Harwood Academic Publishers. ISBN 3-7186-5846-1 (cloth) ISBN 3-7186-5847-X (pbk.) ISBN 3-7186-5848-8
Artspeak, by Robert Atkins, 1990, Abbeville Press, ISBN 1-55859

Popper, Frank (1968). Origins and Development of Kinetic Art. Studio Vista and New York Graphic Society.

Popper, Frank (1970). Kinetics. Arts Council of Great Britain.

فلامکی، انتشارات دانشگاه تهران.

لینچ، کوین (۱۳۸۷) سیمای شهر، ترجمه منوچهر مزینی، تهران، دانشگاه تهران.

مجنونیان، هنریک (۱۳۷۴) مباحثی پیرامون پارک‌ها فضای سبز و تفرجگاه‌ها، تهران، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران.

مک اندرو، فرانسیس تی (۱۳۸۷) روانشناسی محیطی، ترجمه غلامرضا محمودی، تهران، زرباف اصل.

مفورد، لوئیز (۱۳۸۱) مدنیت و جامعه مدنی در بستر تاریخ، ترجمه احمد عظیمی بلوریان، انتشارات رسا.

موره، ژان پیترو دیگران (۱۳۷۳) فضاها شهری طراحی، اجرا، مدیریت، ترجمه حسین رضایی و دیگران، انتشارات پیام رسا.

N.Taylor (2009) Legibility and Aesthetics in Urban Design, Journal of Urban Design, Vol. 14, No. 2, 189-202.

Project for Public Spaces, Urban Parks: The Value of Small Urban Parks, Plazas and Other Outdoor Spaces, Texas Cooperative Extension, 2005.

Whyte, William, The Social Life of Small Urban Spaces, project for public spaces, New York, 1981.

Whyte, William, The Design of Spaces, project for public spaces, New York, 1985.

Main, Bill & Greet Hannah, Gail, Site Furnishing a complete Guide to planning, Selection and use of landscape Furniture and Amenities, Hoboken, New Jersey, New York john wiley & sons, 2010.

John Grayson (1975). Sound sculpture: a collection of essays by artists surveying the techniques, applications, and future directions of sound sculpture. Vancouver: A.R.C. Publications. ISBN 0-88985-000-3.

Dick Higgins, Intermedia, Something Else Newsletter 1, 1966

Owen Smith (1998) Fluxus: The History of an At-



فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

■ ۶۵ ■