

**ورودی شهر**



**شهرام شکوهی نیا، پریسا رشید شمالی**

**فروردین ۱۳۷۸**

## آغاز سخن

کالبد شهرها پیکره شکل‌یافته برآیند نیروهایی است که در رابطه‌ای چند سویه بر هم اثر می‌کنند. در گرانیگاه تأثیر این نیروها بر هم، کالبدی به نام شهر عینیت می‌یابد. فرهنگ مردم با همه گستره مفهومی خود که در بردارنده تفکر و نگرش، دین، آداب و آیین‌ها، روابط اجتماعی، سیاست، نقش اقتصادی و ... جامعه است از یک سو، و نیازهای فرهنگی آنان\_ که آن نیز زیر تأثیر و نفوذ مستقیم فرهنگ است\_ از سوی دیگر، نیروهایی هستند که همراه با شرایط طبیعی محیط بر هم اثر می‌کنند و کالبد یک زیستگاه انسانی را شکل می‌بخشند.

بر همین اساس می‌توان دریافت که شهر یک کالبد همواره در تغییر و رو به رشد است. شهر نظامی متغیر دارد از آن رو که فرآورده کار سازندگان بسیاری است که پیوسته ساختمان آن را بسته به نیاز و خواست‌های خود تغییر می‌دهند.

روند تدریجی تکامل کالبد شهرها\_ در دوران شکوفایی و تکامل شهر و شهرنشینی\_ در شهرهای قدیم ایران نیز سبب پدید آمدن زیستگاه‌های منظم و پویا شده بود. اما دگرگونی‌های پر شتاب سال‌های آغازین سده بیستم، گویی ایرانیان و بسیاری از ملت‌های دیگر را غافلگیر کرد و جوامع بی آن که فرصت شناخت و تحلیل پدیده‌هایی تازه و درک پیامدهای آن را پیدا کنند، با نیازهای تازه‌ای روبه‌رو گشتند که بسیاری از چهره‌های زندگی را دگرگون کرد و چنان شد که فرهنگ پویا و بالنده جامعه از رشد بازماند و اجتماع دچار گسیختگی و ناهماهنگی آشکاری در همه زمینه‌ها شد. نبود شناخت و آگاهی کافی از نیازهای تازه سبب شد تا این نیازها بی آن‌که پاسخ مناسب خود را\_ که در بستر فرهنگ جامعه باشد\_ بیابند، در کالبدهایی نارسا و نابهنجار مجسم شوند. در این رهگذر تقریباً همه فعالیت‌های شهر با سرعتی کنترل‌نشده کالبدهایی خودبه‌خود و نابسامان یافتند و بسیاری، حتی مفهوم شناخته‌شده دیرین خود را از دست دادند. شهرها به شکل نسنجیده‌ای گسترش یافتند و در این میان مفهوم ورود به شهر در شهرهای پدیدآمده مفهومی ناشناخته (فراموش‌شده) یافت. بافت ورودی شهر را پیکره‌های ساختمانی زشتی می‌ساختند که تنها زائیده یک نیاز کارکردی بودند و مفهوم گشودگی و متغیر بودن شهر به اشتباه‌ترین شکل، مجسم

شد و لبه‌های ناآشکاری به شهر بخشید که هیچ جای آن تفاوتی را که نشان‌دهنده ورود به محیط تازه‌ای باشد، در خود نداشت. در واقع بافت میانی (مفصل نرمی) که تغییر محیط از بیرون شهر به درون آن را در سلسله مراتبی به‌نظم می‌آورد، جای خود را به چیزی نداد. و اکنون جای آن است که این مفهوم را دوباره بشناسیم و با پذیرفتن این که شهر کالبدی یکپارچه و دربردارنده روابط چند سویه میان نیروهاست، جایگاه ورودی را در شهر امروز بیابیم.

## بیان موضوع

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

## دلیل انتخاب موضوع

همانگونه که در گفتار پیشین به کوتاهی اشاره کردیم، رشد صنعت و ظهور پدیده‌های نو، شتابی بیش از داشتند که بشر بتواند خود را با آن هم‌سرعت و هماهنگ کند و تغییرات محیط زندگی خود را به کنترل درآورد. نتیجه آن شد که شهرها تا حد زیادی به‌طور اتفاقی شکل گرفتند. در واقع شهرها در برخورد با پدیده‌های تازه صنعتی در موضع انفعال قرار گرفتند و برای پذیرفتن آنها آماده و ساخته و پرداخته نشدند و همین امر سبب شد تا این مظاهر صنعت، جایگاه مناسب خود را در محیط زندگی انسان نیابند و اجتماع ناهماهنگی از عوامل و نیروها و نیازهای گوناگون و پرشمار پدید آید.

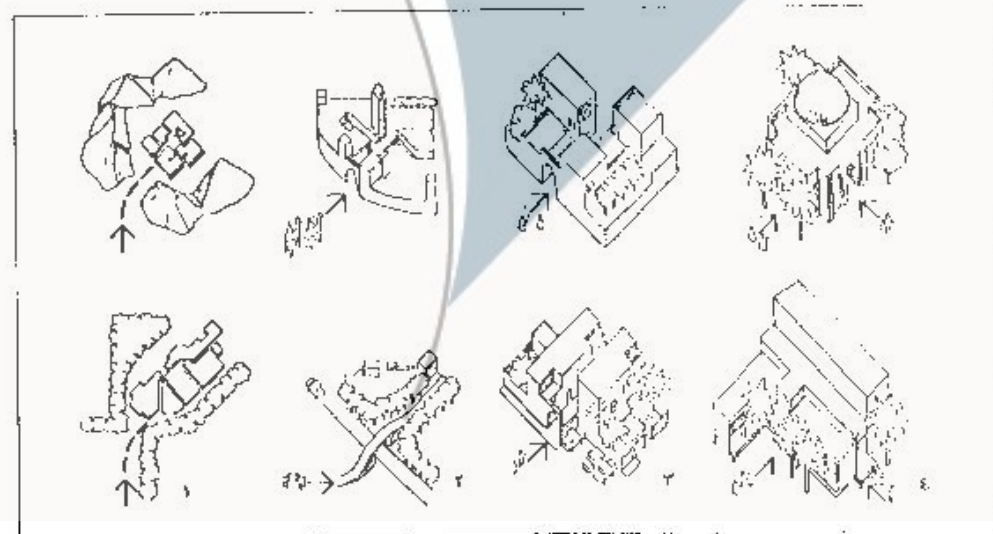
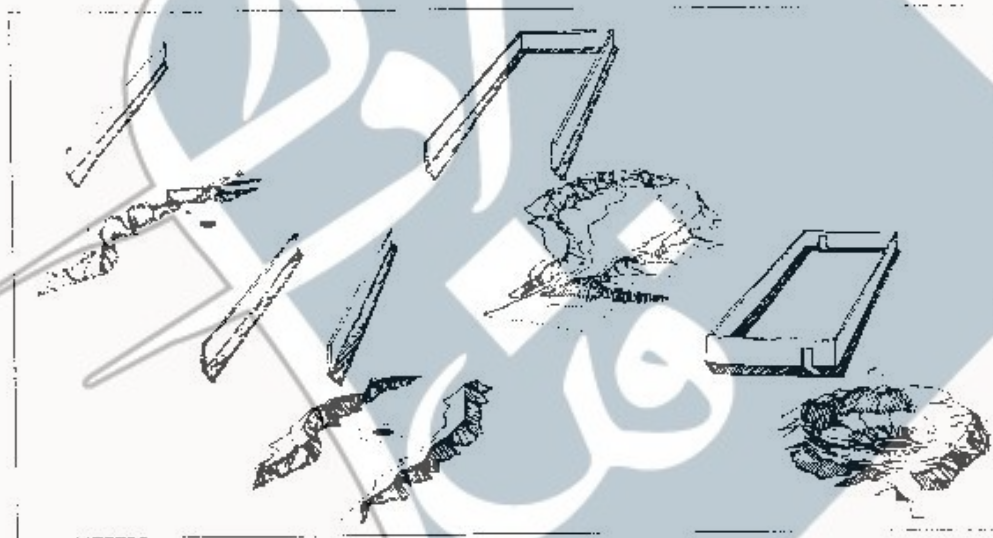
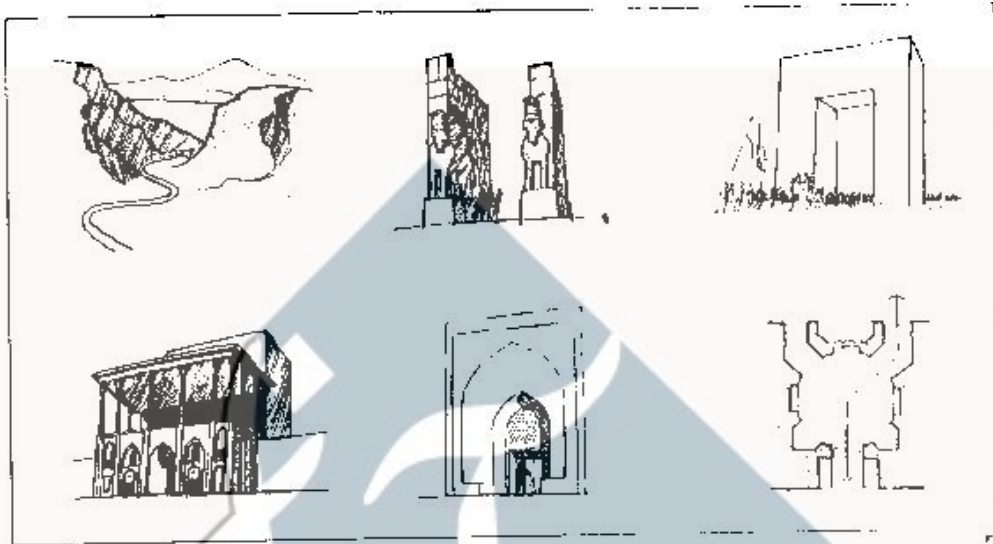
یکی از مشکلات شهرهای امروز، نامناسب بودن برای حرکت اتومبیل است. شهرهای ما که پیش‌تر براساس حرکت و دید پیاده طراحی شده بودند، امروزه با حرکت‌های درون خود - که مهم‌ترین آنها حرکت اتومبیل است - هماهنگ نیستند. از سوی دیگر، عامل نظام‌دهنده تسلسل مراتب که همواره در تمامی ویژگی‌های ساختاری و عملکردی و فضایی شهر (دسترسی‌ها، کاربری‌ها، عمومی و خصوصی بودن فضاها، حتی در نوع نیازهای استفاده‌کنندگان - مسافر، مهمان، ساکن، گذرنده) وجود داشت، در شهر امروز فروپاشیده است. برقراری نظام تسلسل مراتب در ساماندهی کالبدی شهرها سبب می‌شد تا پیوند هر بافت به بخش یا بافت متفاوت مجاور خود به کمک مفصلی شکل بگیرد که بتواند نیروهای حاصل از این انتقال (از وضعیتی به وضعیت دیگر) را در خود حل و جذب

کند. بافت بخش ورودی شهرها مفصلی از این گونه بود که اتصال میان شهر و خارج شهر را به خوبی برقرار می‌کرد. بر هم خوردن تسلسل مراتب در نظام کالبدی شهرها سبب شده تا ورودی شهر که یکی از حلقه‌های این تسلسل است، دچار ابهام و بی‌هویتی شود و در واقع جایگاه آن به عنوان عنصری مهم در تعریف شهر و نقطه اتصال شهر به پیرامون فراموش شود.

امروز ورود به شهر معمولاً با عملکردهایی همچون خدمات اتومبیل (پنچرگیری و تعویض روغن) غذاخوری‌های نامطلوب و ناخوشایند، سکونتگاه‌هایی که نمی‌توان به آنها خانه گفت، چند اداره دولتی مانند بانک، ... که در دو سوی جاده بیابانی که همچنان تا مرکز شهر پیش می‌رود احساس می‌شود.

با توجه به آنچه گفته شد، می‌توان دلایل انتخاب موضوع را به‌طور خلاصه چنین بیان کرد:

- بی‌هویتی بودن سیما و فرم شهر و در نتیجه بی‌هویتی و ناخوانایی ورودی شهر
- ناهنجاری چهره عملکردهایی که در آغاز نقاط ورود به شهر شکل گرفته‌اند
- اتصال بی‌واسطه و نیندیشیده کاربری‌های شهری به کاربری‌های حومه یا بیابانی (نبود تسلسل مراتب در کاربری‌های)
- اتصال بی‌برنامه بافت شهر به جاده‌های برون‌شهری و حومه‌ها (نبود تسلسل مراتب در تنظیم سرعت حرکت)
- نبود تسلسل مراتب در تنظیم صدا و سکوت (عرصه‌های عمومی و خصوصی)
- نامشخص بودن نقش و اهمیت سواره و پیاده در آمدو شدهای شهر



## اهداف

### • اهداف اصلی:

- طراحی و پیش‌بینی دوباره یک بخش فراموش‌شده شهری به‌شکلی تازه و با بیانی هماهنگ با نیازهای امروز
- ساماندهی عملکردی ورودی شهر در ترکیبی درست برای پاسخ‌گویی به نیازهایی که در آغاز ورود به شهر مطرح می‌شوند.

### • اهداف خاص:

- معنی ورود و تعریف ورودی
- ورودی در شهر امروز \_ هویت بخشیدن به ورودی
- تنظیم سلسله مراتب در تمامی جنبه‌های شهر
- اتصال درست حومه به شهر
- طراحی مفصل ورودی و تعیین کاربری‌های آن
- طراحی دسترسی مناسب و هدایت درست حرکت اتومبیل به‌عنوان مهم‌ترین وسیله ورود به شهر

در این پژوهش، چند نکته را به‌عنوان فرض مسئله پیشنهاد می‌کنیم و پاسخ گفتن به پرسش‌های گفته‌شده را براساس این فرضیه‌ها پی می‌گیریم:

- با توجه به گستردگی شهر امروز، ورودی شهر در مقیاس کلان به‌صورت بخشی از بافت تعریف می‌شود. در کالبد شهر قدیم، ورود به شهر پس از عبور از دروازه با مجموعه‌ای از عملکردها که بر اساس نیاز واردشوندگان شکل گرفته بود، تعریف می‌شد. با توجه به گسترش شهر \_ دست کم در اندازه‌ها \_ ورودی شهر امروز بافت گسترده‌تر و کارکردهای گوناگون‌تری را در بر می‌گیرد.
- آبادی‌های پیرامون شهر (حومه‌ها) بخش‌هایی از شهر به‌شمار می‌آیند و مفصل اتصالی آنها به دیگر بخش‌های بافت شهر از نوع مفصل ورودی نیست. اتصال حومه‌ها به شهر نباید از راه ورودی شهر باشد.
- محدود کردن توسعه شهر با ایجاد مانع نه ممکن است و نه منطقی. شکل و حد توسعه را باید با دیدی فراگیر طراحی کرد. ورودی شهر با توجه به طرح توسعه شهر و پیرو آن، طرح شبکه دسترسی‌ها به‌ویژه در ارتباط با دسترسی‌های اطراف (کمربندی‌ها، جاده‌های بیابانی، جاده‌های خدماتی برون‌شهری و ...) و حومه شهر طرح می‌شود.

انقلاب صنعتی اروپا آغازگر و عامل اصلی دگرگونی در همه عرصه‌های زندگی گردید. از علوم تجربی و ادبیات و هنر و معماری گرفته تا ارتباطات و حرکت و ... و حتی مفهوم زندگی و شیوه زیستن. به کمک صنعت، حرکت و سرعت و حتی زمان، مفهوم متفاوتی پیدا کرد. از سوی دیگر اتومبیل و پس از آن هواپیما حرکت و آمدوشد را شکل تازه‌ای بخشیدند. تلگراف و تلفن نیز ارتباطات را سریع و آسان و فاصله‌ها را کوتاه و کوتاه‌تر کردند. امروزه کامپیوتر و ماهواره، تمامی مرزها را درنوردیده‌اند و عرصه‌ای کاملاً نو و بسیار گسترده در ارتباطات بشری پدید آورده‌اند. اختراع و ساخت سلاح‌های پیشرفته مفهوم امنیت و دفاع را دگرگون کرد و ... و با ارتباطات تازه‌ای که در تمامی جهان امکان‌پذیر شده بود، دامنه این دگرگونی‌ها به سرزمین‌های دیگر و از جمله ایران نیز کشیده شد.

از آن زمان تاکنون تحولات پرشتاب و فزاینده دنیای پیرامون ما ه بسیاری از مفاهیم، نمود خارجی کاملاً تازه‌ای بخشیده است. امروز حتی مفاهیمی همچون زندگی و کار، نمودی کاملاً متفاوت و بسیار گسترده یافته‌اند.

در جریان این دگرگونی‌ها «شهر» که گره تجسم‌یافته تمامی نیروهایی است که از سوی انسان و ساخته‌های او و نیز از طبیعت پیرامون بر هم اثر می‌کنند، خواه‌ناخواه دستخوش تحولاتی عمیق شد. اشتغال‌زایی شهرهای بزرگ، عامل جذب جمعیت و در پی آن رشد جمعیتی و کالبدی شهر شد و روند منظم و تدریجی توسعه شهر را به رشدی سریع و شتاب‌زده و بی‌برنامه تبدیل کرد. نیاز به جای بیشتر و دگرگونی مفهوم امنیت و دفاع و اهمیت حاکمیتی که اتومبیل خیلی زود در شهرها یافته بود، سبب فروریختن برج و باروی شهرها و ساخت خیابان‌ها و دسترسی‌های تازه و پاره‌پاره شدن بافتی شد که از آغاز بر مبنای دیگر و به مقیاسی دیگر شکل گرفته بود. تمام نیروهایی که به نحوی در شکل‌گیری شهر موثر بودند، قالبی دیگرگونه یافتند و در نتیجه شهر\_ که نقطه تأثیر برآیند این نیروهاست\_ شکل تازه و متفاوتی به خود گرفت.

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

از آنجا که این تغییرات بسیار شتابزده و بی‌برنامه در شهر پدید آمد، بسیاری از اساسی‌ترین مفاهیم و عوامل مورد بی‌توجهی قرار گرفتند. حرکت پیاده‌قربانی حاکمیت اتومبیل‌شد و خیابان‌ها، تنها مجرای جریان سیل‌آسای اتومبیل‌ها شدند. تسلسل مراتب که پیش از این در تمام مظاهر شهرها (از کلی‌ترین تا جزئی‌ترین آنها) برقرار بود، جای خود را به آشفتگی غریبی داد که پیامدش کالبدهای غول‌پیکر بی‌نظم و سامانی به نام شهر بود. نبود فکر و برنامه‌ای برای توسعه شهر سبب شد تا «خرده‌های شهری به هر چه دور و دورتر کشیده شوند و لبه‌های شهر روز به روز ناآشکارتر و فرسوده‌تر گردند». آشکار است که در چنین مجموعه گسسته و پراکنده‌ای، ورود و خروج و درون بافت بودن، حالت‌هایی بس مبهم شدند؛ به طوری که اکنون واردشونده به شهر تنها با دیدن خدمات تعمیر اتومبیل و ساختمان‌های بدساخت و بدشکل حاشیه شهر می‌تواند دریابد که به شهر نزدیک شده و بدون این‌که ورود به شهر را حس کند، از طریق همان جاده بیابانی ناگهان به قلب شهر می‌رسد.

این نوشتار در پی یافتن پاسخی مناسب، بهنگام و هماهنگ با مفهوم امروزی شهر برای این رسش است که «ورود به شهر یعنی چه و ورودی یک شهر امروزی چگونه است؟»

## بازبینی یافته‌ها و استخراج اصول

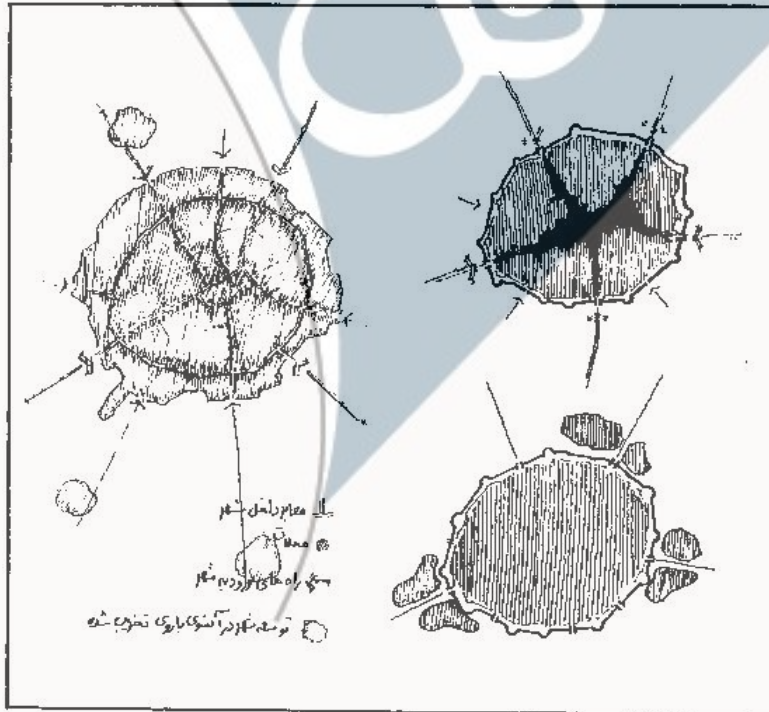
برای استخراج اصولی که بنیان‌های نظری و تجربی انگاره کلی این نوشتار را تشکیل می‌دهند، مطالب بسیاری بررسی شده که به دلیل پرهیز از تفصیل و تشریح مطلب، تنها به بیان عناوین آنها بسنده می‌کنیم و سپس به اختصار اصول کلی و انگاره این پژوهش را بیان می‌کنیم.

- تأثیر محدودیت‌های بستر قرارگیری شهر و عناصر و زیستگاه‌های همجوار، بر مکان قرارگیری و چگونگی ورودی‌های آن.
- برقراری ارتباط درست بین حومه و شهر، تأمین ارتباط مستقیم و مستقل از ورودی‌های شهر برای حومه‌ها و هدایت توسعه شهر.
- جلوگیری از تبدیل ناگهانی جاده‌های بین‌شهری به خیابان اصلی شهر در شهرهای عبوری به منظور جلوگیری از پیامدهای آن (آسیب‌های زیست‌محیطی، اختلال در وضع آمد و شد، بریدگی بافت با خیابان عبوری، ناپیمنی پیاده‌ها و ...)
- تأثیر حکومت و اقتصاد بر شکل‌گیری و رشد شهر و ورودی‌های آن
- اهمیت ورودی در شهرهای تمدن‌های نخستین به عنوان یک عنصر مذهبی و اعتقادی، جدا از اهمیت نظامی و امنیتی آن (تأثیر مذهب و بنیان‌های اعتقادی جامعه بر محل قرارگیری، شکل و تعداد ورودی‌های شهر)



- اهمیت ورودی به‌عنوان یک میان‌شالوده، در امتداد شالوده و متصل به استخوان‌بندی آن به‌ویژه در شهر ایرانی سده‌های ۱۰ و ۱۱
- وجود سلسله مراتب ورود و شکل‌گیری عملکردهای مورد نیاز در بدو ورود و در اطراف دروازه‌های شهر ایرانی
- شناسایی کارکردهای ورودی در شهرهای سده‌های ۱۰ و ۱۱ و عملکردهای خود به خود شکل‌گرفته در ورودی شهرهای امروز ایران
- دورنمای شهر و آشکار بودن محل ورود، مسیرها و عناصر مهم شهری
- استفاده از فرم دروازه برای نمایان ساختن و تأکید محل ورود در شهرهای قدیم ایران، جایگیری برخی کارکردهای مورد نیاز در دروازه، اتصال دروازه و کارکردهای آن به کالبد شهر
- احداث میدان و بلوار در ورودی شهرهای ایران امروز، تلاشی بی‌ثمر برای هویت بخشی به ورودی شهرها
- احداث کمربندی‌های متعدد برای شهر بدون کارآیی مطلوب

## مقایسه کارکردهای ورودی در شهر قدیم و شهر امروز



## اصول کلی

اصول کلی دریافت‌شده از بازبینی و پردازش یافته‌ها و اندیشه‌ها و سوابق تجربی را می‌توان به‌ترتیب زیر بیان کرد:

### • اصول ساختاری

- طراحی یک بافت شهری برای ورودی شهر
- ورودی شهر به‌عنوان یک میان‌شالوده متصل به استخوان‌بندی
- سلسله مراتب ساختاری
- طراحی مفصل یا گره بین بیرون و درون
- طراحی دسترسی مناسب

### • اصول عملکردی

- عملکردهای ورودی با توجه به نیازهای واردشوندگان و نیازهای شهر
- جلوگیری از تداخل عملکردهای برون شهری و درون شهری
- رعایت سلسله مراتب عملکردی و مجزا کردن عملکردهای مورد نیاز واردشوندگان و عبورکنندگان و ترتیب قرار گیری آنها
- ورودی به عنوان مبدل حرکتی

### • اصول فضایی

- ورودی شهر به عنوان یک فضای شهری
- فرم ورودی در مقیاس شهر امروز
- سلسله مراتب ساختار فضایی و محصور شدن تدریجی فضا
- هویت‌بخشی و ایجاد خوانایی (و ایجاد آمادگی و دادن شناخت اولیه برای ورود به شهر)
- توجه به جنبه‌های بصری، بدنه‌سازی متناسب با سرعت حرکت ناظر

## انگاره کلی: لزوم طراحی ورودی به‌عنوان بخشی از شهر

با توجه به مطالبی که بررسی شد، «لزوم طراحی ورودی به‌عنوان بخشی از شهر» قالب کلی است که انگاره پژوهش در متن آن قابلیت طرح یافته است. و این دیدگاه در دو محور مجزا که برگرفته از تجربه داخلی شهر ایرانی در دوره‌های مختلف و تجربه غیرایرانی مبدل‌های حرکتی Transport Interchange به‌عنوان ایده جدید ورود به شهر هستند، بررسی می‌شود:

با بررسی شالوده شهرهای قدیم ایران که در سده‌های دهم و یازدهم به کمال شکلی خود رسیده بودند، دیدیم که ورودی شهر یکی از میان‌شالوده‌های شهر بودند که در امتداد شالوده آن واقع شده و بیرون شهر را به داخل آن پیوند می‌داد و جزو بافت شهر بود.

بر این اساس و با توجه به اهمیت شالوده شهر، در شهر امروز نیز ورودی باید جزوی از استخوان‌بندی شهر باشد که در پیوند با بافت شهر است و باید محل انتقال و تبدیل کارکردهای بیرون‌شهری به عملکردهای درون شهر باشد و به‌وجود آورنده سلسله مراتب ورود چه از لحاظ عملکردی، با اتصال به فضاهای عمومی‌تر و شالوده اصلی شهر و از آنجا به درون بافت‌های شهری و محله‌ها، و چه از نظر بصری به‌وسیله محصور شدن تدریجی فضا و تبدیل تدریجی آن به فضاهای شهری.

از سوی دیگر به‌دلیل گستردگی شهر امروز و همچنین سرعت وسایل نقلیه، که موجب درک فضای بیشتر در مدت زمان کوتاه‌تر می‌شود، فرم شهر در محل ورود باید نمایانگر و پذیرای ورود باشد و به شکل یک بافت شهری متشکل از فضاهای متوالی که رفته‌رفته محصورتر می‌شوند، درآید. به تعبیر دیگر ورودی باید در مقیاس شهرهای امروز بوده و دیگر نمی‌تواند منحصر به یک بنا، یک فضا یا یک دروازه باشد؛ گرچه در شهرهای قدیم هم فضاهای قبل و بعد از دروازه جزو ورودی شهر بوده‌اند با کارکردهای ورودی.

همچنین در شهرهای ایرانی به‌ویژه در دوران شکوفایی شهرنشینی، به‌تناسب جهت ورود و اهمیت ورودی‌های شهر، عملکردهایی در این اماکن شکل می‌گرفت که هم سلسله مراتب ورود را پدید می‌آورد و هم نیازهای وارد شونده را مرتفع می‌ساخت. به‌همین ترتیب در شهر امروز نیز با توجه به شرایط زمان باید عملکردهایی سامان‌یافته در ورودی شهر واقع شوند که پاسخ‌گوی نیازهای ورود باشند. اما از آنجا که این عملکردها هم در خدمت واردشوندگان به شهر و هم در خدمت عبورکنندگان از شهر است، باید ترتیب قرارگیری آنها رعایت شود تا ترافیک عبوری بی‌جهت به داخل شهر منتقل نگردد.

از آنجا که ورودی مکانی است برای پایان یک حرکت و آغاز حرکتی دیگر و با توجه به دیدگاه غیرایرانی که مبدل‌های حرکتی یا Interchange را ورودی شهر امروز می‌دانند، باید به ورودی شهر به‌عنوان مکانی برای تبدیل انواع حرکت‌ها به یکدیگر نگاه کرد. تبدیل انواع حرکت‌ها و وسایل نقلیه بیرون‌شهری به حرکت درون‌شهری برای روان کردن ترافیک و سیستم حمل و نقل شهری، و به عبارتی برای هر چه کمتر کردن اختلالات حرکتی و تداخل جابه‌جایی‌های مختلف.

همچنین بهتر است که ایستگاه انواع وسایل نقلیه جابه‌جایی‌های داخل شهری و برون‌شهری در کنار یکدیگر جمع باشند تا افراد با توان‌های مالی مختلف و اهداف و مقاصد متفاوت بتوانند وسیله نقلیه مورد نظر خود را برای رسیدن به مقصد بعدی پس از پیاده‌شدن از وسیله نقلیه قبلی به راحتی و به سرعت انتخاب کنند. بدین ترتیب در کنار صرفه‌جویی در وقت مسافران، از جابه‌جایی‌های بی‌مورد در سطح شهر و تداخل حرکت پیاده و سواره در سطح خیابان‌های ورودی شهر جلوگیری می‌شود.

