

طراحی خیابان بر پایه متغیرهای کیفیت محیطی

مصطفی بهزادفر* - مهشید قربانیان**

چکیده

خیابان ساده‌ترین جزء و عنصر فرم شهری است. خیابان موجودیتی فیزیکی است که نه تنها ساختمان‌هایی را که آن را تعریف می‌کنند بلکه اجتماع نگهدارنده آن را به هم می‌پیوندد و یکپارچه می‌نماید. عمده‌ترین اختلاف نظرها در تفکرات طراحی شهری مربوط به شیوه نگرش به خیابان است. از سویی، فرایند شناخت شهرها بسیار پرهزینه است. این فرایند در کجا و چگونه شروع می‌شود و به کجا ختم می‌گردد؟ جواب این پرسش‌ها باید از ریشه‌ها و اجزاء پایه‌ای که یک شهر را تعریف می‌کنند شکل بگیرد. این تحقیق در تلاش ایجاد یک روش برای شناخت ظرافت‌های یکی از این اجزاء پایه یعنی خیابان است که ساده‌ترین و در عین حال مهم‌ترین جزء محسوب می‌شود. به عبارتی هر تلاش برای فهم معنای خیابان و نقش آن در فرایند ارتباطات و تعاملات انسانی نیاز به درک ماهیت روابط بین انسان و محیطش و همچنین درک نقش خاص خیابان در این روابط دارد. سئوالی که به ذهن می‌رسد این است که یک خیابان چه موقع خیابان خوبی به شمار می‌رود؟ وقتی که یک خیابان را بهتر از دیگری بدانیم، آگاهانه یا ناآگاهانه دلایل و توجیه خاصی برای آن می‌آوریم. ولی آنچه مهم است این است که بتوانیم اظهار نظر کیفی خود را در مورد خیابان‌های خوب یا بد تبیین کنیم.

واژگان کلیدی:

خیابان خوب، ویژگی‌های بصری، مکان، کاربری، حضورپذیری

Email: behzadfar@iust.ac.ir

E-mail: Ghorbanian@tabrizu.ac.ir

* دانشیار طراحی شهری گروه شهرسازی دانشگاه علم و صنعت ایران

** کارشناس ارشد طراحی شهری و دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

مقدمه

راهی که طی آن شهرها را شکل می‌دهیم و روشی که بواسطه آن مکان‌های شهری را خلق می‌نمائیم، تأثیری ژرف بر نوع زندگی جاری در آن فضاها باقی خواهد گذاشت (Whyte, 1980). معیار سنجش هر تمدن، در شهرهای آن نهفته است و معیار سنجش مطلوبیت یک شهر را باید در کیفیت فضاها، عمومی آن؛ پارک‌ها، میداين و خیابان‌های آن جستجو نمود.

خیابان ساده‌ترین جزء و عنصر فرم شهری است. خیابان موجودیتی فیزیکی است که نه تنها ساختمان‌هایی را که آن را تعریف می‌کنند بلکه اجتماع نگهدارنده آن را به هم می‌پیوندد و یکپارچه می‌نماید.

خیابان جزئی است که بافت شهرها و شهرک‌ها را به هم متصل می‌کند. کانال حرکتی و مکانی برای زندگی و رشد کل اجتماع است. زمینه‌ای است که در آن رنگ‌های متنوع جامعه به نمایش درمی‌آیند. خیابان در مقیاس بافت یک شهر یا شهرک ساده‌ترین جزء و فرم شهری است در حالی که در مقیاس خود پیچیده‌ترین سیستم زندگی بشری می‌باشد. یک خیابان می‌تواند آنقدر ماهیت پیچیده‌ای داشته باشد که عمری برای بررسی آن سپری گردد.

خیابان به ویژه به سبب قدرت مرتبط کردن و نیز توانایی در خود جا دادن گروه‌های متنوع و متعدد اجتماعی، از اهمیت خاصی برخوردار است. خیابان واسطه‌ای است که لایه‌های مختلف فضاها، عمومی را با توجه به حریم خصوصی یا عمومی انسان با هم ترکیب می‌کند و بدین گونه، خیابان به ابزاری جهت ارتباط و ایجاد زمینه مشترک برای جنبه‌های خصوصی و عمومی زندگی بشری تبدیل می‌شود.

عمده‌ترین اختلاف نظرها در تفکرات طراحی شهری مربوط به شیوه نگرش به خیابان است. آیا خیابان یک رابط است یا یک لبه؟ چه موقع یک شکل مناسب‌تر از شکل دیگر است؟ به عنوان رابط، بلوک‌ها را بهم وصل می‌کند و به عنوان لبه، بخش‌ها را از هم جدا می‌کند (لنگ، ۱۳۸۶). نخستین درسی که باید آن را بیاموزیم این است که شهر نه به خاطر عبور دائمی اتومبیل‌ها، بلکه برای محافظت ساکنان و فرهنگ شهرنشینان آن پدید آمده است (Mumford, 1986). این هدف از شهر به عنوان بدنه به تمام اجزاء و عوامل آن از جمله به خیابان‌ها تسری می‌یابد.

در این نوشتار سعی خواهیم کرد به پرسش اساسی در رابطه با کیفیت خیابان‌های شهری و نیز کیفیت‌های مطلوب جهت خلق خیابان‌های خوب پاسخ دهیم.

اهمیت شناخت ویژگی‌های خیابان خوب

هر فرایند طراحی با شناخت کاملی از شرایط موجود و متغیرهای پروژه و هدف مورد نظر شروع می‌شود. طراحی شهری یا طراحی شهرها منحصراً بر شناخت عمیق از شهر و مجموعه متغیرهای آن استوار است. بنابراین طراحی شهری چقدر در ارائه راه حل‌ها برای مشکلات موجود اهمیت دارد؟ طراحی شهری، مانند هر طراحی دیگری بر یک فرایند شناخت، بحث و بررسی یا تهیه لیستی از مشکلات و امکانات و تهدیدها و ارائه راه‌حلی برای آنها متکی می‌باشد.

فرایند شناخت شهرها بسیار پرهزینه است. این فرایند در کجا و چگونه شروع می‌شود و به کجا ختم می‌گردد؟ جواب این پرسش‌ها باید از ریشه‌ها و اجزاء پایه‌ای که یک شهر را تعریف می‌کنند شکل بگیرد. این تحقیق در تلاش ایجاد یک روش برای شناخت ظرافت‌های یکی از این اجزاء پایه یعنی خیابان است که ساده‌ترین و در عین حال مهم‌ترین جزء محسوب می‌شود.

هر تلاش برای فهم معنای خیابان و نقش آن در فرایند ارتباطات و تعاملات انسانی نیاز به درک ماهیت روابط بین انسان و محیطش و همچنین درک نقش خاص خیابان در این روابط دارد. خیابان‌ها به طرق مختلف بسته به مکان، کاربری، شخصیت، کیفیت، سن و ... طبقه‌بندی می‌شوند. در دنیا خیابان‌هایی وجود دارد که در قیاس با بقیه خیلی موفق بوده‌اند یا

حتی خیابان‌هایی یافت می‌شود که یادآور شهری هستند که در بطن آن قرار گرفته‌اند. سئوالی که به ذهن می‌رسد این است که یک خیابان چه موقع خیابان خوبی به شمار می‌رود؟ وقتی که یک خیابان را بهتر از دیگری بدانیم، آگاهانه یا ناآگاهانه دلایل و توجیه خاصی برای آن می‌آوریم. ولی آنچه مهم است این است که بتوانیم اظهار نظر کیفی خود را در مورد خیابان‌های خوب یا بد تبیین کنیم.

ممکن است یک خیابان نه صرفاً به خاطر ویژگی‌های محیط فیزیکی‌اش بلکه به دلیل اهمیت کاربری‌هایش فعال باشد یا احتمال دارد خیابانی به واسطه عملکردش به عنوان یک عامل ارتباطی و یکپارچگی فیزیکی، موفق قلمداد شود. از طرفی ممکن است خیابانی دیگر از نظر بصری و رنگ و تنوع غنی باشد و از اینرو، خیابان خوبی خوانده شود. در هر حال دلایل زیادی برای خوب دانستن یک خیابان وجود دارد. این دلایل از نگاه کوین لینچ اینگونه بیان می‌شوند: کیفیت یک مکان بستگی به تأثیر مکان و جامعه ساکن در آن دارد (Lynch, 1981).

محیط فیزیکی یک خیابان نقش مهمی در خلق یک مکان از خیابان ایفا می‌کند. اجزاء متنوع یک خیابان به طرق مختلف در ایجاد زندگی در آن خیابان سهیم هستند. وایت^۱ این مکان‌ها را اینگونه توصیف می‌کند: «مکان‌هایی که در ایجاد شادی و نشان دادن لبخند بر لب‌ها سهیم‌اند.» (whyte, 1980) ممکن است محیط فیزیکی خیابان جنبه‌های متعددی داشته باشد که؛ الگوهای رفت و آمد را شکل دهند، در غنای بصری سهیم باشند، یا افراد را جلب کنند و خیابان را فعال سازند. همانگونه که رادوفسکی^۲ به درستی بیان کرده است: «ممکن است خیابان به سبب ساختمان‌هایی که در لبه آن به صورت خطی مستقر هستند، به فرم خیابان تصور و تجسم شود، در حالی که آسمان خراش‌ها و قطعه‌های خالی، شهر را نمی‌سازند.» (Radofsky, 1969) هر خیابان حتی اگر دید ما را به دیوارهای خیابان و امتداد راه محدود کند، ترکیبی است از اجزاء مختلف که در کنار هم خیابان را می‌سازند. این اجزاء افراد، نمای مغازه‌ها و ساختمان‌ها، تیرهای چراغ برق یا تلفن، چراغ‌ها، نیمکت‌ها، مبلمان خاص عابران و دیگر موارد را شامل می‌شود.

شناخت ویژگی‌های محیطی و فیزیکی خیابان، شناسایی آگاهانه مؤلفه‌های کیفی و معیارهای طراحی یک خیابان خوب را ممکن می‌سازد و طراح را در جهت دستیابی اصول طراحی یاری می‌کند.

بیان پایه‌های نظری

خیابان‌ها در شهرها علاوه بر جریان عبور و مرور وسائط نقلیه در خدمت مقاصد بسیاری هستند. خیابان‌ها و پیاده‌راه‌هایشان عمده‌ترین مکان‌های عمومی شهر و اصلی‌ترین ارگان حیاتی آن‌اند. اگر خیابان‌ها گرفته و زشت باشند شهر گرفته و زشت خواهد بود. بیش از آن اگر خیابان‌های شهری از وحشی‌گری و ترس در امان باشند شهر از وحشی‌گری و ترس در امان است. نشانه یک ناحیه شهری موفق آن است که فرد در خیابان‌های مملو از بیگانگان آن احساس امنیت فردی و اطمینان کند. برای ترسیدن مردم نیازی به وقوع موارد متعدد خشونت در خیابان‌های یک شهر و یک ناحیه شهری نیست. ترس مردم از خیابان‌ها موجب استفاده کمتر آنها از خیابان‌ها شده و به نوبه خود خیابان‌ها را ناامن‌تر می‌کند. همه می‌دانند که یک خیابان شهری که به خوبی مورد استفاده قرار می‌گیرد مستعد آن است که خیابانی امن باشد. یک خیابان شهری رها شده مستعد ناامنی است (جیکوبز، ۱۳۸۶).

تصویر ذهنی مطلوب و خوب از شهر، از کیفیت قلمروهای عمومی آن یعنی خیابان‌ها، بولوارها، پارک‌ها، میادین، پلازاها و آبنماها سرچشمه می‌گیرد (Plumier, 2004). لنگ نیز بر آن است که کیفیتی که از شهر برداشت می‌شود بیش از هر چیز به کیفیت خیابان‌های آن بستگی دارد. شخصیت خیابان‌ها نیز بستگی به طول بلوک‌ها و مقاطع آنها (عرض سواره و پیاده‌رو، ماهیت ارتفاع و عقب نشینی ساختمان‌های جداره، تعداد ورودی به ساختمان‌ها، وجود یا عدم وجود ویتترین مغازه‌ها و ...) دارد. ماهیت و سرعت ترافیک موتوری که از آن عبور می‌کند، نحوه پارک کردن اتومبیل، کاربری‌های طبقه

اول دو طرف خیابان و کفسازی و مبلمان خیابان نیز بر کیفیت تأثیر می‌گذارند. این موضوعات بتدریج در حال وارد شدن به حیطه طراحی‌اند: (لنگ، ۱۳۸۶)

❖ اهمیت دادن به خیابان‌ها به عنوان عناصر طراحی شهری

❖ در طراحی شهری اخیر (در عکس العمل شدید نسبت به مدرنیست‌ها که به خیابان‌ها پشت کرده بودند) ماهیت خیابان‌های شهری مورد توجه و تأکید قرار گرفته است. امروزه در بسیاری از طرح‌های شهری دستورالعمل‌هایی برای نحوه قرارگیری ساختمان‌ها در کنار خیابان‌ها، کاربری ساختمان‌ها و عقب نشینی آنها (در صورت لزوم)، درست به همان طریق که برای بولوارهای پاریس هاسمن در ۱۵۰ سال گذشته انجام شد، تهیه می‌شود.

از دیدگاه راب کریر، خیابان حاصل شکل‌گیری نامتمرکز خانه‌هاست، هنگامی که بناهای اطراف میدان مرکزی آن در کل فضای موجود تکمیل شده باشد و ساختاری است برای توزیع زمین که امکان دست‌یابی به قطعات انفرادی را میسر می‌سازد. خیابان دارای ویژگی‌های کارکردی عمیق‌تری نسبت به میدان است ولی میدان با توجه به ابعادش نسبت به خیابان که در آن اشخاص به طور غیر ارادی در تکاپوی وسائط نقلیه درگیر می‌شوند، فضای جذاب‌تری برای گذران وقت است. معماری پشت صحنه خیابان فقط در حال گذر به چشم می‌آید (کریر، ۱۳۸۳).

جین جیکوبز^۳ بر آن است که یک خیابان شهری که در درون خود برای مواجهه با بیگانگان و حفظ سرمایه‌های خود، فارغ از حضور بیگانگان تجهیز شده است - همان گونه که خیابان‌های موفق محله‌های شهری چنین‌اند - باید دارای سه کیفیت اصلی باشد: (جیکوبز، ۱۳۸۶)

- ۱) مرزبندی روشنی بین فضای عمومی و خصوصی آن وجود داشته باشد. فضاهای عمومی و خصوصی نمی‌توانند آن گونه که به صورت نوعی در پروژه‌های خانه‌سازی یا حومه‌ها دیده می‌شود در یکدیگر نفوذ کنند.
- ۲) چشم‌ها باید به روی خیابان گشوده باشند؛ چشم‌هایی که به صاحبان مسلم خیابان تعلق دارند. ساختمان خیابان‌هایی که برای مواجهه با بیگانگان، همچنین تضمین امنیت آنها و ساکنان خود تجهیز شده، باید رو به سوی خیابان داشته باشد. ساختمان‌ها نمی‌توانند پشت یا سمت خالی خود را به سوی خیابان بگیرند و آن را کور کنند.
- ۳) آن که، پیاده‌روها باید پیوسته مورد استفاده قرار بگیرند؛ چه برای برای افزودن به چشم‌های کارایی که به خیابان دوخته می‌شوند و چه برای تشویق تعداد کافی مردم ساکن در ساختمان‌های طول خیابان برای نگرستن به پیاده‌روها. هیچ کس از نشستن کنار پنجره و چشم دوختن به خیابان خالی لذت نمی‌برد و مردم بسیاری خود را گاه و بی‌گاه با تماشای فعالیت‌های خیابان سرگرم می‌کنند.

خیابان‌ها رودخانه‌های جاری حیات شهرها هستند، مکانی که در آنجا گرد هم می‌آئیم (Whyte، 1996).

ویژگی‌های خیابان خوب

۱- جذابیت و ویژگی‌های بصری خیابان

چهره خیابان ترکیبی است از اجزاء فیزیکی متعددی مانند ساختمان‌ها، دیوارهای جانبی، درخت‌ها، نمای مغازه‌ها، ستون چراغ‌ها و دیگر مبلمان خیابان. کیفیت و تنوع این اجزاء بسیار اهمیت دارد و چهره خیابان کاملاً به نحوه ترکیب آنها وابسته است چرا که خیابان غنای بصری خود را از فرم و بافت خود، ساختمان‌ها و درختان موجود در آن و سایر عوامل مشابه بدست می‌آورد.

۱-۱- تعریف پذیری

یکی از نیازهای خیابان خوب و خیابان‌ها در کل، «تعریف پذیری» آنهاست. نسبت‌های بصری یک خیابان بر اساس گفته آلن جیکوبز^۴ به صورت عمودی با ارتفاع ساختمان‌هایی که خیابان را احاطه کرده‌اند و دیگر اجزاء عمودی در دو طرف خیابان، و یا به صورت افقی، با عرض خیابان و فضاهای بین ساختمان‌ها و اجزاء عمودی در دو طرف، تعریف می‌شود. ارتفاع: تناسب فاصله‌ها^۵، نقاط عطف و فضای بین بناها، اجزاء کلیدی تعریف فیزیکی خیابان بر اساس توصیف آلن جیکوبز هستند. ساختمان‌های مستقر در طول لبه خیابان قویترین تعریف را از خیابان ارائه می‌دهند البته به شرطی که ارتفاع: نسبت فاصله‌ها ۲: ۱ تا حداقل نسبت ۵: ۱ باشد. با کاهش نسبت و رسیدن به کمتر از ۵: ۱ خیابان، حس تعریف‌پذیری خود را از دست خواهد داد (Jacobs, 1996). گاه این حس تعریف‌پذیری در خیابان‌های اصلی کنونی، بواسطه حضور پارکینگ‌های روباز در دو حاشیه خیابان از بین می‌رود.

۲-۱- فضای سبز دو طرف خیابان

یکی دیگر از عوامل مؤثر در تعریف‌پذیری خیابان که به تدریج از آن محروم می‌شویم، فضای سبز دو طرف خیابان است. آلن جیکوبز بیان می‌کند که: «حاشیه بسیاری از خیابان‌های خوب، درختکاری شده است که می‌تواند در تعریف خیابان‌ها از اهمیتی هم پایه ساختمان‌ها برخوردار باشد.» (همان، 1996) ولی وی فاصله مطلوب یا بهترین فاصله بین درختان را مشخص نمی‌کند. من فرض را بر این می‌گیرم که فضای بیشتر بین درختان حاشیه خیابان معادل با تعریف‌پذیری کمتر از خیابان است.

الیس^۶ برای تعریف خیابان از دو واژه استفاده می‌کند: خیابان به عنوان یک دیواره واحد و یکپارچه و خیابان به عنوان یک سری و دسته‌ای از ساختمان‌ها. وی بیان می‌کند که اولی، ترکیب سه بعدی مثبتی ایجاد می‌کند حال آنکه تعبیر دوم، ترکیب سه بعدی منفی محسوب می‌شود (Calthrope, 1993). ممکن است مثال پارکینگ خالی، دقیقاً مفهوم خیابان به عنوان یک سری ساختمان را نرساند لکن قطعاً چنین وضعیتی، ترکیب سه بعدی و آرایش فضایی منفی به شمار می‌آید و در تعریف خیابان خلل وارد می‌کند.

□ بیانیه کیفی: از مباحث بالا می‌توان سه مورد را با قطعیت درباره تعریف خیابان نتیجه گرفت که عبارتند از: حضور ساختمان‌ها در لبه خیابان، حداقل نسبت ارتفاع به عرض ۴: ۱ و فشردگی ساختمان‌ها از نظر فضای مابین آنها.

۳-۱- تنوع

خیابان‌ها به ویژه در تراز دید عابران نمی‌توانند از بلوک‌های عمودی صاف و ساده‌ای تشکیل شوند. خیابان‌ها باید قادر به پاسخگویی به خواسته‌های بصری کاربران کنجکاو خود باشند می‌باید تنوع رنگی، تضادهای تیره و روشن، درختانی که در نسیم حرکت می‌کنند و پنجره‌هایی در جداره بنا داشته باشند تا آن را دراماتیک و سرشار از زندگی جلوه دهد. نمای ساختمان‌ها طبق نظریات پیتر کالتروپ^۷ باید متنوع و گویا باشد تا بتواند جذابیت بصری برای عابران ایجاد کند. او اهمیت این قضیه را تا آنجا بیان می‌کند که ساختمان‌های متنوع و جذاب مخصوصاً در مناطق تجاری در «عابر محور» کردن یک مکان، عناصر کلیدی محسوب می‌شوند. وی می‌نویسد: خیابان‌های دارای ساختمان‌های یکنواخت و نامفهوم بستر فعالیت عابران را خلق نمی‌کنند و از جذابیت راه رفتن در خیابان می‌کاهند. طراحی بناها باید محرک‌های بصری را حتی الامکان بدون ایجاد تصویر ذهنی به هم ریخته و نامنظم خلق نماید (همان، 1993).

آلن جیکوبز، بعد تنوع بصری را به دو صورت توصیف می‌کند: یکی تنوع ساختمان‌هایی که در لبه خیابان قرار گرفته‌اند و دیگری کیفیت‌هایی که چشم بیننده را درگیر می‌کنند و به سمت خود جذب می‌نمایند (Jacobs, 1996).

تنوع ساختمان‌ها با افزایش تعداد ساختمان‌ها در خیابان افزایش می‌یابد و تنها با یک خط عمودی بین انتهای یک بنا و ابتدای دیگری مشخص می‌شود. تنوع ساختمان‌ها می‌تواند به معنای ترکیب کاربری‌های متنوع و متعدد نیز باشد که افراد را با اهداف مختلف از محل‌های متفاوت شهر جذب و به ایجاد اجتماع کمک می‌کند. تنوع ساختمان‌ها خواه به معنای تعدد کاربری‌های بیشتر باشد یا نباشد حداقل سبب ایجاد محرک‌های بصری برای کاربران خیابان و خلق فرصت جست و جوی بیشتر برای آنها می‌شود.

صورت دیگر تنوع بصری در خیابان‌های خوب از نظر آلن جیکوبز، کیفیت‌هایی از خیابان هستند که چشم را به سمت خود جذب و جلب می‌نمایند. او بیان می‌کند که خیابان‌های خوب به چشم‌ها اجازه می‌دهند که آنچه را که می‌خواهند - حرکت - انجام دهند. محیط خیابان، درختان، نماهای متعدد ابنیه، پنجره‌ها و درها، افراد و ماشین‌ها را دربر می‌گیرد که همه جذاب و گیرا هستند و چیزهای جدیدی برای دیدن و جستجو کردن بوجود می‌آورند. او هشدار می‌دهد که پیچیدگی نباید تا حدی باشد که به اغتشاش خیابان منجر گردد (همان، 1996). در همین زمینه می‌توان به ساختمان‌های مرکب از شیشه و فولاد و بتن کنونی اشاره کرد که چیز زیادی برای ارائه به بیننده ندارند و فرصت‌های کمی برای دیدن، انتخاب کردن و سازماندهی کردن در اختیار ناظران خود قرار می‌دهند.

□ **بیانیه کیفی:** تعداد بیشتر نمای ساختمان و پیچیدگی در استفاده از مصالح در ساختمان‌ها برای بهبود تنوع بصری خیابان حیاتی است.

۴-۱- تبلیغ‌های خیابانی^۸

یک جنبه دیگر تنوع بصری که گاه به عنوان اغتشاش در خیابان از آن یاد می‌شود، تبلیغ‌های خیابانی است. این تبلیغ‌ها می‌توانند شکل‌های گوناگونی داشته باشند؛ از کوچکترین اعلامیه روی دیوارهای خالی گرفته تا هولوگرام‌هایی که بعضی آسمان خراش‌ها و برج‌ها را تزئین می‌کنند. تبلیغ خیابانی یک دلیل عمده به هم ریختگی بصری و زشتی در شهرها می‌باشد. تابلوهای بزرگ، تابلوهای مغازه‌ها، برچسب‌های روی پنجره‌ها و مجموعه اعلامیه‌ها، بیانیه‌ها و پلاکاردهایی که بخشی از شخصیت مغازه‌ها، پمپ بنزین‌ها و در مجموع خیابان‌های شهر هستند در اکثر موارد در کنار هم ترکیب شده و سیمای شهر را تحت الشعاع قرار می‌دهند و ساختمان‌هایی را که روی آنها نصب شده‌اند نامفهوم می‌سازند. یکی از راه‌های مقابله با این درهم ریختگی تبلیغات، پیش بینی مکان‌هایی برای تبلیغ در مرحله طراحی و به کارگیری ابزارهای هدفمند برای نمایش بهتر و مؤثرتر پوسترها و سایر تبلیغات است. تبلیغ خیابانی یکی از مواردی است که باید محلی تعریف شده در خیابان را به خود تخصیص دهد. در صورتی که این عامل را به درستی مدیریت کنیم می‌تواند به یک جنبه مثبت و تأثیرگذار در منظر خیابان تبدیل شود.

□ **بیانیه کیفی:** تبلیغ خیابانی می‌تواند به عنوان یکی از بخش‌های اصلی تنوع بصری خیابان تعبیر شود و مانند عوامل دیگر، تنوع رنگ و جلوه به خیابان اضافه کند و مکانی برنامه‌ریزی شده را به خود اختصاص دهد.

۵-۱- شفافیت^۹

شفافیت در خیابان دو جنبه دارد: یکی فرصت نگاه کردن به خیابان از پس دیواره‌های آن و دیگری فرصتی برای افراد حاضر در خیابان به منظور دیدن آنچه درون ساختمان‌ها در پس دیواره‌های خیابان اتفاق می‌افتد. اولی به عنوان یک جنبه امنیتی، آگاهانه یا ناآگاهانه، برای افراد حاضر در خیابان محسوب می‌شود. بعد دوم نگاه کردن از پس دیواره‌های خیابان، برای افراد حاضر در خیابان جذابیت بصری ایجاد می‌کند و به آنها تصویری از آنچه در پشت دیواره‌های خیابان اتفاق می‌افتد ارائه می‌دهد و آنها را برای ورود به مغازه‌ها و حتی اجبار به خرید چیزی یا خوردن چای و نوشیدنی، هدایت می‌کند.

اولین بعد شفافیت را جین جیکوبز به این صورت توصیف می‌کند: «چشم‌هایی که خیابان را تماشا می‌کنند یا ناظران خیابان.»^{۱۰} او می‌گوید افرادی که در ساختمان‌ها زندگی می‌کنند یک نوع حس امنیت برای افراد حاضر در خیابان بوجود می‌آورند. این پدیده ممکن است در خیابان‌های مسکونی معتبرتر باشد ولی در مورد خیابان‌های تجاری درون شهرها نیز همان اهمیت را دارد (Jacobs, 1997).

آلن جیکوبز، در مورد دومین جنبه شفافیت، مطالبی را مطرح می‌کند. او اعتقاد دارد که خیابان‌های خوب و بهترین خیابان‌های محل خرید دارای حس شفافیت در لبه‌های خود هستند و بیان می‌کند در خیابان‌های تجاری، یک محدوده انتقال بین خیابان و درها وجود دارد که برای نمایش بیرونی و جلب توجه کاربران، کاربرد دارد (Jacobs, 1996). این جنبه شفافیت بیشتر به مورد دوم و گاه به دو طبقه اول دیواره خیابان محدود می‌شود.

□ **بیانیه کیفی:** شفافیت دیواره خیابان آن را برای عابران جذاب‌تر می‌کند و سرزندگی و امنیت آن را افزایش می‌دهد. شفافیت با تعداد پنجره‌ها و درهای ساختمان‌ها در سطح خیابان نسبت مستقیم دارد.

۶-۱- کیفیت کل محیط فیزیکی

جنبه مهم دیگر در محیط خیابان، کیفیت کل محیط فیزیکی یک خیابان است. کیفیت یک خیابان از نظر شرایط فیزیکی، نقش مهمی در جذب افراد بازی می‌کند. نگهداری و کیفیت ساخت بنا به نظر آلن جیکوبز وجه تمایز یک خیابان خوب و خیابانی است که تمام کیفیت‌های دیگر برای خوب بودن را (به غیر از این مورد) داراست (همان، 1996). نگهداری و کیفیت، مراقبت از درختان، استفاده مناسب از ساختمان‌ها و تمام عوامل دیگری را که در ساخت خیابان سهیم‌اند در بر می‌گیرد.

□ **بیانیه کیفی:** کیفیت یک خیابان با میزان نگهداری از ساختمان‌های آن، درختان خیابان و سایر اجزاء ارتباط دارد و بدین واسطه بهبود می‌یابد.

۲- کاربری‌های خیابان^{۱۱}

افراد برای قدم زدن در خیابان و استفاده گسترده از آن احتیاج به دلیل دارند. فروشگاه‌های بزرگ که فضای زیادی را اشغال می‌کنند و نیاز به پارکینگ‌های بزرگ دارند می‌توانند به بهانه دسترسی به راه‌های اصلی و پارکینگ‌های وسیع، به خارج از خیابان اصلی منتقل شوند. در این حالت، فضای کافی برای مغازه‌های کوچکتر در خیابان فراهم خواهد شد (Calthrope, 1993). حضور تعداد بیشتری از مغازه‌های کوچکتر در خیابان سبب استفاده افراد مختلف با سلیقه متفاوت از خیابان‌ها می‌شود. در نتیجه خیابان فعالتر و پویاتر شده و از خشکی و بی‌روحی ناشی از وجود محوطه‌های پارکینگ جلوگیری می‌نماید.

ورودی فضاهای تجاری افراد بیشتری را به استفاده از خیابان در اکثر ساعات روز و می‌دارد. ویلیام وایت در مورد ورودی پلازاها می‌گوید: جریان عابران در ورودی‌های پلازاها (جلوخان‌ها و میدانچه‌ها) از گوشه پله‌های ورودی به ساختمان‌ها نشأت می‌گیرد. او بیان می‌کند که عبور و مرور افراد با استفاده از پله‌ها به عنوان فضایی برای نشستن متناقض نیست بلکه پسندیده و مطلوب است و هرچه جریان بین پلازا و خیابان آسانتر باشد افراد راحت‌تر بین این دو تردد خواهند کرد یا در آنجا درنگ کرده و خواهند نشست (Whyte, 1980).

پویایی و سرزندگی ناشی از حضورپذیری عابران در یک خیابان طبق گفته کالتروپ در ورودی‌های آن روی می‌دهد. او پیشنهاد می‌کند که ورودی‌های اصلی طبقه‌های همکف ساختمان‌ها باید رو به پلازاها، پارک‌ها یا پیاده‌روهای خیابان‌ها باشد و نه به سمت بلوک‌های داخلی یا پارکینگ‌ها (Calthrope, 1993). افراد معمولاً آسان‌ترین راه را برای آنچه در جستجوی هستند اتخاذ می‌کنند. اگر افراد گزینه بهتری غیر از خیابان را برای دسترسی به یک مکان تجاری یا اداری داشته باشند

ترجیحاً آن را انتخاب خواهند کرد. اگر هدف فعال ساختن خیابان است و اگر فعال بودن را یکی از معیارهای خوب بودن خیابان به شمار آوریم، افراد نباید گزینه بهتری غیر از خیابان برای دسترسی به نیازهایشان داشته باشند.

□ **بیانیه کیفی:** تعداد بیشتر ورودی‌های ساختمان‌ها در خیابان و تعداد بالاتر کاربری‌های تجاری در بناهای خیابان، برای فعال و پویا کردن خیابان کلیدی است.

۳ - عابران و قابلیت پیاده روی^{۱۲}

افزایش فعالیت در خیابان‌ها بدون ایجاد قابلیت پیاده روی در آن کافی نیست. افراد باید بتوانند بدون ایجاد مانع از سوی حرکت خودروها، در طول خیابان قدم بزنند. جریان سیال بدون تداخل افراد و اتومبیل‌ها و در دسترس بودن خیابان در شبکه خیابان‌های شهر، دو مورد از اجزای حیاتی یک خیابان و به خصوص یک خیابان اصلی می‌باشند. اهمیت افراد و جریان بدون وقفه عابران یک معیار اساسی است که توسط برامبیل^{۱۳} مورد تأکید قرار گرفته است: «جریان عابران حیاتی است و به مثابه خون زندگی می‌باشد که تعاملات پویا را باعث شده و امکان ترکیب و یکپارچگی خدمات و فعالیت‌های جدا افتاده از هم را فراهم می‌کند» (Brambilla, 1975).

آلن جیکوبز روی عابران و جریان حرکتی آنها به عنوان یکی از پیش نیازهای اساسی برای خیابان‌های خوب تأکید می‌کند. او خیابان را به عنوان مکانی جهت قدم زدن افراد به منظور تفریح معرفی می‌نماید: «ما عملکردهای خیابان را از جمله دسترسی به کاربری‌های متعدد و جابجایی از مکانی به مکان دیگر و از شهری به شهر دیگر از طریق حمل و نقل عمومی یا اتومبیل، بدیهی فرض می‌کنیم» (Jacobs, 1996). خیابان‌های خوب باید این کارکردها را داشته باشند و مسافرت را برای رانندگان یا مسافران وسائط حمل و نقل عمومی آسان، ایمن، خوشایند و از نظر تجربه‌ای که از شهر بدست می‌دهند لذت بخش و مهیج کنند.

جابجایی و حرکت در یک خیابان اصولاً به معنای وجود مکان‌های خوب برای قدم زدن بدون برخورد فیزیکی یا روانی با موانعی از قبیل اتومبیل‌هاست. همانگونه که ویلیام وایت بیان می‌کند: «هرچه جریان بین خیابان و پلازا آسانتر باشد، افراد بیشتری بین این دو عبور و مرور کرده یا درنگ می‌کنند و یا در آنجا می‌نشینند» (whyte, 1980).

پیاده‌روها و نشی آنها اجزای فیزیکی با قابلیت طراحی هستند که می‌توانند برای خلق یک محیط راحت و مطلوب جهت قدم زدن استفاده شوند. طبق نظر پیتر کالتروپ پیاده‌روهای عریض‌تر، نشی‌ها، درختان، سایبان‌ها و طاق نماها می‌باید برای ایجاد محیطی فعال برای پیاده‌ها استفاده شوند. مغازه‌ها باید رو به خیابان‌های تجاری با کمترین عقب نشینی قرار بگیرند (Calthrope, 1993).

لکن نشی‌ها و پیاده‌روها به خودی خود کافی نیستند (Jacobs, 1996) و نباید فقط به عنوان عناصر فیزیکی متمایز کننده حرکت سواره و پیاده به کار روند، بلکه باید محدوده‌های راحتی باشند که عابران در آنها احساس امنیت کرده نفس بکشند و با سایرین در تعامل باشند. عناصر موجود در خیابان و پیاده رو چنین چیزی را ممکن می‌سازند. درختان، سطوح زباله، صندلی‌ها و دیگر اجزاء که می‌توانند در لبه پیاده‌رو بدون ایجاد مانع در مسیر حرکت قرار گیرند و در عین حال محدوده‌ای ایمن برای قدم زدن بوجود آورند، از جمله این عناصر هستند. احساس ایمنی در این محدوده‌ها ممکن است در واقع صورت فیزیکی نداشته باشد (به لحاظ موانع فیزیکی)، لکن در حقیقت باعث تفکیک مسیر پیاده از سواره می‌شوند که در این صورت بیشتر ایمنی روانی ایجاد می‌کند.

اتومبیل‌های پارک شده در راه‌ها و لبه پیاده‌روها هم طبق گفته آلن جیکوبز این تفکیک را بوجود می‌آورند: «باند پارک حاشیه‌ای خودرو در لبه خیابان نیز می‌تواند حرکت سواره و پیاده را تفکیک کند ولی توجه به این نکته ضروری است که

این ویژگی خصیصه خوبی برای خیابان خوب محسوب نمی‌شود. نیاز به یک خیابان خوب که افراد بتوانند در آن به آسانی و با ایمنی قدم بزنند، ظاهراً واضح بوده و دستیابی به آن آسان است» (همان، 1996).

▣ **بیانیه کیفی:** جنبه‌های با اهمیت در رابطه با کیفیت آسایش عابران و قابلیت پیاده روی شامل پیاده‌روهای عریض‌تر، نبود نقص در آنها، وجود درختان برای ایجاد سایه و تمایز واضح بین حرکت پیاده و سواره می‌باشد.

۴ - مکان‌هایی در خیابان

ایجاد فضاهایی که برای افراد دارای کارایی باشد ساده تر و آسان تر از ایجاد فضاهایی است که کارایی لازم را ندارند و این می‌تواند در سرزندگی شهر تفاوت محسوسی ایجاد نماید (Whyte, 1980).

نیاز به حضور افراد در خیابان‌ها ثابت شده است ولی عمده زندگی در خیابان، تعامل افراد با یکدیگر است. این تعامل ممکن است «واقعی» باشد یعنی افراد با هم صحبت کنند یا ممکن است «غیرواقعی» باشد یعنی اشاره و لبخند افراد به همدیگر که گویی تلاشی است برای فهمیدن روحیات همدیگر. چنین تعاملی باعث ایجاد اجتماع در خیابان می‌شود. تعامل در خیابان‌های اصلی ممکن است تا حدودی متفاوت با تعامل در خیابان‌های مسکونی که در آن افراد یکدیگر را بیشتر ملاقات کرده و به تدریج حداقل از نظر چهره همدیگر را می‌شناسند باشد. عناصر فیزیکی یا حتی قابل طراحی تسهیل کننده تعامل بین افراد کدامند؟ افراد قبل از هر چیز نیاز به مکان‌هایی برای گردهم آمدن و گذران وقت دارند تا این تعامل شکل گیرد. چنین مکان‌هایی می‌توانند محل‌های سرو و صرف غذا باشند. غذا یکی از نیازهای مشترک افراد است و جایی که غذا موجود باشد (البته در خیابان) مکانی برای ایجاد تعامل بوجود می‌آید. یک جنبه مهم دیگر درباره گرد هم آمدن و فرصت تعامل وجود «محل‌هایی برای نشستن» است. وایت یک لیست طولانی از این مکان‌ها را برای تجمع به انتخاب افراد بیان کرده است: فواره‌ها، ورودی ساختمان‌ها، محل خرده‌فروشان خیابانی و پله‌های ورودی ساختمان‌ها (همان، 1996). ولی نکته مهم این است که بدانیم افراد به مکان‌هایی برای گردهمایی و تعامل نیاز دارند که به گفته آلن جیکوبز یکی از کیفیت‌های سهیم در ایجاد یک خیابان خوب می‌باشند. او می‌گوید: «این مکان‌ها به عنوان محل‌هایی برای درنگ کردن، ایستادن و نقاط ارجاع دادنی در طول مسیر، به شمار می‌روند» (Jacobs, 1996).

▣ **بیانیه کیفی:** باید مکان‌هایی در خیابان تعبیه شوند که فعال بوده و دارای محل‌هایی برای نشستن و مکان‌های هدفمند باشند؛ از جمله تهیه غذا، تعامل و حتی انتظار.

نتیجه گیری

همان طور که بیان شد خیابان ساده‌ترین جزء و عنصر فرم شهری است. خیابان موجودیتی فیزیکی است که نه تنها ساختمان‌هایی را که آن را تعریف می‌کنند بلکه اجتماع نگهدارنده آن را به هم می‌پیوندد و یکپارچه می‌نماید. از این رو عمده‌ترین اختلاف نظرها در تفکرات طراحی شهری مربوط به شیوه نگرش به خیابان است. در این نوشتار سعی گردید تا به پرسش اساسی در رابطه با کیفیت خیابان‌های شهری و نیز کیفیت‌های مطلوب جهت خلق خیابان‌های خوب پاسخ داده شود.

هر تلاش برای فهم معنای خیابان و نقش آن در فرایند ارتباطات و تعاملات انسانی نیاز به درک ماهیت روابط بین انسان و محیطش و همچنین درک نقش خاص خیابان در این روابط دارد. خیابان‌ها به طرق مختلف بسته به مکان، کاربری، شخصیت، کیفیت، سن و... طبقه بندی می‌شوند. در دنیا خیابان‌هایی وجود دارد که در قیاس با بقیه خیلی موفق بوده‌اند یا حتی خیابان‌هایی یافت می‌شود که یادآور شهری هستند که در بطن آن قرار گرفته‌اند. سنوالی که به ذهن می‌رسد این است که یک خیابان چه موقع خیابان خوبی به شمار می‌رود؟ وقتی که یک خیابان را بهتر از دیگری بدانیم، آگاهانه یا

ناآگاهانه دلایل و توجیه خاصی برای آن می‌آوریم. ولی آنچه مهم است این است که بتوانیم اظهار نظر کیفی خود را در مورد خیابان‌های خوب یا بد تبیین کنیم.

از دیدگاه نظره‌پردازان چندین عامل در حضور پررنگتر یک خیابان شهری به عنوان خیابانی خوب تأثیر داشتند که آن‌ها را تحت عنوان بررسی کردیم و در نهایت بیانیه‌های کیفی را که در حقیقت حاصل شناخت این ویژگی‌هاست ارائه نمودیم. بر این اساس می‌توان سه مورد را با قطعیت درباره تعریف خیابان نتیجه گرفت که عبارتند از: حضور ساختمان‌ها در لبه خیابان، حداقل نسبت ارتفاع به عرض ۴: ۱ و فشردگی ساختمان‌ها از نظر فضای مابین آنها. از سوی دیگر، تعداد بیشتر نمای ساختمان و پیچیدگی در استفاده از مصالح در ساختمان‌ها برای بهبود تنوع بصری خیابان حیاتی است. ضمن این که یک جنبه دیگر تنوع بصری که گاه به عنوان اغتشاش در خیابان از آن یاد می‌شود، تبلیغ‌های خیابانی است که اعمال کنترل‌های شهرسازانه بر روی آن خواهد توانست این عامل را به فاکتور مثبتی در طراحی و خلق یک خیابان خوب تبدیل سازد. عامل دیگر که مطلوبیت خیابان را در نظر کاربران آن افزایش داده و جریان زندگی را در آن فزونی می‌بخشد شفافیت جداره خیابان است که سبب می‌شود خیابان برای عابران جذاب‌تر گردد و سرزندگی و امنیت آن را افزایش یابد که بر پایه مسائل مطرح و بررسی شده می‌توان رابطه‌ای مستقیم بین شفافیت جداره خیابان و تعداد پنجره‌ها و درهای ساختمان‌ها در سطح خیابان قائل شد.

در کنار این مؤلفه‌ها هرگز نمی‌توان مقوله نگهداری و مدیریت و تأثیر مستقیم آن را بر میزان مطلوبیت خیابان نادیده گرفت، چه بسا کیفیت کل محیط فیزیکی خیابان، عاملی جاذبه یا دافعه در میزان حضورپذیری تلقی می‌گردد. از این رو با تأکید بر این فاکتور مهم، آن را با میزان نگهداری از ساختمان‌های آن، درختان خیابان و سایر اجزاء مرتبط دانسته و بهبود آن را بدین واسطه توجیه نمودیم. در ادامه عنوان شد که افراد برای قدم زدن در خیابان و استفاده گسترده از آن احتیاج به دلیل دارند. لذا تعداد بیشتر ورودی‌های ساختمان‌ها در خیابان و تعداد بالاتر کاربری‌های تجاری در بناهای خیابان، برای فعال و پویا کردن خیابان کلیدی است. از سوی دیگر، افزایش فعالیت در خیابان‌ها بدون ایجاد قابلیت پیاده روی در آن کافی نیست. جنبه‌های با اهمیت در رابطه با کیفیت آسایش عابران و قابلیت پیاده روی شامل پیاده‌روهای عریض تر، نبود نقص در آنها، وجود درختان برای ایجاد سایه و تمایز واضح بین حرکت پیاده و سواره می‌باشد.

در نهایت بر این نکته تأکید شد که نیاز به حضور افراد در خیابان‌ها ثابت شده است ولی عمده زندگی در خیابان، تعامل افراد با یکدیگر است. افراد قبل از هر چیز نیاز به مکان‌هایی برای گرد هم آمدن و گذران وقت دارند تا این تعامل شکل گیرد. پس باید مکان‌هایی در خیابان تعبیه شوند که فعال بوده و دارای محل‌هایی برای نشستن و مکان‌های هدفمند باشند؛ از جمله تهیه غذا، تعامل و حتی انتظار.

پی نوشت‌ها:

- 1 - William Whyte
- 2 - Rudofsky
- 3 - Jane Jacobs
- 4 - Allan Jacobs
- 5 - Distance ratio
- 6 - Ellis
- 7 - Peter Calthrope
- 8 - Outdoor advertising
- 9 - Transparency
- 10 - Eyes on street
- 11 - Street uses
- 12 - Walkability
- 13 - Brambilla

فهرست منابع:

- بنتلی؛ الک؛ مورین؛ مک گین؛ اسمیت. (۱۳۸۲)، محیط های پاسخده، مصطفی بهزادفر، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.
- جیکوبز، جین. (۱۳۸۶)، مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی، حمیدرضا پارسی، آرزو افلاطونی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
- قریب، فریدون. (۱۳۸۵)، شبکه ارتباطی در طراحی شهری، چاپ چهارم، تهران، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- کریر، راب. (۱۳۸۳)، فضای شهری، خسرو هاشمی نژاد، چاپ اول، اصفهان، نشر خاک.
- کنف لاکر، هرمان. (۱۳۸۷)، اصول برنامه ریزی (طراحی) تردد پیاده و دوچرخه، فریدون قریب، چاپ دوم، تهران، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- گیبونز، جوانا. اوبرهولز، برنارد. (۱۳۸۶)، مناظر خیابانی شهر، امیر اعلاعدیلی، اصفهان، انتشارات همام.
- نگ، جان. (۱۳۸۶)، طراحی شهری: گونه شناسی رویه ها و طرحها، حسین بحرینی، چاپ اول، تهران، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- قربانیان، مهشید. (۱۳۸۷)، خیابان های اصلی شهر؛ ارائه دستورالعمل های طراحی با رویکرد " فضایی برای زندگی و حیات جمعی "
- تابنده، روزبه. (۱۳۸۴)، "سمفونی خیابان"، مجله جستارهای شهرسازی، تهران، شماره ۱۳ و ۱۴، پائیز ۱۳۸۴.

- Anderson, S. 1978. On Streets. The Institute For Architectural Studies, MIT Press
- Appleyard, Donald, Kevin Lynch, and John R. Myer. 1964. The View from the Road. Cambridge: Published for the Joint Center for Urban Studies of the Massachusetts Institute of Technology and Harvard University by the M.I.T. Press, Massachusetts Institute of Technology.
- Calthorpe, Peter. 1993. The Next American Metropolis. Chichester, West Sussex: Academy Editions
- Douglas, Porteous, J. 1977. Environment and Behavior, Planning and Everyday Urban Life. Reading, Mass.: Addison-Wesley Pub. Co.
- Ellis, William C. ed. Anderson, Stanford Owen. 1978. "The Spatial Structure of Streets". On Streets. Cambridge, MA: MIT Press
- Gehl, Jan. 2006. Life Between Buildings: Using Public Space, Van Nostrand Reinhold
- Jacobs, Allan B. 1996. Great Streets. Cambridge, MA: MIT Press.
- Jacobs, Jane. 1961. The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House.
- Lynch, Kevin. 1981. A Theory of Good City Form. Cambridge, MA: MIT Press.
- Moughtin, C. 1992. Urban Design: Street and Square, Oxford: Butterworth Architecture
- Rudofsky, Bernard. 1969. Streets for People; a Primer for Americans. Garden City, N.Y.: Doubleday
- Schwartz, Gail Garfield. 1984. Where's Main Street, U.S.A.? Westport, Conn.: Eno Foundation for Transportation.
- Southworth, M. Ben Joseph, E. 2003. Streets and the Shaping of Towns and Cities, McGraw Hill
- Whyte, William Hollingsworth. 1980. The Social Life of Small Urban Spaces. Washington D.C.: Conservation Foundation.