مدیریت شهری
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015
۴۹-۶۶
زمان دریافت مقاله: ۱۳۹۴/۳/۴ زمان پذیرش نهایی: ۱۳۹۴/۶/۲۳

پویاسازی پیاده روها و معابر شهری با تاکید بر کاربست 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
شـهرها در گذشـته از قابلیـت پیاده مـداری بالایـی بهـره می برده انـد کـه به موجـب انقـلاب صنعتـی و گسـترش حرکت اتومبیـل موضوع حرکـت پیاده در شـهرها بـه فراموشـی سـپرده شـد. پیـاده روی به دلیـل کم هزینـه بودن، در دسـترس بـودن و عـدم وابسـتگی بـه عنصـری خـاص بـه عنـوان اصلـی تریـن الگـوی جابجایـی در داخـل کانونهـای زیسـتی به شـمار مـی رود. بـه دنبـال آلودگی های زیسـت محیطی، کاهش سـوخت فسـیلی و پایین آمدن کیفیت فضاهای شـهری، سیاسـت اسـتفاده از حمل و نقل عمومی و کاهش اسـتفاده از اتومبیل شـخصی رواج یافت و در این راسـتا رویکـرد برنامه ریزی و طراحی شـهری در جهـت احیـاء حرکـت و حضـور عابـر پیـاده در فضاهای شـهری در چنـد دهـه اخیر شـکل گرفته اسـت. در ایـن پژوهش به بررسـی عناصـر تصویـری و چگونگـی تاثیرگـذاری آنهـا بـه عنـوان عناصـر پویاسـاز فضاهـای شـهری پرداختـه می شـود. هدف دسـتیابی بـه درکـی عمیق تر از تصاویـر و تاثیـر آنها بـر روی انسـان و برخوردی مفهومی تر بـا مقوله طراحی عناصـر شـهری در محیـط بـا توجه به روانشناسـی رفتـار اجتماعـی و ادراک جمعـی اسـت کـه بتـوان آن را در قالـب طراحـی معمـاری و طراحـی منظر شـهری را مدنظـر قـرار داد. پرسـش این پژوهش این اسـت کـه تاثیر عناصر گرافیک محیطی بر انسـان در راسـتای پویاسـازی فضاهای شـهری چیست؟ نکاتـی کـه مـورد بررسـی قـرار گرفته شـامل انـواع عناصـر تصویری بـوده و همچنیـن تاثیرگـذاری طراحی منطقی بر اسـاس روان شناسـی و فیزیولوژی انسـان بـرای پویاسـازی شـهری بـا توجـه بـه اطـلاع رسـانی لحظـه ای و بررسـی اهـداف ادراک جمعـی در طولانـی مـدت می باشـد. نتایـج پژوهـش نشـان می دهـد کـه با طراحـی منطقـی عناصر تصویـری مبتنی بر اسـتفاده مناسـب از گرافیک محیطی و بررسـی درک روانشـناختی از انسـان و حافظه جمعـی در فضاهـای شـهری (در سـطوح کوچک یـا بزرگ) تاثیـرات عمیقی را بـر شـهروندان و عابریـن پیـاده در محیط و فضاهای شـهری طراحی شـده می تـوان گذاشـت کـه بـه پویاسـازی فضاهای شـهری منجر می شـود.
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 avoiding 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.

* نویسنده مسئول مکاتبات، شماره تماس ۰۹۳۷۸۸۹۷۰۷۵ ، رایانامه: omidebrahim@hotmail.com

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]

مقدمه

موضـوع علم «طراحی شـهری» خلـق فضاهای عمومی با کیفیت در سـطح شـهر می باشـد، آن جا کـه زندگی عمومـی افـراد در جریـان اسـت و در خیابـان و میـدان و پـارک، مـردم بـا ویژگی هـا و کیفیت هـای مطلـوب و نامطلـوب آن در تمـاس مسـتقیم قـرار می گیرنـد. «سـرزندگی و پویایـی» بـه عنـوان یکـی از مولفه های کیفیـت طراحی شـهری بـه همراه ۱۶ مولفـه دیگر در خلـق فضاهـای باکیفیت مطرح اسـت (گلـکار، ۱۳۸۷، ص ۱۱). همچنین، شـهر مجموعـه ای از ترکیب عوامل مختلـف طبیعـی، اجتماعـی و محیطـی سـاخته شـده توسـط انسـان اسـت. اهمیت طراحی مناسـب «عناصر و المانهـای گرافیکـی شـهری»، امـری اسـت کـه بایـد توجـه ویژه ای به آن داشـت تا در نهایت سـبب افزایش کیفـی وکمـی محیـط زیسـت شـهر و ایجـاد امنیـت و آسـایش بـرای شـهروندان گـردد. بایـد درنظـر داشـت کـه امـروزه بـا صنعتی شـدن زندگی-هـای شـهری کمتـر حـس تعلـق بـه مـکان و خاطره انگیـزی را در شـهروندان می تـوان جسـتجو کـرد، چراکه در شـهرها مکانـی و یـا عناصـری به ایـن منظور طراحـی نگردیده اسـت. همچنیـن عوامـل تأثیرگـذار بـر کیفیـت فضای شـهری و میـزان پاسـخ دهندگی محیط گوناگـون بوده و نظریه پـردازان مختلـف بـا ارائـۀ دسـته بندی های متفـاوت بـه آنها اشـاره نموده انـد. این عوامـل عبارتند از: «پویایی و سـرزندگی، خوانایی، تنوع، انعطاف پذیری محیـط، امنیـت، نفوذپذیـری و سـهولت دسترسـی، هماهنگـی اجـزای تشـکیل دهندۀ فضـای شـهری و ...» (بنتلـی و همـکاران ۱۳۸۹، تیبالـدز ۱۳۸۷، پامیـر ۱۳۸۹) که توسـط برنامه ریزی و طراحی شـهری قابل دسـتیابی هستند.

از آن جـا کـه در شـرایط امـروزی شـهرها فضاهـای عمومـی آن معـرف هویـت و شـخصیت و میـزان رونق و جذابیـت یـک شـهر هسـتند، در صحنـه رقابـت شـهرهای مختلـف بـه لحاظ جـذب سـرمایه ها، جذب نیـروی انسـانی، جذب توریسـم و غیـره «ارتقاء کیفیت بصـری محیـط» از مهم ترین امور اسـت. تغییر شـرایط در جوامع شـهری، توسـط تغییـرات اخیـر در الگوهای زندگـی خیابـان بهتـر و واضحتـر می توانـد توضیـح داده شـود. امـروزه در سرتاسـر دنیـا مراکـز شـهری «سـواره محور» بـه سیسـتم «پیاده راه هـا» تبدیـل شـده انـد؛ زندگـی در فضاهـای عمومـی چـه نزدیک و چـه دور از فعالیت هـای تجـاری، به طـور برجسـته ای افزایـش یافته اسـت و زندگی شـهری کاملاً تفریحی و اجتماعـی نیـز رشـد یافته اسـت.

از سـویی دیگـر، «عناصـر تصویـری» یکـی از عناصـر مهـم طراحـی فضاهـای شـهری هسـتند کـه بی شـک در بسـیاری از مـوارد نیـز جـزء نشـانه-های یک شـهر محسـوب می شـوند که متاسـفانه مـورد توجـه نبوده و به دسـت فراموشـی سـپرده شـده اسـت. شـهر یک اثر هنـری بـزرگ اسـت کـه آفرینندگانـی به وسـعت خود و بـه تعـداد جمعیتـش دارد. امـروز یکـی از بزرگتریـن مشـکلات مطـرح شـده در جوامـع رو بـه رشـد، فاصله بیـن انسـان و طبیعـت و عدم شـناخت صحیح انسـان از ذات خـود و خواسـته های درونـی آن در زندگـی شـهری اسـت. بـا توجه به گسـتردگی موضـوع مطمئناً نمی شـود راه حـل قطعـی بـرای آن پیـدا کـرد امـا بـا روشـهای بسـیار سـاده می تـوان آن را در جهـت مثبت هدایـت نمود؛ برای مثـال می توان با اسـتفاده از عناصر صوتـی و تصویـری مکان هایـی بـرای مکـث، خلاقیت، پـرورش و نزدیـک شـدن بـه ذات جسـتجوگر و فعـال بشـر طراحـی گـردد تـا فضاهـای شـهری کـه قابلیـت پذیـرش و نیـاز ایـن عناصـر را دارا می باشـند، شـکل گیرنـد. هـدف نهایـی یک شـهر ایجـاد محیطـی خلّاق بـرای انسـان هایی اسـت کـه در آن زندگـی می کننـد و محیطـی اسـت کـه بـا توجـه بـه سـلائق و تفکـرات مختلـف و زمینه هـای خلاقیـت و رشـد افـراد را آزادانه بـرای افـراد جامعه محیا می سـازد. محیط های شـهری فضاهایـی هسـتند کـه بیشـترین ارتبـاط را با انسـان و فضـای زندگـی پیرامونشـان ایجـاد می کننـد و ایـن بهتریـن بهانـه بـرای سـازماندهی فضاهایی برای رشـد و پـرورش خلاقیـت، ایجـاد ارتباط و مکانی برای شـکل گیـری خاطـره و در ادامـه آن ایجـاد حـس تعلـق بـه

۱. سـوره نحـل آیـات ۹۵ تـا ۱۰۰ ناظـر بـه مفهـوم حیـات طیبه قرآنی اسـت. ضمـن آنکـه واژه قرآنی حَیَـوةً طیِّبَـةً در آیه ۹۷ سـوره نحل ذکر شـده اسـت.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]

مکان است.
موضوع مورد بررسی در این پژوهش تاثیر تصویری در طراحی محیطی و طراحی شهری به منظور ایجاد مکان هایی پویا و خاطره انگیز در پیاده راه های شهری است که در ادامه به تفصیل مورد اشاره قرار می گیرد.

ادبیات نظری

پیاده راه ها

«تیبالدز» پیاده راه ها را چیزی بیش از مجموعه مغازه ها می دانست. از نقطه نظر وی این مکان ها زمینه های فرهنگی، تفریحی، فراغتی، گردشگری، زندگی مدنی و تبادل دیدگاه ها، عقاید و نظرات جامعه را فرآهم می آورند (تیبالدز، ۱۳۸۵، ص۷۶). «رابرت کوآن» بر این باور است که: «پیاده مدار کردن عبارت است از ایجاد خیابان ها یا فضاهای رها از آمدوشد سواره» (p۲۸۵,۲۰۰۵,Cowan). «روبرتو برامبیلا» و «جیانی لونگو» خیابان های پیاده را خیابان های منفردی می دانند که بر روی جریان ترافیک بسته شده و دسترسی وسایل نقلیه موتوری در شرایط اضطراری وجود دارد و به سرویس های خدماتی و حمل بار در ساعات محدودی اجازه تردد داده می شود (p۶۳۸,۲۰۰۳,Brambilla)؛ وی در بحث برنامه ریزی پهنه های پیاده بیان می کند که موفقیت پهنه پیاده به برنامه جامع سیستم ترافیک وابسته است. برنامه باید مشکلات بالقوه افزایش ترافیک و نیاز به فضای توقف در خیابان های همجوار را در نظر داشته باشد و شرایط حمل بار و خدمات رسانی فرآهم شود (p۶۳۹,۲۰۰۳,Brambilla). «هالپرین» از خیابان پیاده به عنوان ساده ترین بخش چندمنظوره و حیاتی فضای باز شهری نام می برد. به باور او طراحان شهری باید کیفیت های زیباشناسانه خیابانهای قدیمی، از جمله آرامش، حس همسایگی و مقیاس شهری را با عبارات مدرن امروزی باززنده سازند (p۱۵,۱۹۶۳,Halprin). وی همچنین در طراحی فضاهای شهری مناسب برای عابر پیاده تأکید می کند که برنامه ریزی و طراحی می بایست از دید پیاده صورت پذیرد (p۱۹۴,۱۹۶۳,Halprin). «یان گهل» معتقد است کاستن فواصل، کم کردن سرعت حرکت از سواره به پیاده، کاهش تعداد طبقات و اختلاف ارتفاع ها و جهت گیری رویاروی کانون های فعالیتی راهکارهایی هستند که می تواند امکان بالقوه تماس افراد و حضور آن ها در فضا را تا سطح بالفعل بالا ببرد (p۶۴,۱۹۸۷,Gehl).

از سوی دیگر، «یک عده افرادی هستندکه به قصد تفریح وارد فضاهای شهری می شوند و به دنبال کسب تجربه ای لذت بخش از فضا هستند. برای این گروه معنای تفریح در واقع یک تجربهٔ احساسی و لذت بخش است که با تمایل افراد در هنگام فراغت به آنها دست می دهد» (مجنونیان، ۱۳۷۴، ص ۱۶).

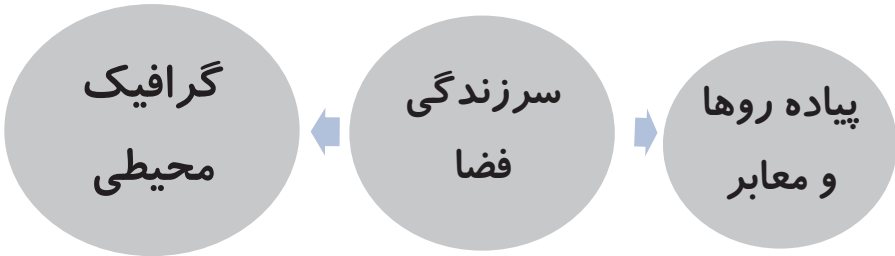
از آنجا که تجربهٔ لذت توسط کلیهٔ حواس صورت می گیرد و یکی از این حواس حس باصره است که بعنوان رشد یافته ترین حس در انسان، نقش قابل توجهی در احساس لذت انسان از فضای شهری دارد، زیبایی های بصری- که به طور مستقیم با طراحی گرافیک شهری و گرافیک محیطی ارتباط دارد- ، برای این گروه حائز اهمیت می باشد. از طرفی لَنگ زیبایی بصری را جز نیاز انسان دانسته (پاکزاد، ۱۳۸۸، ص ۳۹) و «کامیلوسیت» زیبایی-های بصری کالبد شهر را موجب حس غرور و افتخار مردم آن شهر می داند (شماعی، ۱۳۸۹، ص ۱۶۹).

افرادی هستند که به قصد انجام فعالیت های اجباری وارد فضای شهری می شوند و معمولاً دارای زمان کافی نبوده و به دنبال اهداف خود هستند. این افراد واقعا به اشیاء نگاه نمی کنند بلکه تنها میزانی از آن را می بینند تا حدی که تشخیص دهند این اشیاء به کدام نوع یا گروه تعلق دارند و سپس از آنها می گذرند (Taylor, ۲۰۰۹ , P.۱۹۴). به همین جهت پویایی و خوانایی فضا برای این افراد اهمیت ویژه ای می یابد.

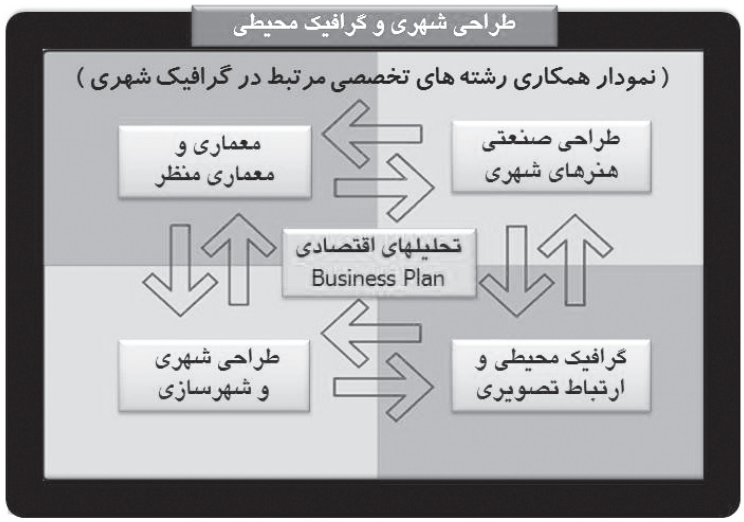
سرزندگی و پویایی فضایی

مهم ترین عامل در خلق فضاهای پویا و سرزنده، تامین شرایطی است که در آن ارتباط اجتماعی،

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]



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.

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

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 محیطی در این رابطه نظر دارد.

پیاده راه ها و تداوم و سرزندگی زندگی 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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]





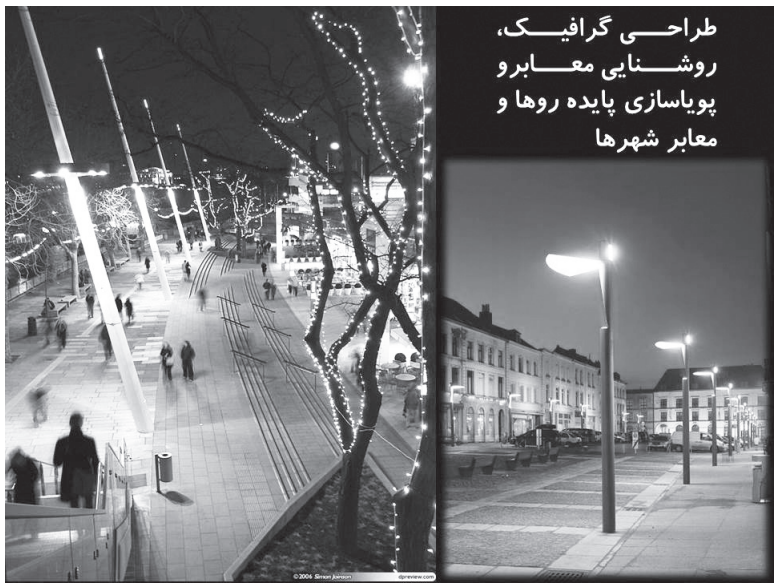
تصویر ۱ و ۲. استفاده از حجمها و مجسمه های شهری برای ایجاد سرزندگی و پویایی فضاهای پیاده؛ ماخذ: سایت شهر فلوریدا، آمریکا.

و تجریدی شـدن کامل آن خواهد شـد» (افشـارنادری، ۱۳۷۶، ص ۶۸).

معابـر پیـاده یـا پیاده راه هـا، معابـری بـا بالاتریـن حد نقـش اجتماعـی هسـتند کـه تسـلط کامـل بـا عابـر پیـاده بـوده و تنها از وسـایل نقلیـه موتوری بـه منظور سـرویس دهی بـه زندگی جـاری در معبر اسـتفاده می شـود. ایـن معابـر می تواننـد بـه صـورت کوچـه، بـازار، بازارچـه، مسـیری در میـدان، پـارک یـا فضـای یـک مجتمـع شـکل بگیرنـد. پیاده راه هـا بـا از میـان بـردن ترافیـک عبـوری سـواره در بخشـی از شـهر ایجـاد می شـوند، و بـه دلایـل معمارانـه، تاریخی یا تجاری شـکل مـی گیرنـد. پیاده راه هـا، محل حضور همه شـهروندان و مشـارکت آنـان در زندگـی جمعـی شـان مـی باشـد. ایـن فضاها در مقیاس همه شـهر عمل کـرده و پذیرای گـروه هـای مختلفی از شـهروندان می باشـد. پیـاده راه هـا علاوه بـر نقش ارتباطی و دسترسـی، مکانـی امن و راحـت بـرای تمـاس اجتماعی، گـردش و تماشـا فراهم مـی آورد. در پیاده راه هـا، آزادی عمـل انسـان پیـاده بـرای توقـف، مکـث، تغییـر جهـت و تمـاس مسـتقیم بـا دیگـران بسـیار زیاد اسـت. از ایـن رو شـهروندان به تدریـج بـه حضـور در شـهر و انجام فعالیت هـای مدنی عادت کرده و زمان بیشـتری را در فضاهای شـهری می گذراننـد و ایـن به نوبه خـود به بهبـود و ارتقاء فرهنگ و عـادات شهرنشـینی؛ از جملـه رعایت حقـوق دیگران و احسـاس مسـئولیت در برابـر جامعـه کمـک می کند کـه بـه خصـوص بـرای جوانـان و کـودکان می توانـد نمونـه زنده آموزشـی محسـوب شـود. «سـرزندگی» از ویژگی های اساسـی و اصلی پیاده راه هاسـت، از این رو مـی بایسـت در پیاده-راه هـا همواره زندگـی اجتماعی در جریـان باشـد. این فضا همچنین می بایسـتی بتواند جـاذب طیـف وسـیعی از شـهروندان بـوده و خـود را همـواره بـا رویدادهـای درون خود هماهنگ سـازد. لذا «انعطـاف پذیـری» نیـز از ویژگـی هـای مهـم در پیاده راه هاسـت و در نهایـت آنچـه که متضمـن حضور همه شـهروندان و زندگی دایمی در پیاده راه هاسـت، ایمنی ایـن فضا می باشـد.

بـر اسـاس دیـدگاه لینچ که در کتاب «سـیمای شـهر» آمـده اسـت، جداره هـای پیاده روهـای شـهری در صـورت خوانـا بـودن می توانند به مسـیر یابـی و ایجاد تصویـر ذهنی از شـهر در ذهن شـهروندان کمک نماید (لینـچ، ۱۳۸۷)؛ هرچنـد در خوانایـی فضاهای شـهری عوامـل مختلفـی نقـش دارنـد کـه لینـچ آنهـا را در ۵ گـروه «لبه هـا، نشـانه ها، محله هـا، گره هـا و راه هـا» دسـته بندی نمـوده اسـت (لینـچ، ۱۳۸۷). از طرفـی

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]



تصویر ۳ و ۴. نورپردازی و استفاده از طراحی های خاص گرافیکی در انها 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،

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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]

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» همهٔ فعالیت هایی که به توجه فعال نیاز دارند اندازهٔ 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).

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

۲.«**نظریه عاملی هیجان**»: بر اساس «نظریهٔ 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- آرمیدگی**» 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 درحد متوسط اند که یکی بالا و دیگری پایین باشد و زمانی پایین هستند که احساسات فعالیت و احساسات هشیاری هر دو پایین



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.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]

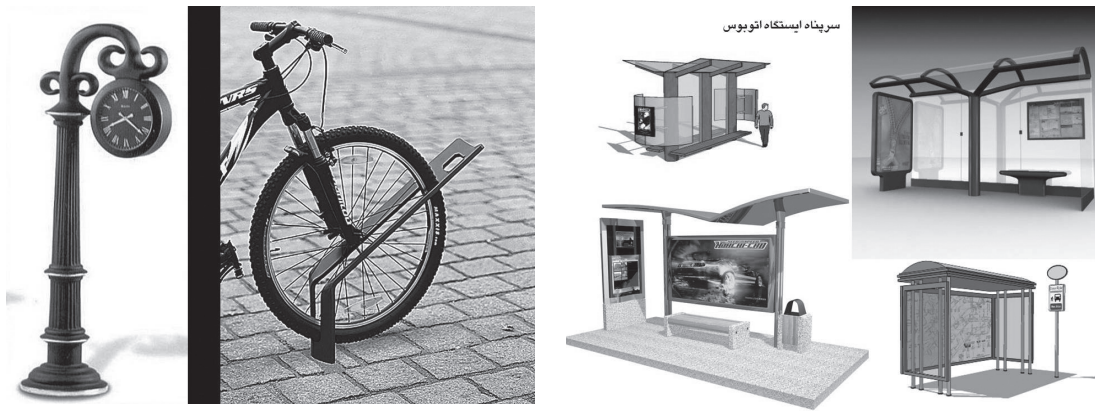
باشند.

هرکدام از این ابعاد مستقل از یکدیگرند، بنابراین ممکن است احساسات مربوط به یک بعد کاملا تغییر کند در حالی که احساسات ابعاد دیگر همانگونه باقی باشد. ترکیبات متفاوت این سه بعد به تجارب هیجانی متفاوتی می انجامد. برای مثال احساسات خوشایندی و برانگیختگی پایین همراه با تسلط بالا به خستگی، احساس خوشایندی کم، برانگیختگی بالا و تسلط پایین به اضطراب منجر می شود (مک اندرو، ۱۳۸۷، ص ۷۷). با توجه به نظریهٔ سه عاملی هیجان اینگونه استنباط می شود که در میان عوامل مختلف محیطی، پیاده روها از جمله مواردی هستند که در تعیین این سه بعد نقش ایفا می کنند. این ابعاد با توجه به اهداف شهروندان می تواند به طرق مختلفی تفسیر شود. به عنوان مثال زیبایی پیاده روها برای افرادی که به قصد تفریح وارد فضای شهری می شوند می تواند بر خوشایندی آنها تأثیر بگذارد. همچنین پیچیدگی های فضا برای این افراد به ایجاد سطح بالاتری از برانگیختگی می انجامد 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 پیاده روها می شوند، باتوجه 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 بی مورد ناشی از یافتن مسیر و یا کاربری مورد نظر می تواند بر خوشایندی و رضایتمندی افراد تأثیر بگذارد. بنابراین با توجه به اهمیت این سه بعد و نوع هدف افراد در فضا می بایست پیاده روها شهری دو اصل زیبایی و خوانایی را به صورت همزمان برآورده سازند که این امر نیازمند گرافیک محیطی کارآمد در فضاهای شهری خواهد بود.

پیاده راه ها و گرافیک محیطی

از دیدگاه «گرافیک محیطی» می توان المان های صوتی و تصویری را عنصر مناسب و گویایی برای این نوع ارتباط ها دانست. می توان با استفاده از این عناصر، فضایی را در مسیر پیاده راه ها طراحی نمود تا توجه عابرانی که با سرعت هرچه تمام تر برای جانماندن از زندگی ماشین از این مسیرها در حال عبور هستند بی آنکه به اطراف خود توجهی داشته باشند، تا لحظه ای از سرعت خود کاسته، حتی برای چند لحظه هم که شده به منظور کنجکاوی نیز جذب این المان ها شده، و در نتیجه حادثه ای رخ دهد و خاطره ای ثبت شود. هویت که خود نیز نقش به سزایی در تعاملات اجتماعی دارد اینگونه تعریف می شود: حسها و تعلق خاطرهایی که فرد از محیط اطراف خود دارد و کیفیتها و توقعات متفاوتی را در ذهن بوجود می آورد که دست آوردی همچون خاطرات را دارد و نقش مهمی را در طراحی مبلمان شهری ایفا می کند، چراکه این هویت است که طراحی هریک از المان های شهری را منحصر به فرد می کند و به آن کالبد معنا می بخشد. این المانهای صوتی و تصویری هستند که می توانند به گونه ای طراحی شوند که خاطره ای را که می سازند با مکان طراحی شده موضوعیتی داشته و بعدها با شنیدن آن صداها و یا دیدن گونه ای از رنگ ها و تصاویر، خاطراتی با موضوعیت مکانی مشخص یاد آوری گردد. با توجه به ساختار محلات قدیمی و عناصر موجود در آنها ثبت خاطرات برای انسان بی گمان آسان تر از محلات جدید است ولی در بعضی محلات که عناصر قدیمی وجود ندارد با احداث یک پیاده روی جدید یا به کارگیری نوعی کفپوش خاص، یا یک نور پردازی متنوع، و با طراحی المان های صوتی و تصویری خاص آن محله باعث هویت بخشی به آن محله شده به طوری که به دلیل داشتن چنین خصایصی از دیگر محلات شاخص تر به نظر می آید و همین عامل سبب به وجود آمدن حس تعلق در افراد آن محله شده است. پیاده راه ها در برخی از مناطق جذب سفر برای استفاده اختصاصی عابرین پیاده و یا اولویت دهی به استفاده

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]



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

از عابریـن پیـاده طراحـی مـی شـوند. وجـود مناطـق اختصاصـی بـرای عابریـن پیـاده، باعـث ترغیـب پیاده روی مـی گـردد. ایجـاد پیاده راههـا یکـی از روشـهای اعمـال محدودیـت های ترافیک می باشـد. پیاده راه ها، تسـهیلات خـاص و جاذب سـفر بـرای عابران پیـاده در نظـر گرفته می شـود. سـاخت پیـاده راه یـا خیابانی که بـه عابریـن پیـاده اختصـاص داده شـود در شـهر هـای بـزرگ جهـان متداول می باشـد. هـدف از ایجـاد پیاده راه در مناطـق تجـاری مرکـزی توجـه بـه ایـن اولویت قـرار می گیـرد، ایجاد مناطـق مخصوص عابریـن پیاده در مراکـز تجاری باعث رونق اقتصادی شـده و آلودگیها را در ایـن مناطـق کاهش می دهد. بطور کلـی پیاده راه عبـارت اسـت از خیابانـی که قبلاً توسـط وسـایل نقلیه موتـوری مـورد اسـتفاده قـرار می گرفتـه و از طریـق اعمـال محدودیت هـای شـدید عبـور و مـرور بـرای وسـایل نقلیـه موتـوری محیـط مناسـبی جهـت تـردد عابریـن پیـاده بوجـود آمده اسـت.

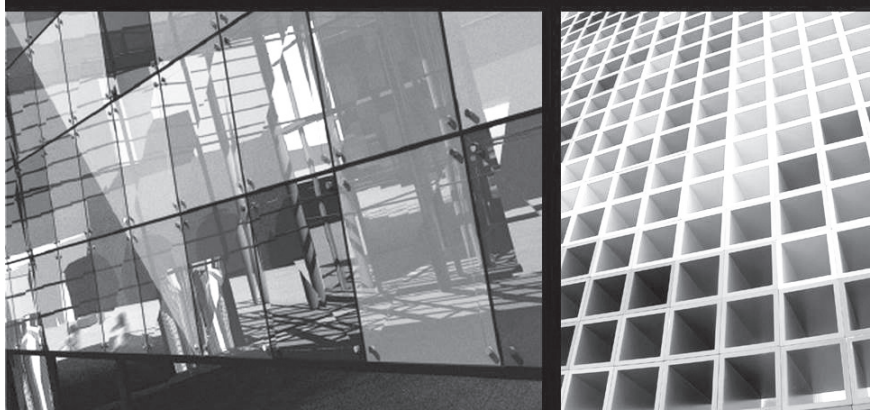
پیاده راه هـا، طراحی گرافیک و زیبایی شناسـی شهر ی

«زیبایـی شناسـی در معمـاری»، توسـط افـراد زیادی «ترکیـب مناسـب اجـزای متضـاد در کنـار یکدیگـر یا هماهنگی» تعریف شـده اسـت. به عنوان مثـال «آندره پالادیـو» زیبایـی را نتیجۀ شـکل و رابطۀ متقابل آن با کل تلقی می کند. «الکسـاندر پوپ» نیز نظری مشـابه داشـته و معتقـد اسـت زیبایـی دقـت اجـزای خاصـی نیسـت، بلکـه نیرویـی به هم پیوسـته اسـت کـه نتیجۀ توازن و انسـجام همۀ اجزاء می باشـد (شـماعی، ۱۳۸۹، ص ۱۶۶). «گروتـن» نیـز معتقـد اسـت «هماهنگی یا هارمونـی نظمـی اسـت کـه بین اجـزاء تشـکیل دهندۀ یـک پدیـده وجـود دارد» (گروتـر، ۱۳۸۶، ص ۳۵۵). او بـر این باور اسـت کـه «مـواد، رنگ ها، و طـرح ظاهری همگـی بایـد بـا یکدیگر هماهنگی داشـته باشـند و نیز لازم اسـت کـه تابـع نظمـی برتـر و فراگیـر تر باشـند» (گروتـر، ۱۳۸۶، ص ۳۵۶).

بـا توجـه بـه نظریـات گفتـه شـده اینگونـه اسـتنباط می شـود کـه در بررسـی پیاده روهـا ویژگی هـای انواع اجـزای تشـکیل دهندۀ جـداره از جملـه؛ ابعـاد بدنـه، موقعیـت بدنـه، جنس، بافت سـطوح، رنگ، بازشـوها و گشـایش ها و خلـل و فرج هـای داخـل آن می بایسـت بـا یکدیگـر هماهنـگ باشـند و کلیتی را ایجـاد نمایند. طبـق نظر پاکزاد، شـرط اساسـی تشـخیص چیـزی به عنـوان کل دسـت کم وجـود شـباهتی میان اجـزاء آن اسـت. برای اینکه چیزی به صورت یک کل دیده شـود بایسـتی بیـن اجـزاء آن حداقـل در یکـی از زمینه های شـکل، اندازه، جنس، رنگ و یا محتوا شـباهتی موجود باشـد. هرچه نـوع اجزاء از شـباهت بیشـتری برخوردار باشـند زودتـر در جمـع بـه صـورت یـک کل به چشـم خواهنـد آمد و هرچـه هر جزء به تنهایی کاملتر باشـد، مجموعـه به مجموعه ای نامتجانس شـبیه خواهد شـد و کلیـت موردنظـر فاصلـۀ بیشـتری را از یـک واحـد

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]

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.



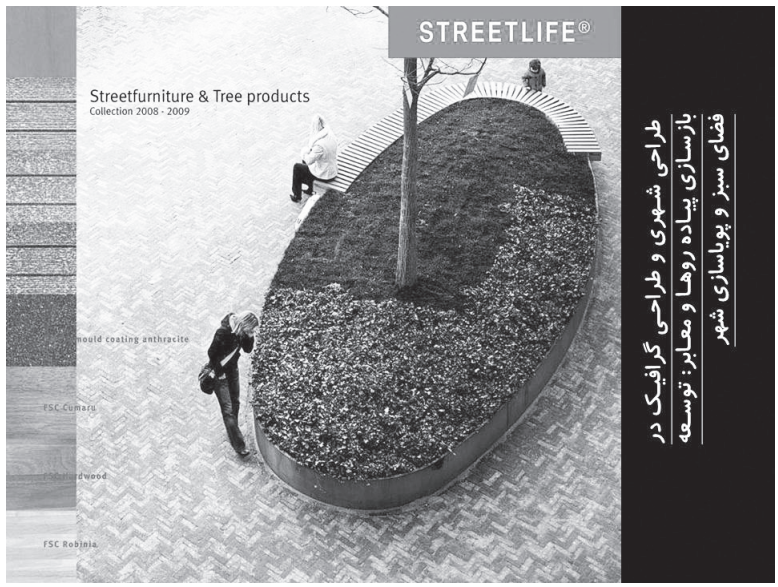
مدیریت شهری
فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۱ زمستان ۹۴
No.41 Winter 2015

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

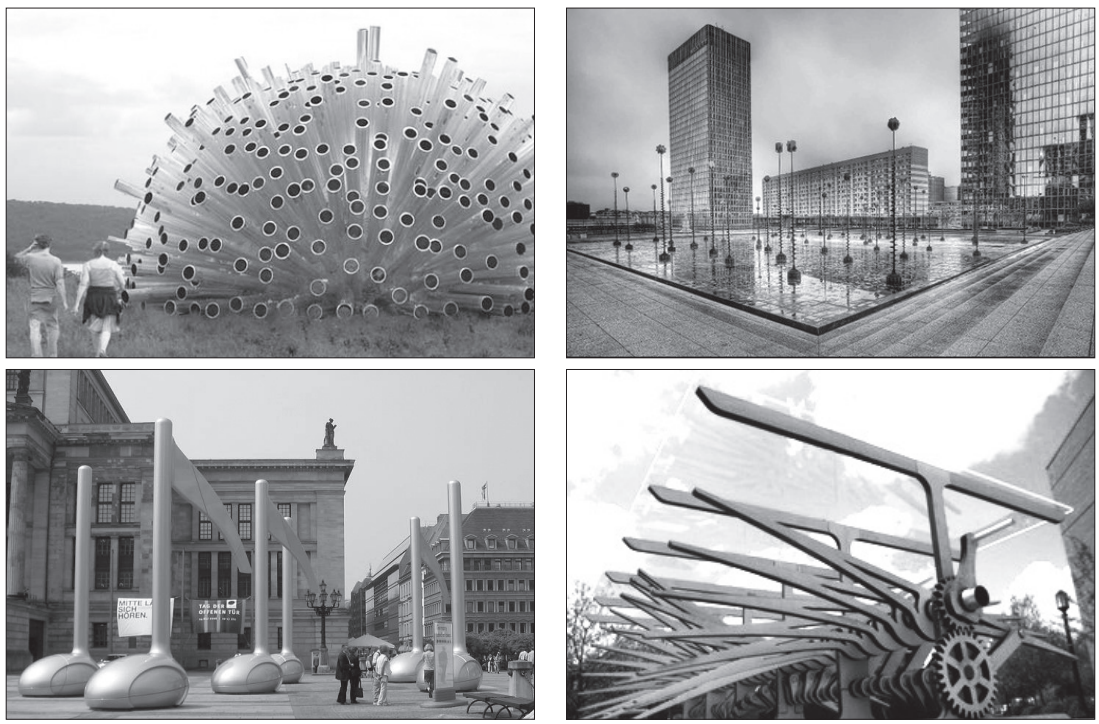
از طرفی در هنگام دیدن یک شیء انسان به دنبال درک کلیت آن شیء است، چراکه ذهن انسان تمایل دارد هر ترکیبی را تا حد امکان، ساده کرده و تنش های موجود را کاهش دهد. جهت درک اشیاء انسان یا به کل بینی (گشتالت) و یا به جزء بینی می پردازد. در کل بینی یا گشتالت در وهلهٔ اول کلیت شیء درک شده و سپس جزئیات آن درک می گردد و در جزء بینی فرد سعی می کند که از طریق بررسی تک تک اجزاء به درک کلیت نائل آید (پاکزاد، ۱۳۸۸، ص ۱۱). درصورتی که کلیت درک نشود به ذهن سپاری فضا مشکل شده و فرد می بایست هر دفعه در هنگام مواجهه با آن فضا مجددا با صرف انرژی فکری و زمان به بررسی فضا پرداخته و پردازش از پایین به بالا صورت گیرد (مک اندرو، ۱۳۸۷، ص ۳۷)، چراکه نمی تواند کلیت فضا را به ذهن بسپارد. هرچند در اغلب اوقات افراد از به ذهن سپاری فضا خودداری نموده و تنها برخی ساختمان های مشخص جداره را به عنوان نشانه در نظر می گیرند. بنابراین آشفتگی جداره های شهری نه تنها زیبایی محیط را تحت تأثیر قرار می دهد بلکه از خوانایی جداره ها و فضاهای شهری نیز می کاهد.

در نهایت می توان چنین نتیجه گرفت که با توجه به نحوهٔ درک محیط توسط حس بینایی در انسان و نیاز به درک سریع کلیت فضا توسط افراد، استفاده از نظمی ساده که به راحتی قابل درک بوده و خاص یک فضای شهری باشد، برای کلیت جداره و اعمال نظمی پیچیده تر در جزئیات هر یک از نماها که موجب خوانایی تک تک آنها شده و از یکنواختی جداره می کاهد، در قالب نظم کلی جداره مناسب به نظر می رسد. بدین طریق می توان دو کیفیت «زیبایی شناختی» و «خوانایی» را به طور همزمان در پیاده روها تأمین نمود. استفادهٔ 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 زیبایی شناسی گرافیک محیطی نقشی عمده خواهد داشت.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]



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

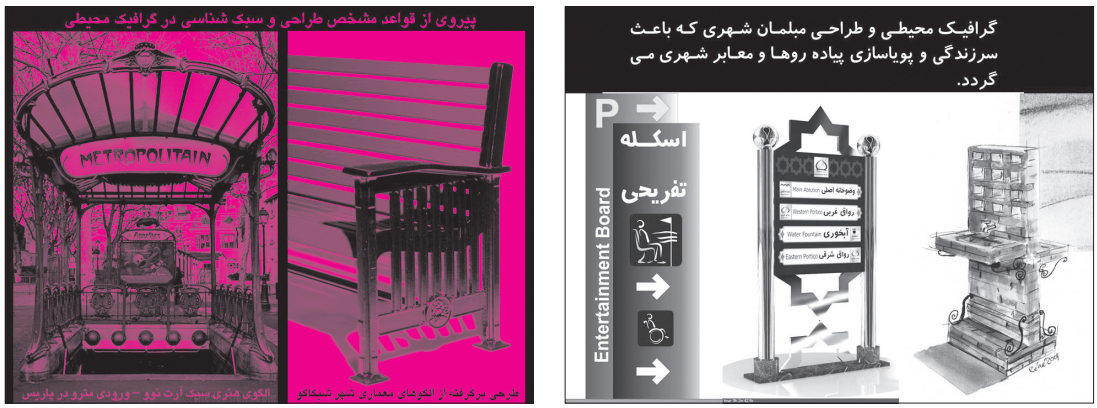


تصاویر ۱۱. بهره گیری از حجمها و مجسمه های شهری برای ایجاد جذابیت و گیرایی در فضاهای پیاده که پویایی فضایی را بهمراه دارد؛ ماخذ: آرشیو نگارندگان.

مبلمان شهری و گرافیک محیطی

مبلمـان شـهری بـه قدمـت شـهرها در ادوار مختلـف تاریخـی وجـود داشـته اند. اما آنچه که مسـلم اسـت تا پیـش از ورود مدرنیتـه بـه ایران ارتباط میـان فضاهای شـهری که بیشـتر به منظور توقف و اسـتراحت طراحی شـده بودنـد و همین طـور مبلمـان موجـود در آن هـا هماهنگـی و یکپارچگـی قابـل توجهـی دیـده می شـد کـه بـا ورود مدرنیتـه بـه کلی ایـن ارتباط دچـار تزلزل

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]



تصاویر ۱۲. بهره گیری از گرافیک محیطی در طراحی مبلمان شهری موجود در پیاده راه ها در راستای افزایش ارتقاء پویایی فضایی؛ ماخذ: ترسیم نگارندگان.

گردید. در دوره قبل از معماری و شهرسازی مدرن (تا اواسط قاجاریه) شامل پاخوره ها، سکوها، ساباط، آب انبار، آلاچیقها، سنگاب ها و حوض می شده 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 می-شده‌اند. 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 گزارده است. در دوره قاجار با ظهور پدیده خیابان، نمای ساختمان ها نیز مهم گردید و درحالی که در گذشته خانه ها به صورت درونگرا ساخته شده و کمتر بازشو به فضای خارجی داشتند در بعد از قاجار خانه ها به صورت برون گرا و با نما ساخته می شدند. البته در نمای ساختمان ها از کاهگل و اجر استفاده می شد که هماهنگی و یکنواختی را در سطح شهر بوجود آورد. در برخی از فضاهای ورودی و درگاه ها همان طور که قبلا ذکر شد، سکوهایی تعبیه می گردید. این سکوها به کار نشستن می آمدند. در دوران پس از قاجار گاهی این سکوها سطح کافی برای نشستن نداشتند و تنها برای ایجاد ترکیب شکلی و فضایی ساخته می شدند، و همچنین مواردی وجود داشت که فاقد سکو بود» (سلطانزاده، ۱۳۷۱، ص۴۴).

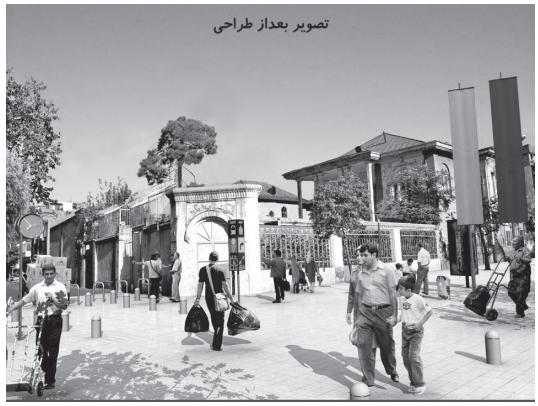
مبلمان موجود در فضای شهری با انواع و نوع چیدمانش، می‌تواند پیغام‌های اجتماعی مخابره کند. با برقراری امکاناتی برای برقراری ارتباط اجتماعی و تعاملات جمعی مبلمان در واقع حمایت خود را از اجتماع شهری اعلام می‌دارد. برای برقراری ارتباط اجتماعی انواع مختلفی از صندلی های متحرک، صندلی های ثابتی که دور یک میز چیده شده‌اند، یا نیمکت های ثابتی که رو به یکدیگر جهت گیری کرده اند و در نهایت صندلی هایی که با زاویه‌ای اما در فاصله اجتماعی (۱,۳۰-۳,۹ متر، ۴-۱۲ فوت) نسبت در کنار یکدیگر قرار گرفته اند. انواع دیگری از مبلمان مانند دیوارهای کوتاه یا نیمکت هایی که در کنج ها و با زاویه نسبت به یکدیگر قرار گرفته‌اند نیز به نوبه خود برای برقراری تعاملات مفید هستند (مین، گریت هانا، ۲۰۱۰ ، ص ۹۳).

بیان یافته ها 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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]





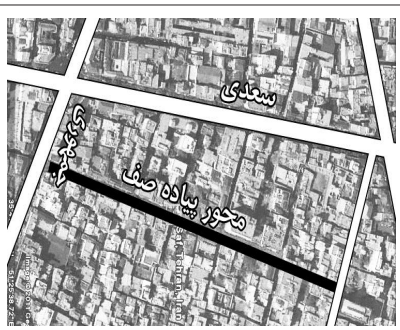
تصویر ۱۲ و ۱۳. طراحی گرافیکی پیشنهادی پیاده راه آصف؛ تصویر اول. قبل از طراحی و تصویر پایین. بعد از طراحی.

بـر اسـاس مطالعـات میدانی و مشـاهده مسـتقیم بوده کـه در نهایـت بـرای هریـک از آنهـا در راسـتای تدوین جایـگاه طراحـی گرافیـک در طراحی محورهـای پیاده پیشـنهاداتی در قالب جدول شـماره ۱ مورد اشـاره قرار گرفتـه اسـت مثلاً بـه عنوان مثـال، خیابان سپهسـالار در گـذر زمـان بـه پاتـوق کفـش فروشـان بـدل شـد و فروشـگاه های کفـش انـدک انـدک بـه جـای درختان بـاغ، از زمیـن روییـد. ازدحـام زیـاد جمعیـت، تـردد خودروهـا و موتـور سـیکلتها و آلودگی هـای محیطـی در ایـن بخـش تاریخـی، شـهرداری تهـران و سـازمان زیباسـازی را بـرآن داشـت کـه بـا تبدیـل ایـن محـور بـه پیـاده راه، زمینـه رونـق آن بـه عنـوان یـک محـور پیـاده شـهری را فراهـم کنـد. پـس از ایـن تصمیـم، مسـیر عبـوری خودروهـا و موتورسـیکلتها حـذف شـد و سـازمان زیباسـازی به کف سـازی و بهسـازی جداره هـا و نصـب مبلمـان جدید اقـدام کرد. خیابـان آصف و خیابان سپهسـالار، تصادفاً دارای عناصر شـاخصی بوده اسـت کـه می توانسـت در طراحـی منظر آن بـه عنوان نمادهـای خاطره انگیـز و هویت بخش دسـتمایه اصلی طراحـی قـرار گیـرد. رواق جلـوی بدنه خیابـان، هویت ویـژه و زیبایـی بـه منظـر آن می بخشـد؛ در عین حال می توانسـت محـل تمرکـز اثاثیـه شـهری باشـد. بدنـه خیابـان، بخـش اصلی فضای آن اسـت. خاطرهٔ بصری و مفهوم ادراک شـده توسـط شـهروندان، بیش از هر چیز وابسـته بـه مقطـع خیابـان اسـت کـه بدنه، جـزء مهم تشـکیل دهنده آن اسـت. در خیابان سپهسالار، احتمالاً بـه دلیل تنگناهـای مالکیتـی، توجه اصلـی معطوف به کـف خیابـان بوده اسـت.

نتیجه‌گیری و جمعبندی

بـا ایجـاد قابلیت پیاده روی در شـهر می توان شـهرهای سـرزنده تری را بـه وجـود آورد. این رویکـرد، فضاهایی سـالم، پایـدار، پویـا و سـرزنده بـه وجـود مـی آورد که پیـاده را در اولویـت قـرار داده، سـلامتی و کیفیـت زندگـی شـهروندان را ارتقـا داده و امنیـت عمومـی محیط هـای شـهری را بـالا مـی بـرد. در ایـن شـهرها امـکان حضـور و فعالیـت روزانـه در محیـط جامعـه و فرصـت لـذت بـردن از فضاهـای شـهری و کسـب اطلاعـات محیطـی فراهـم می گـردد و بـه مـردم اجازه داده می شـود کـه بدون نیـاز به اتومبیل در شـهر رفت و آمـد نمـوده و بـه مکانهـای مـورد نظرشـان برونـد. فضاهـای پیـاده، بسـته بـه نیـاز مـردم و نـوع و ویژگی خیابانهـا و فضاهـای شـهری در چهـار الگـوی متفـاوت می تواننـد شـکل گیرنـد: ۱. خیابانهای زنـده؛ ۲. قلمرو پیاده؛ ۳. محدوده های مشـترک؛ ۴. سـاماندهی خیابان اصلـی بـرای پیـاده. زندگـی شـهری بـرای بسـیاری از مـردم وقتـی بـه خوبـی جریـان می یابد کـه حرکت در مقیـاس پیـاده و در واحدهـای محله ای تعریف شـود و فضای شـهر تنهـا در خدمت عبور و مرور وسـایل نقلیه و متاثـر ازاصـول ترافیـک و مهندسـی محض نباشـد و کیفیـات زیبایی شناسـانه و راه حل هـای منطبـق بـا اصـول انسـانی و اخلاقی در سـازماندهی محیط مدنظر قـرار گیـرد. کلیـد موفقیـت در برنامه ریـزی و طراحی،

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]

چهار باغ اصفهان	تبدیـل پتانسـیل بالقوه محورهـا به دیدهای بصـری تولید کننده پویایـی فضایی با طراحی مناسـب گرافیکی؛ ارتقـاء میـزان کیفیت بصری مسـیرهای پیـاده از طریق گرافیک محیطـی و عناصر مبلمان شـهری؛ التفـات بـه قرارگیـری بناهـای شـاخص در مسـیرهای بصـری مطلـوب و دوری از اجـرای طراحی هـای گرافیکـی از بیـن برنده کریدورهـای بصـری؛ بهره گیـری از نشـانه ها و نمادهـای ملـی و هویتـی در طراحـی المانهـای محیطی؛ تاکیـد بـر جنبه هـای زمینه گرایـی معمـاری در طراحـی و گرافیـک محیطـی محورهـای ارتباطـی.	
بلوار کشاورز تهران	بهره گیـری از محور آب در وسـط پیـاده راه و درختان در طرفین آن؛ بهره گیـری از سرسـبزی و طـراوت هـوای این محـور و پویایی و سـرزندگی فضایی آن؛ تاکیـد بـر مبدأ و مقصد بـرای محور پیـاده راه از طریـق گرافیک شـهری با ایجـاد و طراحـی المانهای جـذاب و گیرا؛ توجـه به پیوسـتگی مسـیر و یکنواختی آن و تقویـت حس عبور از طریـق طراحـی گرافیکی محیط؛ ایجـاد نقـاط مکث و یـا المان های جذاب شـهری با بهـره گیری از طراحی گرافیکی؛	
گذر مروی تهران	بهـره گیـری از احسـاس تعلـق سـاکنین بـه محـور در طراحـی گرافیکـی مربوط به آن با مشـارکت مـردم در انتخاب طرح-های گرافیکـی مربوطه؛ بهره بـرداری از پتانسـیل تاریخـی محـور جهت بالا بردن سـطح کیفـی بصـری محیطـی و تقویت و تـداوم خاطره های شـهری از طریق آن؛ اسـتفاده از برندهـای تبلیغاتـی و طراحی گرافیکـی مبتنی بر آن بـا توجـه به تسـلط عامل اقتصـادی در محـور ارتباطی؛ احیـای بدنه هـا، ایجـاد رواق ها و تقویـت کاربری هـای تجاری از طریـق طراحـی گرافیکی خلاق؛	
خیابان سپهسالار	بهره برداری زیاد از نقش اندک ترافیکی محور در جابه جایی؛ بهره گیـری از برندهـا و تبلیغـات جـذاب بـا توجـه بـه قرارگیری بـورس کفـش زنانـه در محور؛ طراحـی المانهـای جـذاب و گیـرا با توجـه به خالی بودن سـطح از هـر المـان محیطی؛ بهره گیـری از معیارهـای ایرانـی- اسـلامی در طراحـی گرافیـک محیطـی محور؛	

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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]

مشـارکت فعـال جوامـع محلی از همـان ابتـدای پروژه بسـط آن و بهره گیـری از دانش بومـی منطبق با اصول توسـعه پایـدار اسـت کـه نیازمنـد بینشـی همـگام بـا ارزشـهای اکولوژیکـی و همـراه بـا طبیعت و نـه بر ضد آن اسـت.

امـروزه آلودگی صوتـی، ازدحام، بی هویتـی، عدم حس تعلـق بـه مـکان، وجـود زوائـد بصـری در جداره هـای شـهری، فرامـوش کـردن طبیعـت، نبـود فضاهـای خاطره انگیـز بـه عنـوان اصلی‌تریـن مشـکلات شـهرها درآمده انـد و بـرای مقابلـه بـا چنین معضلـی، فضاهای شـهری بایـد از نـو بـا یـک برنامه ریـزی شـهری دقیق و حسـاب شـده بازآفرینـی شـوند. امـا هزینه هـای سرسـام آور چنین امری، انجام آن را غیرممکن سـاخته اسـت. بـه همیـن جهـت می‌تـوان از آلترناتیوهـای دیگـری مثـل عناصـر صوتـی و تصویـری و طراحـی مکان هایـی بـه منظـور ایجـاد فضایـی پاسـخگو بهـره جسـت که اجرای آنها مشـکلات چندانی ندارد و دارای کاربردهـای بصـری و رفتـاری، در طراحـی فضاهـای شـهری هسـتند. بطورکلـی درنظرگرفتـن پیاده راههـا در مراکـز تجـاری شـهرها یکـی از روشـهای مدیریـت ترافیـک بـه منظـور کاهـش وسـایل نقلیـه شـخصی می باشـد و بـا توجـه بـه ایـن کـه در اغلـب شـهرهای بـزرگ کشـور مراکـز تجـاری آنهـا بـا مشـکل تـردد و توقـف وسـایل نقلیـه همـراه اسـت در خصـوص ایجـاد پیاده راه هـا همـراه بـا تسـهیلات مناسـب می توانـد در کاهـش مشـکلات ترافیکـی و آلودگـی هـوا موثـر واقع شـود. احـداث پیـاده راههـا بـه منظـور افزایـش ایمنی دسترسـی حیـاط اقتصـادی در مناطق مرکـزی تجاری مـورد توجـه قـرار می گیـرد و در کنـار این مسـایل به عنـوان یـک راه کار مدیریـت ترافیک بـه منظور کاهش اسـتفاده از وسـایل نقلیه و شـخصی در مناطق با تراکم زیاد مورد اسـتفاده قـرار می گیرد. این راه کار شـاید در ابتـدا از نظر تجار و کسـبه منطقـه بعنوان عاملی جهت کاهـش در آمـد آنهـا باشـد. ولی طـی بررسـی های در کشـورهای مختلـف دنیـا از احـداث ایـن مسـیرهای ویـژه تـردد عابران پیـاده شـده و موجب افزایـش رونق و حیـات اجتماعـی در شـهرهای مـورد اجرا می شـود. در ادامـه دلایـل مختلـف احـداث پیاده روهـا در مراکز تجـاری شـهرها عنوان می شـود: «۱. جذب شـهروندان بـه منطقـه مرکزی تجـاری و در نتیجـه افزایش فروش و تشـویق سـرمایه گذاریهای جدیـد؛ ۲. کاهش الودگی هـوا در مناطـق مرکـزی تجـاری شـهرها؛ ۳. ایجـاد محیـط ایمـن برای تـردد عابـران پیـاده بـدون تداخل بـا حرکـت وسـایل نقلیـه موتـوری؛ ۴. افزایـش حیـات و رونـق اقتصـادی در مناطـق مرکزی تجاری شـهر؛ ۵. اختصـاص خـط ویـژه اتوبـوس و پیـاده رو و در نتیجـه افزایش حجم جابجایی مسـافران؛ و ۶. کاهش اسـتفاده از وسـایل نقلیه شـخصی و توسـعه اسـتفاده از وسـایل نقلیـه عمومـی و پیـاده روی.»

اصـول طراحـی گرافیکـی پیاده راه هـا بـرای ایجـاد پویایـی و سـرزندگی فضایـی عبارتند از:

۱. «**مقیاس و تناسـبات انسـانی**»: توجه به مقیاس انسـانی در کلیـه مراحـل طراحی و در تمامـی جزییات آن در مراحـل طراحـی گرافیکی؛

۲. «**قلمـروی جغرافیایی و فرهنگـی**»: توجه کافی بـه قلمـروی جغرافیایـی و فرهنگی یک محـدوده پیاده براسـاس حداکثـر ارتبـاط بـا معیارهـای فرهنگـی و اجتماعـی در طراحـی گرافیک؛

۳. «**جدایـی محـدوده پایـده و سـواره**»: طراحـی عناصـر و لبه هـای لازم در اطـراف پیـاده راه جهـت جلوگیـری از اخـلال در حرکت سـواره از طریق طراحی خـلاق گرافیکی؛

۴. «**تنـوع و گسـترش کاربریهـا**»: بیشینه سـازی پویایـی و سـرزندگی در تنـوع کاربریهـا در محـدوده پیـاده بـا رعایـت اصـل سـازگاری از طریـق راهکارهای طراحانـه گرافیکـی؛

۵.«**توجـه بـه دیـد و منظـر چشـم اندازهـای طبیعـی**»: توجـه بـه چشـم اندازهـای طبیعـی و مصنوعـی و بویـژه دور منظـر انتهایـی در محـدوده پیاده روهـای دارای شـرایط ویـژه مثـل سـبز راه هـا به عنـوان مثـال بلوار کشـاورز و محـور چهارباغ اصفهان؛

۶.«**بهـره گیری از پتانسـیلهای موجود در بسـتر**

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]

طـرح»: حداکثـر اسـتفاده از گیاهـان، آب و عناصـر و مصالـح طبیعـی در هنـگام طراحی گرافیـک محیط در ابعـاد بهسـازی و مبلمان پیشـنهادی؛

۷.«**نگهداشـت بناهـا و ابنیـه تاریخـی»**: حفاظت از بناهـای بـاارزش تاریخـی در طراحـی گرافیـک پیاده راه ها و یـا توسـعه محدوده های پیـاده حول این ابنیه؛

۸.«**مصالـح بـوم اورد طبیعـی»**: اسـتفاده از مـواد و مصالـح بومـی و همسـاز بـا اقلیـم در جزییـات مصنوع طرحهـای بدسـت امـده از طراحی گرافیکـی مربوط به پیاده راه؛

۹.«**نورپـردازی و بهـره گیـری از آن در طراحـی گرافیـک»**: طراحـی اجـزای محـدوده پیـاده جهـت اسـتفاده بهینـه از نـور طبیعـی بـا توجـه به نـوع اقلیم در طراحـی؛

۱۰.«**توجـه بـه ضوابـط و اسـتانداردهای طراحی شـهری در طراحـی گرافیـک»**: طراحی بدنـه های پیـاده راه همسـاز بـا بناهای همجـوار و خط آسـمان و اقلیم و تغییـرات آن؛

۱۱.«**توجـه به توسـعه اتـی طرحهـای مربوط به پیاده روها و معابر شـهری»**: توجه به زیرسـاختهای موجـود بـا درنظـر گرفتـن توسـعه هـای آتی و چشـم اندازهـای بصـری در گرافیـک محیطی؛

۱۲. «**مشـارکت مـردم در طراحـی گرافیـک محیطـی»**: رعایـت نقطـه نظـرات اکثریـت کاربـران محـدوده از طریـق نظرسـنجی و مشـارکت دادن آنـان.

منابع و ماخذ

بحرینـی، حسـین (۱۳۷۷) فراینـد طراحـی شـهری، دانشـگاه تهـران، چـاپ اول.

بنتلـی، ای یـن و همـکاران (۱۳۸۹) محیـط هـای پاسـخده، ترجمـه مصطفـی بهزادفـر، تهـران، دانشـگاه علـم و صنعـت ایـران.

پاکـزاد، جهانشـاه (۱۳۸۸) مبانـی نظـری و فرآینـد طراحـی شـهری، تهـران، شـهیدی.

پامیـر، سـای (۱۳۸۹) آفرینش مرکز شـهری سـرزنده، ترجمـه مصطفـی بهزادفـر و امیـر شـکیبامنش، تهران، دانشـگاه علـم و صنعـت ایران.

تیبالـدز، فرانسـیس (۱۳۸۷) شـهرهای انسـان محـور، ترجمـه حسـن علـی لقایـی و فیـروزه جدلـی، تهـران، دانشـگاه تهران.

حکیمـی، فرزانـه (۱۳۸۴) راهنمـای تسـهیلات عابرین پیـاده، سـازمان حمـل و نقـل و ترافیـک شـهرداری تهران.

سـعید نیا،احمـد (۱۳۸۳) طراحـی مبلمـان شـهری، انتشـارات سـازمان دهیاریهـا و شـهرداریها، تهـران.

سـعیدنیا، احمـد (۱۳۷۶) طراحـی فضاهـا و مبلمـان شـهری، سـازمان شـهرداری های کشـور، تهـران، جلد پنجـم و ششـم.

سـلطانزاده، حسـین (۱۳۷۲) فضای ورودی در معماری سـنتی ایران، تهـران، دفتر پژوهش هـای فرهنگی.

سـید صـدر، سـید ابوالقاسـم (۱۳۸۱) دایـره المعـارف معمـاری و شهرسـازی، انتشـارات آزاده.

شـماعی، علـی؛ پوراحمـد، احمـد (۱۳۸۹) بهسـازی و نوسـازی شـهری از دیـدگاه علـم جغرافیـا، تهـران، دانشـگاه تهـران.

شـماعی، علـی؛ پوراحمـد، احمـد (۱۳۸۹) بهسـازی و نوسـازی شـهری از دیـدگاه علـم جغرافیـا، تهـران، دانشـگاه تهـران.

شـهبازی، فاطمـه (۱۳۸۳) پیـاده رو گـذری فرامـوش شـده در شـهر، مجلـه شـهرداریها، آذرماه، شـماره ۶۷، سـال ششم.

قریـب، فریـدون (۱۳۸۲) شـبکه ارتباطـی در طراحـی شـهری، انتشـارات دانشـگاه تهـران، چاپ سـوم.

گروتـر، یورگـن (۱۳۸۶) زیبایـی شناسـی در معماری، ترجمـه جهانشـاه پاکـزاد و عبدالرضـا همایـون، تهران، دانشـگاه شـهید بهشتی.

گِل، یـان (۱۳۸۷) زندگـی در فضـای میـان سـاختمان هـا، ترجمه شـیما شـصتی، تهـران، جهاددانشـگاهی.

گلـکار، کـوروش (۱۳۸۶) مفهوم کیفیت سـرزندگی در طراحـی شـهری، فصلنامه صفـه، شـماره ۴۴، ص ۷۵-۶۶، سـال شانزدهم.

لوکوربوزیـه (۱۳۸۲) منشـور آتـن، ترجمـه منصـور

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]

فلامکـی، انتشـارات دانشـگاه تهـران.
لینـچ، کویـن (۱۳۸۷) سـیمای شـهر، ترجمـه منوچهر مزینـی، تهـران، دانشـگاه تهران.
مجنونیـان، هنریـک (۱۳۷۴) مباحثـی پیرامـون پارک هـا فضـای سـبز و تفرجـگاه ها، تهـران، سـازمان پارک هـا و فضای سـبز شـهر تهران.
مـک انـدرو، فرانسـیس تـی (۱۳۸۷) روانشناسـی محیطـی، ترجمـه غلامرضـا محمـودی، تهـران، زرباف اصـل.
ممفـورد، لوئیـز (۱۳۸۱) مدنیـت و جامعـه مدنـی در بسـتر تاریخ، ترجمه احمـد عظیمی بلوریان، انتشـارات رسا.
مـوره، ژان پیتـر و دیگـران (۱۳۷۳) فضاهـای شـهری طراحـی، اجـرا، مدیریـت، ترجمـه حسـین رضایـی و دیگـران، انتشـارات پیـام رسـا.
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 Attitude
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. (Paperbak 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.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-02]