

بررسی سیما و منظر محور ورودی زاهدان در شهر زابل از جنبه زیبایی‌شناسی

اکبر کیسانی: دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه زابل، زابل، ایران*
زهرا سرگزی: دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه زابل، زابل، ایران

چکیده

امروزه رشد شهرها آنچنان سریع گشته است که توجه به معیارهای مناسب شهری تا حد زیادی مورد بی توجهی قرار گرفته است، از جمله این موارد توجه خاص به کیفیت ورودی و خروجی شهرهاست. مبادی ورودی شهر زابل به عنوان یکی از اصلی‌ترین اجزای ساختار کالبدی و فضایی شهر، علیرغم اهمیتی که به لحاظ کالبدی، کارکردی و زیبایی‌شناسی دارد از یک سو با تجمع کاربری‌های ناهمگن و ناسازگار و از سوی دیگر کیفیت پایین ساخت و سازها بدون طرح قبلی در حاشیه بلافاصله این محورهای شهری، فضاهای آشفته و ناهماهنگی ایجاد نموده که به لحاظ بصری بسیار آشفته است. از این رو مشاهده می‌گردد که ورودی‌های اصلی شهر زابل سازمان یافته نیستند، توزیع نامناسب کاربری‌ها، عدم پیوستگی در ساخت و سازها، کمبود مراکز خدماتی، وجود مشاغل مزاحم شهری، کمبود پوشش گیاهی و غیره از مشکلات ورودی این شهر است. روش تحقیق پژوهش حاضر توصیفی-تحلیلی و مبتنی بر مطالعات کتابخانه‌ای - اسنادی و بررسی‌های میدانی است. نتایج تحقیق حاکی از این است که بر اساس شاخص سازگاری کاربری‌های اراضی، ۲۴ درصد کاربری‌ها در قسمت ورودی زابل- زاهدان ناسازگارند. وضعیت پوشش گیاهی (فضای سبز شهری) نیز در این ورودی بسیار ضعیف و بدون برنامه‌ریزی شده است. در زمینه تابلوهای اطلاع‌رسانی شهری بخصوص تابلوهای تجاری و خدماتی به دلیل تنوع و کثرت، دچار آشفته‌گی بصری است و از نظر نمای ساختمان‌های همجوار ورودی زابل- زاهدان ۶۲/۴ درصد واحدها بدون نما و یا تکمیل نشده هستند. در پایان پژوهش، راهکارها و پیشنهادهایی برای برنامه‌ریزی سیما و منظر ورودی‌ها و ساماندهی مشاغل مزاحم موجود در ورودی اصلی شهر زابل ارائه شده است.

واژه‌های کلیدی: منظر شهری، ورودی شهری، کاربری‌های ناسازگار، شهر زابل

۱-مقدمه

۱-۱- طرح مسأله

منظر دارای ماهیت دوگانه عینی- ذهنی است. درک انسان از منظر وابسته به تجارب، الگوهای ذهنی، فرهنگ و تاریخ، ویژگی‌های کالبدی محیط و زمان است. دورنمای شهری منظری از شهر است که به هنگام نزدیک شدن به شهر دیده می‌شود. آنچه ورود به شهر را برای انسان‌ها قابل درک می‌کند وجود یک سری علائم بصری است که علی‌رغم وجود فیزیکی و مادی از بار معنایی برخوردارند. از نحوه استقرار فعالیت‌ها، کانون‌ها و محورهای شکل می‌گیرند که در یک ارتباط درونی با همدیگر شبکه‌ای از مراکز و محورها و به عبارتی "ساختار فضایی شهر" را می‌سازند. سازمان فضایی شهر، مکان و شکل ورود به شهر را تعیین می‌کند. از آنجا که ورودی‌ها گره‌ها و نقاط آغازین سازمان فضایی هستند و اولین تصویر شهر به کمک آنها شکل می‌گیرد لزوم طراحی و برنامه‌ریزی آنها در شهر احساس می‌شود. ورودی‌ها مفصل ارتباطی شهر و حومه هستند و مرز و قلمرو شهر را تعریف می‌کنند [قوام پور، ۱۳۸۴: ۶]. یکی از مؤثرترین و جذاب‌ترین نقاط هر شهر، مناظر ورودی آن بوده که در ذهن هر بیننده‌ای خاطره‌ای تأثیرگذار بر جای می‌گذارد [ظاهری، ۱۳۸۰: ۵]. به این دلیل ورودی معرف ویژگی‌های شهر و مرتبط با موقعیت‌های اصلیش است و از آنجا که با تعداد بی-شماری مخاطب برخورد دارد باید از یک زبان

مشترک، نشانه‌ها، زمینه عمومی و لایه های نمادینی

برای پیوند، برخوردار باشد [گروتر، ۱۳۸۳: ۵۴].

امروزه مبادی ورودی از جمله فضاهای فراموش شده شهرها بوده که با مشکلات و نابسامانی‌هایی روبه رو هستند. این نابسامانی‌ها در دو سطح نمود می‌یابد: در سطح اول، برخی از این نابسامانی‌ها منجر به آن گردیده‌اند که مبادی ورودی از حداقل مؤلفه‌های خوانده شدن به عنوان یک محیط و فضای مطلوب شهری (به صورت عام) بی‌بهره باشند. کیفیت ساخت و سازهای حاشیه مبادی ورودی که به صورت مجتمع‌های پراکنده و منفصل ظهور یافته‌اند، بر فقدان برنامه‌ریزی، خودرو بودن جریان توسعه و نیز نبود نظارت در این مبادی تأکید می‌ورزند.

در سطح دوم، عدم سنخیت و تناسب میان شرایط موجود این حوزه‌ها با کیفیت فضایی مورد انتظار از مبادی ورودی شهر، باعث شده است تا منظر شهری برای بازدیدکنندگان به درستی تعریف نشود. ورودی-های شهرها به سطحی از کیفیت تنزل پیدا کرده‌اند که در فضا سازی آنها غالباً تنها عنصر مشهود برنامه‌ریزی شده، تعبیه یک تابلو است که ورود به شهر را متذکر شده و خوش‌آمد می‌گوید [ابلقی و پورجوهری، ۱۳۸۵: ۶۶].

شهر زابل دارای ۵ محور ورودی اصلی است که ارتباط شهر را با مناطق اطراف برقرار می‌سازد. این محورهای ورودی عبارتند از: محور جاده زاهدان، محور جاده زهک، محور جاده بنجار، محور جاده دوست محمد و محور جاده ادیمی - نهبندان.

۲-۱- اهداف پژوهش

- ارتقاء کیفیت بصری فضای ورودی اصلی شهر زابل

- ساماندهی عملکردی ورودی شهر برای پاسخگویی به نیازهایی که در آغاز ورود به شهر مطرح می‌شوند.

- تخصیص مناسب کاربری‌های زمین شهری در ورودی اصلی شهر زابل

۳-۱- پیشینه پژوهش

براساس مطالعات داخلی، ظاهری در سال ۱۳۸۰ ورودی اصلی شهر قزوین (اتوبان قزوین- تهران) را مورد مطالعه و بررسی قرار داده است. ظاهری براساس مطالعات اولیه‌ای که بر روی ورودی اصلی شهر قزوین انجام می‌دهد، مشکلات آن را بیان می‌کند و جهت حل مشکلات محور ورودی شهر قزوین براساس شناخت وضع موجود و مطالعات میدانی به ارائه راه‌حل‌های مختلف می‌پردازد.

قریب در سال ۱۳۸۲ به منظور ساماندهی و تعیین معیارهایی برای طراحی مبادی ورودی شهر، وضعیت موجود مبادی دو شهر با دو توپوگرافی متفاوت، مبادی ورودی محور کاشان- قم و جاجرود- تهران، که اولی در ناحیه‌ای کوهستانی و جنگل‌کاری شده و دیگری در دشتی هموار و خشک قرار دارد، مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار داده است.

قدمی و ملکشاهی در سال ۱۳۸۸ مقاله‌ای با عنوان کیفیت کالبدی و کارکردی مبادی ورودی شهر بابلسر ارائه داده‌اند. هدف این مقاله بررسی کیفیت کالبدی و کارکردی مبادی ورودی شهر بابلسر به عنوان یک شهر توریستی و دانشگاهی است. بدین منظور از روش‌های تحلیلی- توصیفی با استناد به معیارها و شاخص‌های مربوطه استفاده شده است. مجموعه

معیارهای تحقیق در زمینه‌ی انواع کاربری‌ها، عناصر و اجزای معبر اصلی، اطلاع‌رسانی شهری و کیفیت کالبدی و نمای ساختمان‌های مجاور می‌باشد.

طالشی و امیرفخریان در سال ۱۳۸۸ در مطالعات خود به ساماندهی کاربری‌های شهری در ورودی منطقه‌ی هفت، کلان شهر مشهد پرداخته‌اند. در این مقاله ضمن تشریح چگونگی تراکم کاربری‌های مزاحم شهری در این ورودی، گرایش غالب در طرح‌ریزی بنیادی کاربری‌ها در سه محور اصلی این منطقه، بر پایه محور گردشگری مذهبی به منظور کاربری‌های مکمل آن طرح‌ریزی شده است.

از جمله مطالعات خارجی انجام شده در زمینه محورهای ورودی راهنمای طراحی ورودی شهر دباری^۱ است. هدف استانداردهای طراحی در امتداد این محور ورودی شامل موارد زیر می‌باشد. - تقویت منظر ورودی، - ورودی خوش منظر به شهر، - ایجاد استانداردهای طراحی هماهنگ برای تقویت کیفیت محور، - کاهش آلودگی بصری ناشی از ساختمان‌های ناهماهنگ، - ایجاد الگوهای جریان ترافیک برای بهبود امنیت عمومی، - بهبود ارزش‌های مالی، - ایجاد یک مکان فعال پایدار از نظر بصری، مالی و اقتصادی.

راهنمای طراحی ورودی خیابان راسین^۲ از دیگر مطالعات خارجی است. هدف کلی از این راهنما طراحی مجدد محیط ساخته شده محور ارتباطی خیابان راسین و بهبود خصوصیات بصری با اجتناب از یکنواختی و تکرار می‌باشد. این ناحیه برای ارائه گستره وسیعی از فعالیت‌های تجاری و خدماتی در

^۱ Debarry

^۲ Racine

شهر ماسکگو^۱ (واقع در ایالت فلوریدای آمریکا) مشخص شده است. برای تحقق این راهنما، استانداردهای طراحی در محور ورودی خیابان راسین اجرا می‌شود.

۴-۱- سؤال و فرضیه

این تحقیق در راستای پاسخگویی به این سؤال است که آیا سیما و منظر محور ورودی زابل- زاهدان به لحاظ زیبایی دچار یک نوع آشفتگی بصری است؟ بنابراین فرضیه تحقیق به این صورت است «سیما و منظر ورودی‌های شهر زابل بویژه محور ورودی زاهدان- زابل به لحاظ زیبایی دچار یک نوع آشفتگی بصری می‌باشند».

۵-۱- روش تحقیق و معرفی متغیرها و شاخص‌ها

پژوهش حاضر از نوع توصیفی- تحلیلی است و اطلاعات مورد نیاز آن از طریق مطالعات کتابخانه‌ای - اسنادی و پیمایش میدانی، گردآوری شده است. بدین ترتیب که مجموعه‌ای از معیارها و شاخص‌های زیر مورد بررسی میدانی و کارشناسی قرار گرفتند که عبارتند از:

- انواع کاربری‌های همجوار در قالب پنج گروه سازگار، سازگار با چهره نامطلوب، ناسازگار با جابه جایی کوتاه مدت، ناسازگار با جابه جایی بلندمدت، باغات، مزارع و بایر؛ - نورپردازی و روشنایی مسیر و پوشش گیاهی؛ - تابلوهای اطلاع رسانی شهری؛ - مصالح نما و وضعیت نماکاری. سپس با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی GIS و نرم‌افزار آماری

Spss پردازش و تجزیه و تحلیل اطلاعات صورت می‌گیرد.

۶-۱- محدوده پژوهش

شهر زابل دارای ۵ محور ورودی است که شهر را با شمال، جنوب، شرق و غرب مرتبط می‌سازد. محورهای اشاره شده در حریم شهر به شبکه درون شهری پیوند می‌خورد که مسیرهای آن به قرار زیر است:

- محور جاده زاهدان: این محور به میدان یعقوب لیث در جنوب غربی شهر می‌پیوندد. این محور در محدوده شهر زابل نقش یک شریان شهری با ظرفیت زیاد را ایفا می‌کند که در ضمن از لحاظ ترافیکی پر حجم‌ترین ورودی شهر بوده و بیمارستان ۲۲۴ تختخوابی جدیدالاحداث، گمرک شهر زابل و میدان تره‌بار در مسیر این محور قرار دارند. این محور توسط خیابان شهید میرحسینی با عبور از ترمینال‌های مسافربری به میدان امام حسین منتهی می‌شود.

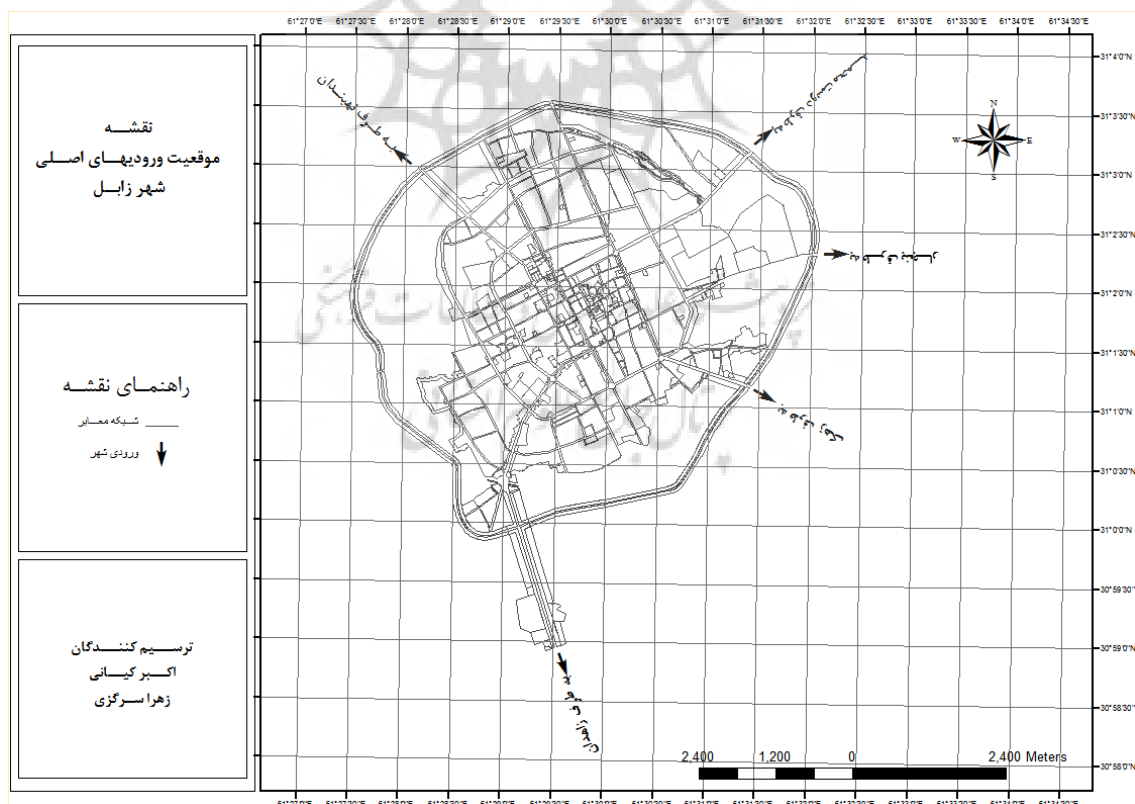
- محور جاده شهر ادیمی و شهرستان نهبندان: شهر زابل را در شمال غرب به شهر ادیمی و در ادامه به شهرستان نهبندان در خراسان جنوبی متصل می‌سازد. این محور توسط بلوار سه شهید دولتی مقدم که نقش شریانی شهری را ایفا می‌کند، به میدان جهاد که یکی از نقاط عمده جذب سفرهای تحصیلی است، منتهی می‌شود. طول راه آسفالت زابل- ادیمی ۱۲ کیلومتر است.

- محور جاده زهک: این محور در جنوب شرقی شهر زابل قرار دارد و ارتباط شهر زابل را با شهر زهک

^۱. Muskego

محور به شهر قرار دارند. طول راه اصلی آسفالت زابل- بنجار ۶ کیلومتر است. - محور جاده فرودگاه و شهر دوست محمد: که شمال شرقی شهر زابل را به فرودگاه و شهر دوست- محمد در مرز افغانستان متصل می‌سازد. بلوار دانشگاه نقش یک شریان شهری را در ورودی این محور به شهر ایفا می‌کند که در ضمن راه ارتباطی شهر به مجتمع دانشگاه آزاد اسلامی شهر زابل، هتل و رستوران نیمروز و فرودگاه شهر زابل است. این بلوار در نهایت به میدان آزادگان و پادگان شهر زابل منتهی می‌شود. طول راه آسفالت زابل- دوست محمد ۳۵ کیلومتر است (مهندسین مشاور طاش، ۱۳۸۶: ۳).

برقرار می‌سازد که توسط بلوار شهید باهنر که نقش یک شریان شهری را ایفا می‌کند به شهر زابل وارد شده و به میدان بسیج منتهی می‌شود. در این مسیر کشتارگاه زابل، اداره آموزش کار دانش و اداره مدیریت صنایع دستی سیستان و بلوچستان قرار دارد. طول راه اصلی آسفالت زابل- زهک ۲۳ کیلومتر است. - محور جاده بنجار: این محور در شرق شهر زابل قرار دارد و ارتباط شهر زابل با شهر بنجار را برقرار می‌سازد که توسط خیابان طالقانی به چهار راه زهک، که از مهم‌ترین مناطق تولید و جذب سفر در شهر است، منتهی می‌شود. اداره قند و شکر و خانه‌های سازمانی کارمندان شهرداری در مسیر ورودی این



شکل ۱: موقعیت ورودیهای شهر زابل، نگارندگان، ۱۳۹۱

ارتباط میان ساختمان‌ها و فضای بین آنها بلافاصله اهمیت پیدا می‌کنند. چنانچه این روابط یا نکات در اندازه یک شهر ضرب شود، با هنر محیط سر و کار خواهیم داشت» [کالن، ۱۳۷۷: ۵].

توجه به گونه‌های مختلف منظر شهری در مطالعات بصری شهر اهمیت دارد. گونه‌های اصلی منظر شهری شامل منظر گسترده، چشم انداز درونی، مناظر سیمای شهری، کریدورهای بصری است.

در شکل‌گیری انواع چشم‌اندازها دو گروه اصلی از عوامل را می‌توان موثر دانست: ۱- ویژگی‌های جغرافیایی، ۲- ویژگی‌های الگوهای ترکیب‌بندی عناصر مصنوع در منظر شهری، البته ترکیبی از هر دو عامل فوق را نیز نباید از نظر دور داشت [ذکات، ۱۳۸۹: ۳۰].

۲-۲- و رودی شهر

ورودی شهر، نخستین فضای شهری است که مسافری با آن برخورد می‌کنند. بنابراین می‌توان چنین پنداشت که نخستین تصویر ذهنی از یک شهر از طریق مبادی ورودی آن ایجاد می‌شود. یک ورودی موفق ورودی-ای است که بتواند در حین ورود، دریافتی سریع و چشم‌اندازی نسبتاً فراگیر از یک شهر را در اختیار مخاطب (وارد شونده) قرار دهد [شکوهی، بیات و مجتبی زاده، ۱۳۹۰: ۵].

برای تعریف ورودی شهر تعاریف متعددی ارائه شده است که هر کدام از آنها بر یکی از جنبه‌های ورودی تأکید می‌کند. به طور مثال یکی از این تعاریف با تأکید بر وسایط نقلیه موتوری که کاملاً مرتبط با

محورهای نام برده شده ارتباط شهر زابل با مناطق اطراف را برقرار می‌سازند. در این پژوهش تنها محور ورودی اصلی زابل- زاهدان که مهمترین و پرتراфик ترین ورودی شهر می باشد، به فاصله ۵ کیلومتر مورد مطالعه و بررسی قرار می‌گیرد.

۲- مفاهیم، دیدگاهها و مبانی نظری

۲-۱- منظر شهری

مقوله منظر شهری از مهم‌ترین مباحث و مسایل مورد توجه معماران، طراحان شهری، برنامه‌ریزان شهری، معماران منظر، طراحان محیط و روانشناسان محیط به شمار می‌رود. منظر شهری چیزی فراتر از یک موضوع برنامه‌ریزی و طراحی شهری بوده و در حال حاضر جهت‌گیری طراحی و برنامه‌ریزی شهری در حوزه‌های مختلف از جمله منظر شهری در راستای رسیدن به توسعه پایدار است [کیانی و سالاری سردری، ۱۳۹۰: ۲۷].

مفاهیم منظر شهری اولین بار در قرن ۱۹ میلادی توسط فردریک لا-المستد و سپس توسط گوردن کالن^۱ در مجله آرشیکتورال ری ویو^۲ عنوان شد. گوردن کالن در کتاب گزیده‌ای از منظر شهری می‌نویسد: «اگر از من خواسته شود که منظر شهری را تعریف کنم، خواهم گفت که یک ساختمان معماری، اما دو ساختمان در کنار یکدیگر منظر شهری است؛ زیرا به محض اینکه دو ساختمان در کنار هم قرار می‌گیرند، هنر منظر شهری عرضه می‌شود. مسائلی مانند

1. Gordon Cullen
2. Architectural Review

حوزه نقش ارتباط اولیه بیرون و طبیعت را به حوزه میانی و در نهایت با پدیده شهر فراهم می‌کند. پس از حوزه دوم یعنی حوزه میانی، حوزه نیمه‌مستقل دیگری به نام حوزه داخلی ناظر را آماده ورود به شهر می‌کند. این حوزه با ویژگی‌های مصنوعی بیشتر ارتباط حوزه حدواسط را با عناصر مصنوعی شهر میسر می‌سازد و در واقع تداوم حس نزدیک شدن به شهر که در حوزه حد واسط وجود دارد به حس حضور در شهر در این حوزه تبدیل می‌شود [خادمی و رفیعی جوزم، ۱۳۸۸: ۸۷].

۴-۲- زیبایی‌شناسی و نظریه‌های آن

اگرچه در ادبیات معاصر، واژه زیبایی‌شناسی^۱، در دوران جدید و در قرن هجدهم اولین بار، توسط الکساندر گوتلیب بومگارتنر^۲ (۱۷۶۲-۱۷۱۴) استعمال شد، اما با عنایت به معنای آن که به هر حال به "درک انسان" و "زیبایی یک پدیده" مربوط می‌شود، قاطعانه می‌توان گفت که علی‌رغم جدید بودن واژه، موضوع ایداً جدید نبوده و می‌توان برای آن قدمتی، معادل عمر بشر قائل شد. مروری بر ادبیات زیبایی‌شناسی شهری در نیم قرن اخیر نشان می‌دهد چگونه مباحث زیبایی‌شناسی، از مقوله‌ای با تأکیدات بصری/ هنری به مقوله‌ای با گرایش‌های ادراکی/ معنایی تغییر جهت داده است؛ یعنی تغییر از سبک پیتورسک به گرایش‌های معناشناسانه در زیبایی‌شناسی شهری.

ورودی شهرهای امروزی است بر این امر اشاره دارد: «مبادی ورودی شهرها مجراهایی بر روی زمین هستند که امکان ورود به شهر از طریق وسایل نقلیه موتوری را فراهم می‌آورند» [ابلقی و پورجوهری، ۱۳۸۵: ۶۶].

۳-۲- حوزه‌های فضای ورودی شهر

فضای ورودی شهرها یک مسیر حرکتی است که جریان ورود به شهر را میسر می‌سازد. این مسیر حرکتی قابل تفکیک به سه حوزه با ویژگی‌های خاص خود است. در این جریان با عبور از داخل فضایی با خصوصیت مستقل، سلسله‌مراتب فضاهای مجزا قابل تشخیص و ادراک است و در مجموع کل بهم پیوسته‌ای را تشکیل می‌دهند؛ حوزه میانی را می‌توان به عنوان حوزه حدواسط که هویت کاملاً مستقل دارد در نظر گرفت. این حوزه در واقع به عنوان بزرگ‌ترین و مؤثرترین حوزه در تبدیل سکانس‌ها به یکدیگر نقش مهمی را در فضای ورودی شهر ایفا می‌کند. این حوزه با استقرار بر روی مرز بیرون و درون شهر و دادن فرصت کافی برای تبدیل بیرون و درون به یکدیگر، به تفسیر رفتار در دو طرف ورودی کمک می‌کند. حوزه‌های کناری به عنوان حوزه‌های نیمه‌مستقل در مجموع فضاهای ورودی عمل می‌کنند. حوزه اول یا حوزه خارجی با ویژگی‌های طبیعی بیشتر ناظر را آماده ورود به حوزه حدواسط می‌کند. این آمادگی برای ورود، با ملاحظه تغییراتی در بافت حاشیه (رؤیت کارخانجات و ...) و یا تغییر آهنگ حرکت وسایط نقلیه صورت می‌گیرد. در واقع این

1. Aesthetics
2. Alexander Gottlieb Baumgartner

به همین دلیل، نظریه‌های زیبایی‌شناسی بیش از آنکه در حوزه شهرسازی مطرح شود در حوزه مطالعات روانشناختی محیط بسط می‌یابد؛ از آن جمله می‌توان به نظریه بقای اپلتون^۶ در ترجیحات زیبایی اشاره کرد که ارتباطی بین شرایط مناسب برای بقا و زیبایی جستجو می‌کند. نول^۷ معتقد است شناخت زیبایی، فرآیندی ادراکی است که از مرحله عملکرد ذهنی و فعالیت حواس تا مرحله فعالیت‌های عملی و بروز الگوهای رفتاری ادامه می‌یابد. او برای گستره این فرآیند ادراکی، چهار سطح مختلف ادراک زیبایی-شناختی قائل می‌شود که عبارتند از: سطح ادراک حسی، سطح ادراک معنایی، سطح ادراک نشانه‌ای و سطح ادراک نمادین [امین زاده، ۱۳۸۹: ۴].

۳- یافته‌های تحقیق

۳-۱- محور ورودی زابل - زاهدان

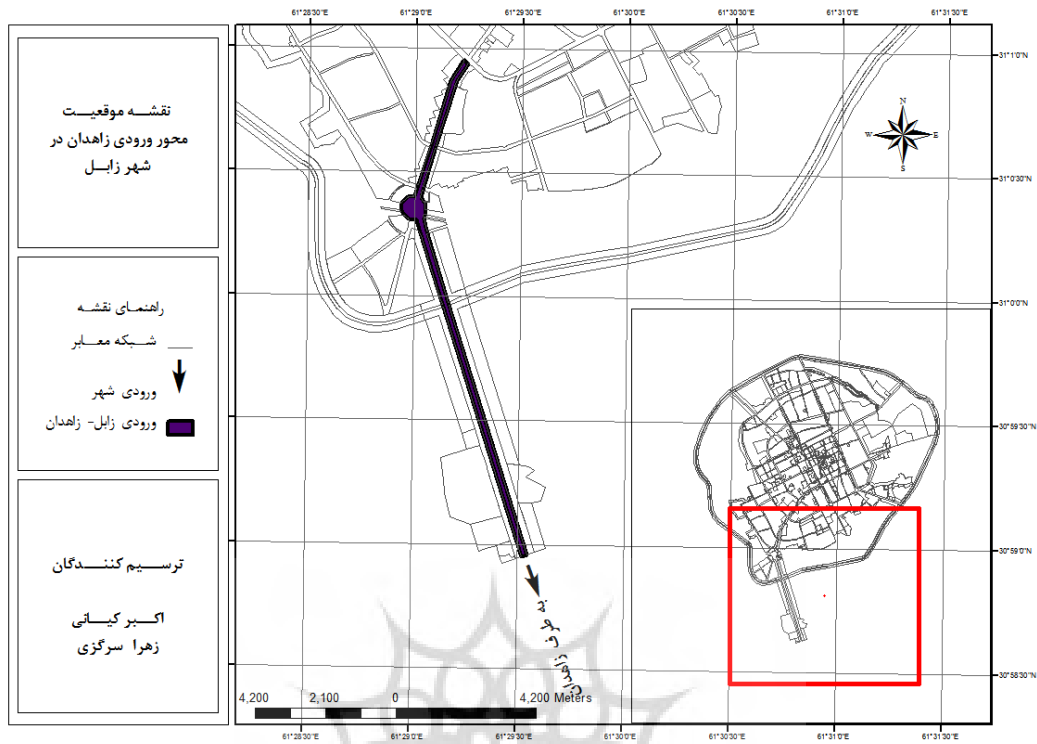
این محور به میدان یعقوب لیث در جنوب غربی شهر زابل می‌پیوندد. این محور در محدوده شهر زابل نقش یک شریان شهری با ظرفیت زیاد را ایفا می‌کند که در ضمن از لحاظ ترافیکی پرجمع‌ترین ورودی شهر بوده و بیمارستان ۲۲۴ تختخوابی جدیدالاحداث، گمرک شهر زابل و اداره منابع طبیعی در مسیر این محور قرار دارند. این محور توسط خیابان شهید میرحسینی با عبور از ترمینال‌های مسافربری به میدان امام حسین منتهی می‌شود [مهندسین مشاور طاش ج ۳، ۱۳۸۶: ۲].

پیتورسک با تأکیدی معمارانه بر جنبه‌های بصری/هنری منظر از جمله توجه به کثرت و تنوع، مقیاسی انسانی، طبیعت‌گرایی و نظمی ارگانیک در فرم و ترکیب رنگ، توسط افرادی چون زیته^۱، گیبرد^۲، و هالپرین^۳ رواج می‌یابد.

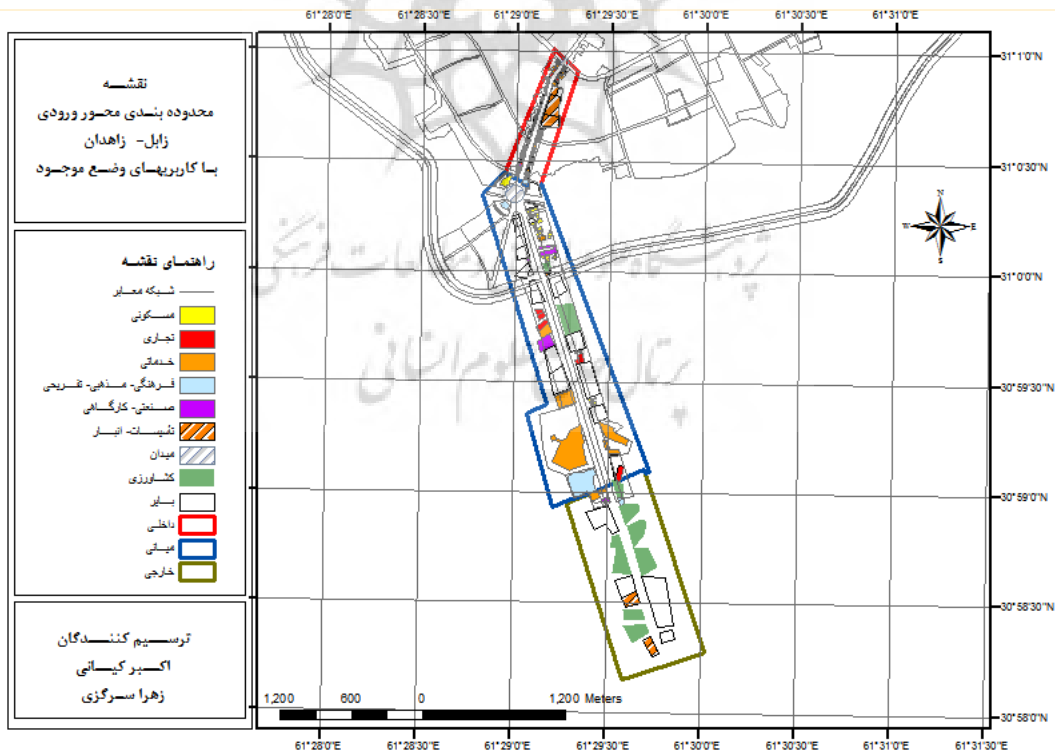
متأثر از همین دیدگاه و جنبش‌های هنری بعد از جنگ جهانی دوم، جنبش منظر شهری توسط سردبیر مجله آرشیکتورال ری ویو مطرح می‌شود. برخلاف مدرن-گرایانی که "معماری شی‌گونه" را تبلیغ می‌کنند، کالن مسئول بخش شهری همین مجله، به "هنر ارتباطات" اهمیت می‌دهد، تجربه مکان را با حرکت درهم می‌آمیزد و دیدهای متوالی از محیط شهری را مطرح می‌کند. رویکرد کالن علیرغم بداعتش در زمینه ادراک زیبایی در حین حرکت، به دلیل تأکید بر جنبه‌های ادراکی/احساسی شخصی از تجربه منظر شهری مورد انتقاد قرار می‌گیرد. از طرف دیگر، زیبایی‌شناسی شهری قابلیت رقابت با دیدگاه‌های جیکوبز^۴ و نیومن^۵ که در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ در علوم اجتماعی و علوم رفتاری توسعه می‌یافتند را نداشت. این مفاهیم فکری جدید و توجه به ابعاد مختلف طراحی شهری، بحث-های زیبایی‌شناسی و به طور خاص پیتورسک و رویکرد کالن را تضعیف کرد و مطالعات زیبایی‌شناسی شهری را به حاشیه راند.

1. Sitte
2. Gibberd
5. Halprin
1. Jacobs
2. Newman

6. Appeltton
7. Nohl



شکل ۲: موقعیت محور ورودی زاهدان در شهر زابل، نگارندگان، ۱۳۹۱



شکل ۳: محدوده بندی محور ورودی زابل- زاهدان با کاربریهای وضع موجود، نگارندگان، ۱۳۹۱

۲-۳- محدوده‌بندی محور ورودی زابل- زاهدان
با توجه به کاربری‌های مختلف حاشیه مسیر، برای مشخص کردن وضعیت سیمای مناظر و عملکرد محدوده‌های اطراف، ضمن حرکت آهسته با اتومبیل و گرفتن عکس از بدنه‌های تشکیل دهنده مسیر و مناظر آن، کاربری‌های موجود و عملکرد آنها در طول مسیر ۵ کیلومتری یادداشت گردید تا از همپوشانی آنها تسلسل فضایی مسیر مشخص و مسائل و کمبودها آشکار شود. با توجه به عکس محدوده‌های موجود و کاربری آنها، مسیر به سه محدوده مختلف تقسیم شد:

۳-۳- انواع کاربری‌های همجوار به لحاظ

سازگاری

دسته‌بندی کاربری‌های وضع موجود از لحاظ سازگاری با محور ورودی به شرح زیر است:

- کاربری‌های سازگار: بانک، پمپ بنزین، سرزمین کوچولوها، قلعه شادی، مجتمع فرهنگی- ورزشی کارگران، رستوران و ...

- کاربری‌های سازگار با چهره نامطلوب: کارواش، تعمیرگاه، آپاراتی، لوازم یدکی، تعویض روغنی، لاستیک فروشی، جلوبندی و فنرسازی، باسکول، تزئینات اتومبیل و ...

- کاربری‌های ناسازگار با جابه جایی کوتاه مدت: رنگ آمیزی، صافکاری، درب و پنجره سازی، کابینت سازی، مرغ فروشی، تراشکاری، فروش مصالح ساختمانی، نمایندگی خوراک دام و طیور، آهن آلات و ...

- کاربری‌های ناسازگار با جابه جایی بلندمدت: شرکت مسافری، انبار، نمایشگاه اتومبیل، باربری، پارکینگ نفتکش‌ها، مجموعه مرغداری، تأسیسات اداره راه و ترابری، کارخانه یخ و ...

جدول ۱: وضعیت کاربری‌های همجوار با ورودی زابل- زاهدان به لحاظ سازگاری (واحد به درصد)

نوع کاربری	محدوده داخلی	محدوده میانی	محدوده خارجی	نسبت به کل
سازگار	۴۹/۲	۵۵/۷	۵/۵	۴۸/۳
سازگار با چهره نامطلوب	۲۱/۰	۱/۴	۰	۱۶/۳
ناسازگار با جابه جایی کوتاه مدت	۱۶/۷	۱/۴	۰	۱۳/۰
ناسازگار با جابه جایی بلندمدت	۸/۵	۱۴/۲	۲۷/۷	۱۰/۵
اراضی بایر-کشاورزی	۴/۲	۲۷/۱	۶۶/۶	۱۱/۶

محاسبات نگارندگان، ۱۳۹۱

کاربری‌های ناسازگار با ۸۷ واحد، ۲۳/۶ درصد کاربری‌های مسیر ورودی مذکور را به خود اختصاص داده‌اند. این نسبت در بخش‌های سه گانه مسیر متفاوت است بطوری‌که در بخش داخلی ۷۰/۳ درصد کاربری‌ها در طبقه سازگار قرار دارند، در بخش میانی ۵۷/۱ درصد و در بخش خارجی ۵/۵ درصد کاربری‌ها سازگارند. از طرفی در مورد

طبق یافته‌های میدانی در طول مسیر مذکور جمعاً ۳۶۸ نوع کاربری وجود دارد که ۲۸۰ واحد در بخش داخلی و ۷۰ واحد در بخش میانی و ۱۸ واحد از کاربری‌های مسیر در بخش خارجی واقع شده‌اند. یافته‌ها نشان می‌دهند از کل کاربری‌های مسیر ۲۳۸ واحد در طبقه کاربری‌های سازگار قرار دارند که شامل ۶۴/۶ درصد کل کاربری‌ها می‌باشند. همچنین

۴-۳- مطالعات بصری

۴-۳-۱- وضعیت روشنایی و پوشش گیاهی مسیر میزان روشنایی و نحوه نورپردازی معابر شهری و برون شهری یکی از عوامل مؤثر بر سطح امنیت ترافیکی و یکی از متغیرهای مؤثر بر جنبه‌های زیبایی-شناسی معابر محسوب می‌شود. میزان روشنایی ورودی باید ۱۲ لوکس باشد و ورودی-خروجی‌های منتهی به مسیر ورودی نورپردازی شوند (ثبوتی و سیما، ۱۳۹۰: ۶۰). این معیار در مسیر ورودی زابل-زاهدان با توجه به اجرای طرح‌های توسعه شبکه معابر براساس شاخص میزان روشنایی مسیر که ۲۵ لوکس در محدوده داخلی و ۲۱ لوکس در محدوده میانی و محل قرارگیری تیرهای روشنایی نیز در محدوده حفاظت شده است، در وضعیت مطلوبی قرار دارد.

کاربری‌های ناسازگار این نسبت در بخش داخلی ۲۵/۳ درصد، در بخش میانی ۱۵/۷ درصد و در بخش خارجی ۲۷/۷ درصد است. این امر نشان می‌دهد که کاربری‌های ناسازگار در بخش خارجی و سپس بخش داخلی بیش‌ترین درصد را بخود اختصاص داده‌اند.

کاربری کشاورزی و بایر عمدتاً در بخش خارجی و سپس میانی قرار گرفته‌اند و به عنوان عناصری که می‌توانند مطلوبیت و جذابیت مسیر ورودی را افزایش دهند از اهمیت زیادی برخوردارند. کاربری مذکور ۴/۲ درصد از بخش داخلی را اشغال کرده‌اند و ۲۷/۱ درصد از کاربری‌های بخش میانی به اراضی کشاورزی و بایر اختصاص دارد که ۸۷/۵ درصد بایر می‌باشند. سهم این نوع کاربری‌ها در بخش خارجی به ۶۶/۶ درصد کل می‌رسد.



شکل ۴: وضعیت نورپردازی و پوشش گیاهی مسیر ورودی زابل- زاهدان، مشاهدات نگارندگان، ۱۳۹۱

- تراکم عناصر پوشش گیاهی با نزدیک شدن به محدوده‌ی شهر افزایش یابد.
- پوشش گیاهی طرفین مسیر ورودی باید دارای تعادل دیداری باشد (ثبوتی و سیما، ۱۳۹۰: ۶۰).
فضای سبز موجود در ورودی زابل- زاهدان تنها در فلکه و پناهگاه میانی به صورت ضعیف مشاهده می‌شود.

وجود فضای سبز یکی از مصالح طراحی بصری است که علاوه بر مزایای زیست محیطی، مکان‌هایی را برای تجربه فضا بوجود می‌آورد. در انتخاب پوشش گیاهی مبادی ورودی توجه به مؤلفه‌های زیر ضروری است:

- طرفین طول مسیر ورودی دست کم به عرض ۱۰ متر درختکاری شود.

جدول ۲: وضعیت روشنایی و پوشش گیاهی ورودی زابل - زاهدان

شاخص	وضعیت مطلوب	وضعیت موجود	نتیجه
میزان روشنایی	حداقل ۱۲ لوکس	بیش از ۱۲ لوکس	مطلوب
محل چراغ روشنایی	در داخل محدوده حفاظت شده	در داخل محدوده حفاظت شده	مطلوب
پوشش گیاهی در طول مسیر	توسعه منسجم و هدفدار فضای سبز	پوشش گیاهی ضعیف و بدون برنامه ریزی شده	نامطلوب

نگارندگان، ۱۳۹۱

۲-۳-۴- تابلوهای اطلاع‌رسانی شهری امروزه اطلاع‌رسانی شهری به صورت یک شبکه به هم پیوسته تعریف و طراحی می‌شود. اجزای این شبکه عبارتند از:

- تابلوهای راهنمای شهری
- تابلوهای علائم راهنمایی و رانندگی
- تابلوهای تبلیغاتی
- تابلوهای معرف فعالیت‌های تجاری و خدماتی

[قدمی و ملکشاهی، ۱۳۹۰: ۱۹۱].

بر اساس مجموعه معرف‌های مندرج در جدول، وضعیت استقرار تابلوهای اطلاع‌رسانی شهری به عنوان عوامل مؤثر بر جهت‌یابی، هدایتگری، شناسایی، خوانایی، هدایت امن جریان‌های ترافیکی و آگاه ساختن و هدایت تازه‌واردان به بخش‌های مختلف شهر، در مبادی ورودی مورد مطالعه، ویژگی‌های متفاوتی را نشان می‌دهند. به طوری که نحوه استقرار تابلوهای شهری در هر سه بخش مسیر در وضعیت نامطلوبی است.

جدول ۳: وضعیت انواع تابلوهای شهری (غیر از راهنمایی و رانندگی) در ورودی زابل - زاهدان

شاخص	وضع مطلوب	وضع موجود	نتیجه
رنگ آمیزی	اجتناب از رنگ های پرزرق و برق بویژه زرد، قرمز	آشفته	نامطلوب
ارتفاع	از کف پیاده رو حداقل ۲/۵ متر تا ۳/۵ متر	متفاوت	نامطلوب
ابعاد تابلوها	ارتباط با سایر تابلوها و یکنواختی در ابعاد تابلوهای تجاری	متفاوت	نامطلوب
فونت و نوع قلم	اندازه فونت متناسب با ابعاد تابلو و هماهنگی با تابلوهای همجوار	آشفته	نامطلوب
نحوه نصب تابلو بر روی ساختمان	هماهنگی با خطوط اصلی و سطوح اصلی معماری و نمای ساختمان، عدم خارج شدن تابلو از نمای محیطی ساختمان	ناهماهنگی	نامطلوب

نگارندگان، ۱۳۹۱

ورودی زابل - زاهدان در زمینه تابلوهای تجاری و خدماتی به دلیل کثرت و تنوع، دچار آشفتگی و تراکم بیش از حد است. عدم وجود الگو و طرح منسجم و معنی‌دار، ابعاد متفاوت، عدم رعایت ارتفاع، استفاده از تنوعی از قلم، رنگ‌ها و نورپردازی‌ها در زمینه‌ی تابلوهای تجاری و خدماتی باعث شده‌اند تا یکی از عوامل مؤثر بر بروز آشفتگی و ناهنجاری بصری در



شکل ۵: وضعیت تابلوهای اطلاع‌رسانی در ورودی زابل - زاهدان، مشاهدات نگارندگان، ۱۳۹۱

۱- اقلیم و آب و هوا، ۲- فرهنگ و آداب و رسوم مردم، ۳- ارتفاع، ۴- پیش‌آمدگی و عقب‌رفتگی ساختمان، ۵- رنگ، ۶- مصالح ساختمان (سنگ، آجر، شیشه و ...) که با همه این شش مورد می‌توان نمای ساختمان‌ها را طراحی کرد [ظاهری، ۱۳۸۰: ۱۳۰]. برای شهر زابل با توجه به اینکه آب و هوای زابل گرم و خشک است و علاوه بر آن یک شهر تاریخی نیز است بهترین نما که می‌تواند در زابل جواب دهد، آجر سفال است و مورد بعدی کاربرد شیشه است که در احداث نماهای ساختمان آن هم اگر به صورت دوجداره‌ای باشد به جهت جلوگیری از صدا و اتلاف انرژی (گرما و سرما) می‌تواند جوابگو باشد.

انواع مصالح به‌کار رفته در ساختمان‌های موجود در معبر ورودی زابل - زاهدان شامل شیشه، آلومینیوم، آجر، سنگ و سیمان است. از میان مصالح به‌کار رفته، سیمان با ۳۸/۵ درصد و آجر با ۳۶/۲ درصد بیش‌ترین نسبت را دارا هستند.

۳-۴-۳- مصالح نما و وضعیت نماکاری در رابطه با تعیین ضوابط و مقررات معماری و شهرسازی در بحث معماری عقاید ضد نقیض و فراوانی وجود دارد و آن چیزی که به طور کلی باید گفت این است که بحث پیوستگی و ناپیوستگی و بحث دید بصری مطرح است. عده‌ای معتقدند که باید در نما مسئله پیوستگی و دید بصری مطلوبی وجود داشته باشد که دید مطلوب و مناسبی را برای افراد که از این محل عبور می‌کنند، داشته باشند و یک همگونی و آرامش‌بخش مناسب برای بیننده بوجود آورده و ساختمان‌های اطراف خیابان‌ها از یک موزون و وزن خاصی پیروی کرده، از ابتدا تا انتها بتدریج و دارای ارتفاع مناسب باشند. یک عده دیگر درست برعکس این نکته، می‌گویند که باید در نما تضاد ایجاد شود که باعث شود مثلاً یک ساختمان می‌تواند با ارتفاع، نما و شکل جداگانه‌ای با سایر ساختمان‌های همجوار، خودش را نشان دهد [ظاهری، ۱۳۸۰: ۱۲۹].

مطالبی که در نمای ساختمان‌ها نقش اساسی دارند عبارتند از:

جدول ۴: وضعیت مصالح و نماکاری ساختمان‌های مجاور ورودی زابل - زاهدان (واحد به درصد)

نوع نما	محدوده داخلی	محدوده میانی	محدوده خارجی	نسبت به کل
شیشه	۲/۹	۱۰	۰	۳/۵
آلومینیوم	۱/۹	۲۰	۰	۳/۵
آجر	۳۵/۶	۴۰	۵۰	۳۶/۲
سنگ	۱۹/۸	۱۰	۰	۱۸/۵
سیمان	۳۹/۶	۲۰	۵۰	۳۸/۵
وضعیت نما	محدوده داخلی	محدوده میانی	محدوده خارجی	نسبت به کل
تکمیل شده	۳۷/۲	۴۰	۳۳/۳	۳۷/۴
تکمیل نشده	۲/۲	۰	۰	۱/۹
بدون نما	۶۰/۵	۶۰	۶۶/۶	۶۰/۵

محاسبات نگارندگان، ۱۳۹۱



شکل ۶: وضعیت مصالح و نماکاری ساختمان‌های همجوار ورودی زابل - زاهدان، مشاهدات نگارندگان، ۱۳۹۱

نماهای ناتمام یا ساختمان‌های بدون نما که می‌توان یکی از خصیصه‌های نامطلوب منظر بسیاری از شهرهای ما برشمرد در ورودی زابل - زاهدان نسبت زیادی را به خود اختصاص داده است (۶۲/۴ درصد).

وضعیت نماکاری محدوده‌ی مورد مطالعه نیز در قالب سه گروه نمای تکمیل شده، تکمیل نشده و بدون نما مورد بررسی قرار گرفت که بر اساس این معیار ۳۷/۴ درصد واحدها دارای نمای کامل شده، ۱/۹ درصد تکمیل نشده و ۶۰/۵ درصد آن بدون نما می‌باشند.

۴- نتیجه گیری

یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد کیفیت مبادی ورودی شهر زابل از سمت زاهدان به عنوان یکی از اصلی-ترین مبادی ورودی شهر مذکور به لحاظ کیفیت عملکردی کاربری‌های همجوار از وضعیت مطلوبی برخوردار نیست. استقرار تنوعی از کاربری‌های ناسازگار همچون تعمیرگاه، صافکاری اتومبیل، تعویض روغنی و کارگاه‌ها به دور از هرگونه هنجار کالبدی و عملکردی از ویژگی‌های بارز مسیر مذکور می‌باشد. نتایج حاصل از بررسی هر یک از معیارها نشان می‌دهد که در ورودی زابل- زاهدان ۴۰ درصد کاربری‌ها سازگار با چهره نامطلوب، ناسازگار با جابه جایی کوتاه مدت و ناسازگار با جابه جایی بلندمدت می‌باشند و فضای سبز در طول مسیر نیز در وضعیت نامطلوبی قرار دارد. بررسی معیار وضعیت تابلوهای اطلاع رسانی شهری بر اساس شاخص‌هایی چون رنگ آمیزی، ارتفاع تابلوها، ابعاد تابلوها، فونت و نوع قلم و نحوه نصب تابلو بر روی ساختمان نتایجی چون آشفته، ناهماهنگ، متنوع و متداخل را نشان می‌دهد که به دلیل فقدان الگو و طرح منسجم و معنی‌دار کیفیت بصری و زیبایی شناسی مسیر مورد نظر را به شدت تحت تأثیر منفی قرار داده است. ۶۳ درصد از ساختمان‌های مجاور این ورودی بدون نما یا تکمیل نشده هستند که از دیگر عوامل بروز آشفستگی و اغتشاش بصری محسوب می‌شود. بنابراین موضوع زیبایی شناسی مبادی ورودی شهری در واقع شناسه و یکی از نشانه‌های کلیدی و عاملی هویت بخش در فضاهای شهری محسوب می‌شود که در اکثر شهرهای کشور از جمله شهر زابل مورد بی توجهی است.

۵- پیشنهادها

برنامه‌ریزی محور ورودی زابل- زاهدان در سه سطح مورد بررسی قرار گیرد:

الف- حفظ عناصر مفید و با ارزش و متناسب با نقش محور ورودی مانند فضای سبز، ورزشی، تفریحی، زمین کشاورزی و بانک‌ها. ماهیت پاره‌ای از فعالیت‌ها که حضورشان بر اساس یک نیاز واقعی شکل گرفته است، برخوردار از سیمای نامناسب است. (مانند تعمیرگاه، کارواش و فروشگاه‌های لوازم خودرو و لوازم یدکی). این معضل با اتخاذ تدابیر ویژه مانند تجمیع آنها در چند مکان مناسب در طول محور و بهسازی نمای آنها قابل رفع می‌باشد.

ب- برنامه‌ریزی به منظور به وجود آوردن عناصر مطلوب و متناسب با نقش محور ورودی که در حال حاضر وجود ندارد (ایجاد مجموعه خدمات دروازه‌ای مبادی ورودی):

- خدمات عام: پمپ بنزین، فروشگاه‌های تجاری مرتبط با مسافری مانند فروش سوغات، سوپرمارکت و فروش توشه سفر، اداری (بانک، پست، بیمه و ...)، نمازخانه و مسجد، سرویس بهداشتی، رستوران، کافه، غذیه فروشی اعم از سرپوشیده و سرباز، استراحتگاه-های موقت و محدود

- خدمات ایرانگردی: هتل، متل، کمپ و سایت‌های چادرزنی، باجه اطلاعات توریستی
- خدمات حمل و نقل: پارکینگ وسایل نقلیه، پایانه‌ها و سایر موارد مرتبط.

- خدمات انتظامی: پست‌های انتظامی و پلیس راه
ج- از بین بردن عواملی که از نظر کیفیت محیط نامطلوب بوده و فعالیت‌های غیرمجاز به حضور محسوب می‌شوند، مانند کارگاه‌ها و مشاغل مزاحم شهری، فروشگاه‌های مصالح ساختمانی و جوشکاری.

منابع

ابلقی، علیرضا و پورجوهری، امیرحسین. (۱۳۸۵)، "مبادی ورودی شهرها و تدوین اصول و معیارهای ساماندهی برای زیبایی یک فضای شهری فراموش شده"، مجله

- قریب، فریدون. (۱۳۸۲)، "ضوابط ساماندهی و معیارهای طراحی شهری برای مبادی ورودی شهرها"، هنرهای زیبا (۴۱-۲۸)، شماره ۱۵.
- قوام پور، انسیه. (۱۳۸۴)، مجموعه ورودی تهران از سمت آژادراه تهران- شمال، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، تهران.
- کالن، گوردن. (۱۳۷۷)، گزیده منظر شهری، ترجمه: منوچهر طبیبیان، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، تهران.
- کیانی، اکبر و سالاری سردری، فرضعلی. (۱۳۹۰)، "بررسی و ارزیابی اولویت‌های منظر فضاهای عمومی شهر عسلویه با استفاده از ANP"، فصلنامه علمی- پژوهشی باغ نظر، شماره ۱۸، ص ۳۸-۲۵.
- گروتر، یورگن. (۱۳۸۳)، زیبایی‌شناسی در معماری، ترجمه: جهانشاه پاکزاد و عبدالرضا همایون، چاپ دوم، مرکز چاپ و انتشارات، دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
- مهندسین مشاور طاش (طرح اندیشان شهر). (۱۳۸۶)، طرح جامع شهر زابل، وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان مسکن و شهرسازی استان سیستان و بلوچستان، جلد سوم، بررسی شبکه و ترافیک شهر.
- Ascelin, Gordon. (2009), Integrating conservation planning and land use planning in urban landscape, Austria, 91: 183- 194.
- City council. (2007), "Debary Gateway Corridor Standards", Available at: www.debary.org
- DSU. (2006), "Burnsville North Design Guidelines", Available at: www.burnsville.org
- Huntingdonshire District Council. (2006), "Ramsey Gateway Urban Design Framework", Available at: www.huntsdc.gov.uk.
- Muskego Plan Commission. (2008), "Racine Avenue Gateway Design Guide", Available at: www.ci.muskego.wi.us.
- Zhou, Li. (2010), Selection of City's entrance and exit based on node important degree; College of Information and Electrical Engineering, Shandong University of Science and Technology, Qingdao, China.
- آبادی (۷۶-۶۶)، شماره ۵۳، انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری.
- امین‌زاده، بهناز. (۱۳۸۹)، "ارزیابی زیبایی و هویت مکان"، نشریه هویت شهر (۱۴-۳)، شماره ۷.
- پاکزاد، جهانشاه. (۱۳۸۵)، راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری، تهران.
- ثبوتی، هومن و سیما، یلدا. (۱۳۹۰)، "اثرات نامطلوب ورودی‌های شهر در ایران و ضرورت اصلاح آنها"، مهندسی عمران شریف ویژه حمل و نقل (۶۵-۵۳)، شماره ۳.
- خادمی، مسعود و رفیعی جوزم، رضا. (۱۳۸۸)، "بررسی مؤلفه های کیفیت محیط در فضای ورودی شهرها"، مجله آبادی (۹۰-۸۴)، شماره ۶۱ و ۶۲، انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری.
- ذکاوت، کامران. (۱۳۸۹)، "مدیریت منظر شهری"، خلاصه مقالات همایش ملی منظر شهری، تهران، پژوهشکده فرهنگ هنر جهاد دانشگاهی، مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن.
- شکوهی، علی و بیات، الهام و مجتبی‌زاده، عاطفه. (۱۳۹۰)، "بررسی هویت در منظر ورودی شهرها؛ نمونه موردی ورودی جنوبی شهر زنجان"، سومین کنفرانس ملی عمران شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد سمنان.
- طالشی، مصطفی و امیرفخریان، مصطفی. (۱۳۸۸)، "ساماندهی کاربری‌های شهری در ورودی کلانشهرهای منطقه‌ای"، جغرافیا، نشریه علمی- پژوهشی انجمن جغرافیایی ایران (۱۲۰-۹۹)، شماره ۱۸ و ۱۹.
- ظاهری، مصطفی. (۱۳۸۰)، بررسی ابعاد مؤثر در ترکیب منظر ورودی شهری از دیدگاه برنامه ریزی شهری، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس، تهران.
- قدمی، مصطفی و ملکشاهی، غلامرضا. (۱۳۹۰)، "بررسی کیفیت کالبدی و کارکردی مبادی ورودی شهری"، جغرافیا و توسعه (۱۹۷-۱۸۱)، شماره ۲۱.