





دانشگاه زابل

مدیریت تحصیلات تکمیلی

دانشکده ادبیات و علوم انسانی

گروه جغرافیا

پایان نامه جهت اخذ درجه کارشناسی ارشد در رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

**عنوان:**

**مطالعه و بررسی ورودی‌های شهر زابل با تأکید بر جنبه‌های  
زیبایی‌شناسی و کارکردی**

**استاد راهنما:**

دکتر اکبر کیانی

**استادان مشاور:**

دکتر غلامعلی خمّری

دکتر خدارحم بزی

**تهیه و تدوین:**

زهرا سرگزی

دی ۱۳۹۱

تقدیم به

ارواح پاک تمامی شهیدان راه حق و حقیقت که با اهداء خون پاک خودشان عزت و

سر بلندی را برای مردم ایران به ارمغان آورده اند

تقدیم به

پدر و مادر مهربانم آنانکه فروغ نگاهشان، گرمی کلامشان و روشنی رویشان سرمایه های

جاودانه زندگی من است،

و تقدیم به

خواهر و برادرانم آنانکه ادامه تحصیلاتم را مدیونشان، مستم

و تقدیم به

آنان که دوستان داریم.

## تقدیر و تشکر

بر خود لازم میدانم از همه بزرگوارانی که این حقیر را در انجام پژوهش یاری نمودند، تقدیر و تشکر نمایم:  
از اساتید راهنما و مشاوران ارجمندم، آقایان دکتر اکبر کیانی، دکتر غلامعلی خرم و دکتر خداجرم بزوی به خاطر همه مساعدت ها تقدیر و تشکر نموده و پژوهش حاضر را خدمت این عزیزان تقدیم می نمایم.  
از داور گرامی جناب آقای دکتر اصغری که زحمت بازخوانی پایان نامه را قبل از ارائه تقبل نمودند و بار ننموده ای ارزشمندشان مراد ارائه مطالب یاری می گردنم سپاس گذارم.  
از اساتید محترم گروه جغرافیا دانشگاه زابل، آقایان دکتر مهدی ریاست محترم دانشکده ادبیات، دکتر حیدری مکرمدی گروه محترم جغرافیا، دکتر میر لطفی و دکتر فاضل نیا.

در پایان شایسته است از دوستان کرامتدردم خانم صدیقه سرگلزایی، سیه کیخا، سکینه کیخا، فرشته آذرسا، فرشته سرگلزایی و آقایان مصطفی امیرخیریان، علی قاسمی، سعید مرادقلی، محمد علی میرشکار، میت الله رضایی، محمود علی خسروی، یثیم بندایی و کارکنان سازمان مسکن و شهرسازی زاهدان و کلیه دوستان و عزیزانی که در طی این مسیر یاریگریم بودند و بدون حضور ایشان طی این مسیر بس دشواری می گشت، تقدیر و تشکر نمایم.

به امید بهروزی و کامیابیتان در تمام مراحل زندگی

زحرا سرگلزی

## چکیده

مبادی ورودی 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 ساخت‌وسازها بدون طرح قبلی در حاشیه بلافصل این محورهای شهری، فضاهای مغشوش و ناهماهنگی ایجاد نموده که به لحاظ بصری بسیار آشفته‌اند. ورودی‌های اصلی شهر زابل نیز سازمان یافته نیست، 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 می‌باشد. در این پژوهش سعی شده است ضمن تشریح چگونگی تراکم کاربری‌های مزاحم شهری در ورودی‌های زابل- زاهدان و زابل- نهبندان به سازماندهی و برنامه‌ریزی منظر و کارایی ورودی‌ها پرداخته شود و جهت حل این مشکلات براساس شناخت وضع موجود و مطالعات میدانی و با استفاده از GIS، نرم‌افزارهای آماری، تکنیک TOPSIS و سایر موارد به ارائه راه‌حل‌های مختلف می‌پردازد. نتایج تحقیق حاکی از این است که براساس شاخص سازگاری کاربری‌های اراضی، ۲۴ درصد در ورودی زابل- زاهدان و ۲۰ درصد در ورودی زابل- نهبندان ناسازگارند. وضعیت پوشش گیاهی (فضای سبز شهری) نیز در هر دو ورودی بسیار ضعیف و بدون برنامه‌ریزی شده می‌باشد. در زمینه تابلوهای اطلاع‌رسانی شهری بخصوص تابلوهای تجاری و خدماتی به دلیل تنوع و کثرت، دچار آشفتگی بصری می‌باشند. از نظر نمای ساختمان‌های همجوار ورودی زابل- زاهدان ۶۲/۴ درصد واحدها و ورودی زابل- نهبندان ۶۹/۷ درصد بدون نما و یا تکمیل نشده می‌باشند. در هر دو ورودی زابل- زاهدان و زابل- نهبندان، جوشکاری‌های درب و پنجره رتبه ۱ را از نظر آلودگی کسب کرده‌اند که باعث افت کارکردی این ورودی‌ها شده که باید در مجتمع‌های درون شهری ساماندهی گردند. در پایان پژوهش، راهکارها و پیشنهادهای برای برنامه‌ریزی سیما و منظر ورودی‌ها و ساماندهی مشاغل مزاحم موجود در ورودی‌های شهر زابل ارائه شده است.

**واژگان کلیدی:** منظر شهری، ورودی‌های شهری، کاربری‌های ناسازگار، شهر زابل

فصل اول: مقدمه و کلیات

۱-۱- مقدمه ..... ۲

۱-۲- تعریف مسأله و بیان سؤال‌های اصلی تحقیق ..... ۳

۱-۳- سابقه تحقیق ..... ۷

۱-۳-۱- مطالعات خارجی ..... ۷

۱-۳-۲- مطالعات داخلی ..... ۱۴

۱-۴- سؤال‌ها ..... ۱۸

۱-۵- فرضیه‌ها ..... ۱۸

۱-۶- اهداف ..... ۱۸

فصل دوم: مبانی نظری تحقیق

۲-۱- تعاریف و مفاهیم ..... ۲۰

۲-۱-۱- مفهوم ورودی ..... ۲۰

۲-۱-۲- مفهوم ورودی شهر ..... ۲۱

۲-۱-۳- انواع ورودی‌های شهر ..... ۲۳

۲-۱-۳-۱- ورودی شهر- خیابان ..... ۲۳

۲-۱-۳-۲- ورودی شهر- ایستگاه راه آهن ..... ۲۴

۲-۱-۳-۳- ورودی شهر- فرودگاه ..... ۲۵

۲-۱-۴- نقش‌های ورودی شهر ..... ۲۷

۲-۱-۴-۱- نقش دفاعی- امنیتی ..... ۲۷

۲-۱-۴-۲- نقش اقتصادی ..... ۲۷

۲-۱-۴-۳- نقش اجتماعی ..... ۲۸

۲-۱-۵- حدود مبادی ورودی ..... ۲۸

۲-۱-۶- حوزه‌های فضای ورودی شهر ..... ۳۰

۲-۱-۷- توقعات کلی از ورودی شهر ..... ۳۱

۲-۱-۷-۱- توقعات عام از ورودی ..... ۳۱

۲-۱-۷-۱-۱- تبدیل‌پذیری ..... ۳۱

۲-۱-۷-۱-۲- نفوذپذیری ..... ۳۳

۲-۱-۷-۲- توقعات خاص از ورودی شهر ..... ۳۵

۲-۱-۷-۲-۱- پذیرندگی ..... ۳۵

۲-۱-۷-۲-۲- خوانایی ..... ۳۶

۲-۱-۷-۲-۳- تشخیص ..... ۳۷

۲-۱-۸- منظر شهری ..... ۳۹

۲-۱-۹- بررسی نظریه‌های موجود در زمینه منظر شهری ..... ۴۱

۲-۱-۹-۱- منوچهر مزینی ..... ۴۱

۴۴	۲-۱-۹-۲- محمود توسلی
۴۶	۲-۱-۹-۳- دی. اسپرای ریگن
۴۹	۲-۱-۹-۴- کوین لینچ
۵۰	۲-۱-۱۰- مقایسه ویژگی‌های منظر ورودی شهر در شهر قدیم و معاصر
۵۲	۲-۱-۱۱- زیبایی‌شناسی و نظریه‌های آن
۵۴	۲-۱-۱۲- مفهوم کارکرد
۵۵	۲-۱-۱۳- تبیین کارکردی
۵۶	۲-۱-۱۴- کاربری زمین و برنامه‌ریزی کاربری اراضی از دیدگاه کارکردگرایی
۵۷	۲-۱-۱۵- جمع‌بندی

### فصل سوم: روش‌شناسی تحقیق

۶۰	۳-۱- ویژگی‌های جغرافیایی
۶۰	۳-۱-۱- موقعیت و ویژگی‌های جغرافیایی شهرستان زابل
۶۱	۳-۲- ویژگی‌های طبیعی
۶۱	۳-۲-۱- موقعیت مطلق (ریاضی) و نسبی
۶۲	۳-۲-۲- اقلیم منطقه
۶۲	۳-۲-۳- باد
۶۳	۳-۲-۴- بارندگی
۶۴	۳-۲-۵- دما
۶۴	۳-۲-۶- رطوبت
۶۴	۳-۲-۷- ساعات آفتابی
۶۴	۳-۲-۸- پوشش گیاهی
۶۵	۳-۳- ویژگی‌های انسانی
۶۵	۳-۳-۱- وجه تسمیه شهر زابل
۶۵	۳-۳-۲- پیدایش و گسترش شهر زابل
۶۸	۳-۳-۳- جمعیت شهر زابل و نرخ رشد آن
۷۱	۳-۴- مواد و روش‌ها
۷۱	۳-۴-۱- روش تحقیق
۷۳	۳-۴-۲- جامعه آماری و تعداد نمونه
۷۳	۳-۴-۲-۱- محور جاده زاهدان
۷۳	۳-۴-۲-۲- محور جاده زهک
۷۳	۳-۴-۲-۳- محور جاده بنجار
۷۴	۳-۴-۲-۴- محور جاده فرودگاه و شهر دوست‌محمد
۷۴	۳-۴-۲-۵- محور جاده شهر ادیمی و شهرستان نهبندان
۷۴	۳-۴-۲-۶- محور جاده روستای طاغذی

۷۴..... ۳-۴-۲-۷ محور جاده روستای سیاهمرد

۷۴..... ۳-۴-۲-۸ محور جاده روستای کرباسک

۷۴..... ۳-۴-۲-۹ محور جاده روستای جهانتیغ

۷۵..... ۳-۴-۲-۱۰ محور جاده روستای فتح ا...- سه قلعه

۷۵..... ۳-۴-۳ روش و ابزار گردآوری داده‌ها و اطلاعات

۷۵..... ۳-۴-۴ تجزیه و تحلیل داده‌ها و اطلاعات

فصل چهارم: نتایج و بحث

۷۸..... ۴-۱ ورودی‌های اصلی شهر زابل

۷۹..... ۴-۲ جمع‌بندی و آزمون فرضیه اول

۷۹..... ۴-۲-۱ محور ورودی زابل- زاهدان

۸۰..... ۴-۲-۱-۱ محدوده‌بندی محور ورودی زابل- زاهدان

۸۱..... ۴-۲-۱-۱-۱ محدوده داخلی

۸۲..... ۴-۲-۱-۱-۲ محدوده میانی

۸۳..... ۴-۲-۱-۱-۳ محدوده خارجی

۸۴..... ۴-۲-۱-۲ مطالعات کاربری زمین

۸۴..... ۴-۲-۱-۲-۱ کاربری‌های وضع موجود سه محدوده

۸۶..... ۴-۲-۱-۲-۲ دسته‌بندی کاربری‌های موجود در محور ورودی

۸۷..... ۴-۲-۱-۲-۳ انواع کاربری‌های همجوار به لحاظ سازگاری

۸۹..... ۴-۲-۱-۳ مطالعات بصری

۸۹..... ۴-۲-۱-۳-۱ وضعیت روشنایی و پوشش گیاهی مسیر

۹۱..... ۴-۲-۱-۳-۲ تابلوهای اطلاع‌رسانی شهری

۹۳..... ۴-۲-۱-۳-۳ مصالح نما و وضعیت نماکاری

۹۶..... ۴-۲-۲ محور ورودی زابل- نهبندان

۹۶..... ۴-۲-۲-۱ محدوده‌بندی محور ورودی زابل- نهبندان

۹۷..... ۴-۲-۲-۱-۱ محدوده داخلی

۹۸..... ۴-۲-۲-۱-۲ محدوده میانی

۹۹..... ۴-۲-۲-۱-۳ محدوده خارجی

۱۰۰..... ۴-۲-۲-۲ مطالعات کاربری زمین

۱۰۰..... ۴-۲-۲-۲-۱ کاربری‌های وضع موجود سه محدوده

۱۰۲..... ۴-۲-۲-۲-۲ دسته‌بندی کاربری‌های موجود در محور ورودی

۱۰۳..... ۴-۲-۲-۲-۳ انواع کاربری‌های همجوار به لحاظ سازگاری

۱۰۵..... ۴-۲-۲-۳ مطالعات بصری

۱۰۵..... ۴-۲-۲-۳-۱ وضعیت روشنایی و پوشش گیاهی مسیر

۱۰۷..... ۴-۲-۲-۳-۲ تابلوهای اطلاع‌رسانی شهری



۱۰۸.....	۳-۲-۲-۴- مصالغ نما و وضعیت نماکاری
۱۱۰.....	۳-۴- جمع‌بندی و آزمون فرضیه دوم
۱۱۰.....	۱-۳-۴- پراکنش مشاغل مزاحم و آلاینده در ورودی‌ها
۱۱۹.....	۲-۳-۴- آلاینده‌گی و مزاحمت مشاغل مختلف در ورودی‌ها
۱۲۰.....	۳-۳-۴- مدل Topsis
۱۲۸.....	۴-۴- نتیجه‌گیری
۱۲۸.....	۵-۴- برنامه‌ریزی فیزیکی ورودی‌ها
۱۳۰.....	۶-۴- پیشنهادات

- جدول شماره (۲-۱): اهداف، راهبردها و سیاست‌های ورودی شهر به طور عام..... ۳۴
- جدول شماره (۲-۲): اهداف، راهبردها و سیاست‌های ورودی شهر به طور خاص..... ۳۸
- جدول شماره (۲-۳): مقایسه ویژگی‌های شهر قدیم با شهر معاصر از منظر ورود به شهر..... ۵۱
- جدول شماره (۳-۱): روند رشد جمعیت شهر زابل از سال ۱۳۴۵ تا ۱۳۸۹..... ۷۰
- جدول شماره (۴-۱): کاربری‌های وضع موجود محدوده‌های ورودی زابل- زاهدان..... ۸۴
- جدول شماره (۴-۲): دسته‌بندی کاربری‌های موجود در ورودی زابل- زاهدان..... ۸۶
- جدول شماره (۴-۳): وضعیت کاربری‌های همجوار با ورودی زابل- زاهدان به لحاظ سازگاری (واحد به درصد)..... ۸۷
- جدول شماره (۴-۴): وضعیت روشنایی و پوشش گیاهی ورودی زابل- زاهدان..... ۹۱
- جدول شماره (۴-۵): وضعیت انواع تابلوهای شهری (غیر از راهنمایی و رانندگی) در ورودی زابل- زاهدان..... ۹۲
- جدول شماره (۴-۶): مصالح نمای ساختمان‌های مجاور ورودی زابل- زاهدان (واحد به درصد)..... ۹۴
- جدول شماره (۴-۷): وضعیت نماکاری ساختمان‌های همجوار ورودی زابل- زاهدان (واحد به درصد)..... ۹۵
- جدول شماره (۴-۸): کاربری‌های وضع موجود در سه محدوده ورودی زابل- نهبندان..... ۱۰۰
- جدول شماره (۴-۹): دسته‌بندی کاربری‌های موجود در ورودی زابل- نهبندان..... ۱۰۲
- جدول شماره (۴-۱۰): وضعیت کاربری‌های همجوار با ورودی زابل- نهبندان به لحاظ سازگاری (واحد به درصد)..... ۱۰۳
- جدول شماره (۴-۱۱): وضعیت روشنایی و پوشش گیاهی ورودی زابل- نهبندان..... ۱۰۶
- جدول شماره (۴-۱۲): وضعیت انواع تابلوهای شهری (غیر از راهنمایی و رانندگی) در ورودی زابل- نهبندان..... ۱۰۷
- جدول شماره (۴-۱۳): مصالح نمای ساختمان‌های مجاور ورودی زابل- نهبندان (واحد به درصد)..... ۱۰۸
- جدول شماره (۴-۱۴): وضعیت نماکاری ساختمان‌های همجوار ورودی زابل- نهبندان (واحد به درصد)..... ۱۰۸
- جدول شماره (۴-۱۵): آمار مشاغل آلاینده و مزاحم ورودی‌های زابل- زاهدان و زابل- نهبندان..... ۱۱۱
- جدول شماره (۴-۱۶): نوع آلاینده‌گی و مزاحمت مشاغل مختلف در ورودی‌ها..... ۱۲۰
- جدول شماره (۴-۱۷): وضعیت میزان آلاینده‌گی مشاغل مختلف در ورودی زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۱۲۱
- جدول شماره (۴-۱۸): ماتریس بی‌مقیاس شده با استفاده از نرم..... ۱۲۲
- جدول شماره (۴-۱۹): اوزان شاخص‌های آلودگی..... ۱۲۳
- جدول شماره (۴-۲۰): ماتریس بی‌مقیاس شده موزون..... ۱۲۳
- جدول شماره (۴-۲۱): نحوه ساماندهی مشاغل مزاحم و آلاینده در ورودی‌ها..... ۱۲۷

- شکل شماره (۳-۱): موقعیت شهر زابل در کشور ایران و استان سیستان و بلوچستان، ۱۳۸۵..... ۶۱
- شکل شماره (۳-۲): فرایند انجام تحقیق، ۱۳۹۱..... ۷۲
- شکل شماره (۴-۱): موقعیت ورودی‌های اصلی شهر زابل، ۱۳۹۱..... ۷۸
- شکل شماره (۴-۲): محدوده بندی محور ورودی زابل- زاهدان، ۱۳۹۱..... ۸۰
- شکل شماره (۴-۳): کاربری اراضی موجود در محدوده داخلی محور زابل- زاهدان، ۱۳۹۱..... ۸۱
- شکل شماره (۴-۴): کاربری اراضی موجود در محدوده میانی محور زابل- زاهدان، ۱۳۹۱..... ۸۲
- شکل شماره (۴-۵): کاربری اراضی موجود در محدوده خارجی محور زابل- زاهدان، ۱۳۹۱..... ۸۳
- شکل شماره (۴-۶): فراوانی کاربری‌های وضع موجود ورودی زابل- زاهدان، ۱۳۹۱..... ۸۶
- شکل شماره (۴-۷): استقرار کاربری‌های ناسازگار همجوار ورودی زابل- زاهدان، ۱۳۹۱..... ۸۹
- شکل شماره (۴-۸): وضعیت نورپردازی و روشنایی مسیر ورودی زابل- زاهدان، ۱۳۹۱..... ۹۰
- شکل شماره (۴-۹): وضعیت پوشش گیاهی در طول مسیر ورودی زابل- زاهدان، ۱۳۹۱..... ۹۱
- شکل شماره (۴-۱۰): وضعیت تابلوهای اطلاع‌رسانی در ورودی زابل- زاهدان، ۱۳۹۱..... ۹۳
- شکل شماره (۴-۱۱): وضعیت مصالح و نماکاری ساختمان‌های ورودی زابل- زاهدان، ۱۳۹۱..... ۹۵
- شکل شماره (۴-۱۲): محدوده بندی محور ورودی زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۹۶
- شکل شماره (۴-۱۳): کاربری اراضی موجود در محدوده داخلی محور زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۹۷
- شکل شماره (۴-۱۴): کاربری اراضی موجود در محدوده میانی محور زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۹۸
- شکل شماره (۴-۱۵): کاربری اراضی موجود در محدوده خارجی محور زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۹۹
- شکل شماره (۴-۱۶): فراوانی کاربری‌های وضع موجود ورودی زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۱۰۲
- شکل شماره (۴-۱۷): استقرار کاربری‌های ناسازگار همجوار ورودی زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۱۰۵
- شکل شماره (۴-۱۸): وضعیت نورپردازی و روشنایی مسیر ورودی زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۱۰۶
- شکل شماره (۴-۱۹): وضعیت پوشش گیاهی در طول مسیر ورودی زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۱۰۶
- شکل شماره (۴-۲۰): وضعیت تابلوهای اطلاع‌رسانی در ورودی زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۱۰۷
- شکل شماره (۴-۲۰): وضعیت مصالح و نماکاری ساختمان‌های ورودی زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۱۰۹
- شکل شماره (۴-۲۲): راهنمای پراکنش مشاغل مزاحم در ورودی‌های زابل- زاهدان و زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۱۱۳
- شکل شماره (۴-۲۳): پراکنش مشاغل مزاحم ورودی زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۱۱۴
- شکل شماره (۴-۲۴): پراکنش مشاغل مزاحم ورودی زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۱۱۵
- شکل شماره (۴-۲۵): پراکنش مشاغل مزاحم ورودی زابل- نهبندان، ۱۳۹۱..... ۱۱۶
- شکل شماره (۴-۲۶): پراکنش مشاغل مزاحم ورودی زابل- زاهدان، ۱۳۹۱..... ۱۱۷
- شکل شماره (۴-۲۷): پراکنش مشاغل مزاحم ورودی زابل- زاهدان، ۱۳۹۱..... ۱۱۸



## فصل اول

مقدمه و کلیات

## ۱-۱- مقدمه

شهرها و فضاهای شهری گذشته ما از استقلال، شخصیت و هویت ویژه خود برخوردار بوده‌اند؛ مفاهیمی که نهایتاً منجر به تعریف مفهوم بزرگتری چون تعلق خاطر گشته‌اند؛ درحالیکه آنچه از اغلب شهرهای کنونی ما در ذهن عموم شکل می‌گیرد جز مجموعه‌ای از ساختمان‌های بلند، خیابان‌ها، ادارات، پارک‌ها نیست. آنچه شهر را می‌سازد، ساختمان‌های عظیم و پارک‌ها نیستند بلکه مردم خود شهرند با تمام سلايق و ویژگی‌های منحصر بفردشان و در حقیقت هویت شهری و شهروندی‌شان.

امروزه با گسترش شهرها، زمین‌های مجاور مبادی ورودی به کاربری‌های ناهماهنگ و ناسازگار با محیط شهری اختصاص یافته است که بی‌نظمی و اغتشاش بصری را در این فضاها ایجاد می‌کند. تجمع کاربری‌های ناسازگار و نامطلوب مانند تعمیرگاه‌های اتومبیل، انبارهای متروک کالا، ساخت و سازهای کارگاهی و بناهای مسکونی پراکنده و فاقد ارزش که در گذشته به علت ارزانی قیمت زمین‌های خارج از محدوده و بی‌توجهی مسئولان مربوط، در این مناطق احداث شده است، آغاز شهر را بی‌معنا کرده است. ورودی نیز در حد تابلویی که ورود را اعلام می‌کند، تنزل پیدا کرده است. این نابسامانی‌ها تا بدان حد فراگیر شده که این عرصه‌ها را حتی نمی‌توان واجد حداقل شرایط خوانده شدن به عنوان یک فضای شهری مطلوب دانست.

مهمان یا مسافری که قصد عبور یا اقامت در شهر تاریخی و فرهنگی زابل را دارد، انتظار دارد که به هنگام ورود با سیمایی دلپذیر و آرامش بخش مواجه شده و امکانات پذیرایی و اقامتی مناسب در دسترس وی باشد. این در حالی است که با سردرگمی به هنگام ورود، مواجه شده و این امر زابل را شهری با هویت نامطلوب می‌شناساند.

مسئله تعریف ورودی شهر، فقط با ایجاد دروازه جدید، پشت تابلوی نام شهر یا نصب پارچه نوشته‌ای بسیار بزرگ که روی آن به تازه واردین خوشامد گفته باشد، حل نمی‌شود، بلکه برنامه‌ریزی این

ورودی‌ها مسئله عمده‌ای است که طراحی معمارانه آن فقط بخش کوچکی از کل قضیه را در برمی‌گیرد. حذف کاربری‌های نامناسب، احداث فضای سبز و سایر فضاهای خدماتی مورد نیاز شهروندان و متناسب با فرهنگ و خواسته‌های زمان حال و آینده آنها از جمله اقدامات مورد نظر در ساماندهی مبادی ورودی است.

در این پایان نامه، ارائه ضوابط لازم برای برنامه‌ریزی محور ورودی شهر زابل مورد نظر می‌باشد. لذا عوامل مؤثر بر برنامه‌ریزی محورهای ورودی شهر با توجه به خصیصه‌های شهر تعیین شده و با استفاده از مبانی نظری پایه و استقرار کاربری‌های هماهنگ با ورودی، برای ارتقاء کیفیت مبادی ورودی تلاش شده است.

## ۲-۱- تعریف مسأله و بیان سؤال‌های اصلی تحقیق

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 محورهایی 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 می‌باشد و از آنجا که با تعداد بی‌شماری مخاطب برخورد دارد باید از یک زبان مشترک، نشانه‌ها، زمینه عمومی و لایه‌های نمادینی برای پیوند، برخوردار باشد (گروتز، ۱۳۸۳، ۵۴).

امروزه مبادی ورودی از جمله فضاهای فراموش شده شهرها بوده که با مشکلات و نابسامانی‌هایی روبه‌رو 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 خواننده 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. ورودی‌های 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 خوش-آمد می‌گوید (ابلقی و پورجوهری، ۱۳۸۵، ۶۶).

نابسامانی محیطی مبادی ورودی هنگامی تأثیرگذارتر می‌نماید که در سه ظرف زمانی به شرح زیر بدان توجه گردد:

۱- نگاه به گذشته: پیش از این، اولین نشانه بصری که از هر شهر در ذهن مسافرین نقش می‌بست «ورودی شهر» بود. مراجعه به سوابق تاریخی شهرها نشان می‌دهد که از دیرباز اهمیت ورود به یک شهر تا آن حد بوده که الزامات متنوعی را به دنبال داشت. به عنوان نمونه می‌توان به دروازه، حصار، بارو، سواد، خندق و ... اشاره نمود.

۲- نگاه به حال: 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. این تصویر ذهنی در ارزش‌گذاری مخاطب بر کیفیت محیطی بطن شهر (از طریق پیش‌داوری) بسیار تأثیرگذار است. کیفیت فعلی مبادی ورودی اکثر شهرها، تصاویر مناسبی از شهر را در منظر ذهنی مخاطبان ایجاد نمی‌نماید.

۳- نگاه به آینده: امروزه جریان توسعه کالبدی شهرها با سرعت بیش‌تری دنبال می‌گردد. حاشیه‌های امروز شهرها جزء لاینفک بافت اصلی شهر در آتیه نه چندان دور می‌باشند. با توسعه گریزناپذیر شهرها، عرصه مبادی ورودی شهرها نیز به بخشی از بافت درون شهرها تبدیل می‌گردند. بر این مبنا می‌توان انتظار داشت که این عرصه‌ها در آتیه نه چندان دور به صورت مستقیم‌تری به بافت‌های مسئله‌دار شهر بدل گردند (ابلقی و پورجوهری، ۱۳۸۵، ۶۷).

عمدتاً امتداد محور مبادی ورودی شهر با کانون‌های عمده‌ی کار و فعالیت و شبکه‌ی اصلی ارتباطی پیوند می‌خورد و نقشی مهم در سازمان‌یابی فضایی انواع کاربری‌های شهری ایفا می‌کند. این حوزه می‌تواند در جهت‌یابی گسترش کالبدی شهر و در نهایت در ساختار کالبدی آن نیز به عنوان یک متغیر اثرگذار نقش‌آفرینی کند (حبیبی، ۱۳۷۵، ۲۸).

تجمع کاربری‌های ناسازگار و نامطلوب مانند تعمیرگاه‌های اتومبیل، انبارهای متروک، سطوح جمع‌آوری ماشین‌آلات و آهن قراضه و ساخت‌وسازهای کارگاهی و بناهای مسکونی پراکنده و فاقد ارزش که در گذشته به علت ارزانی قیمت زمین‌های خارج از محدوده و بی‌توجهی مسئولان مربوطه، در این مناطق احداث شده‌اند، آغاز شهر یا به عبارت دیگر حد و حدود مشخص‌کننده‌ی آن را بی‌معنا کرده است. در مسیر ورودی شهرها و در مدخل آن، جایی که شهر باید خود را به تازه‌واردین و بازدیدکنندگان معرفی کند، نشانی از معماری و ساخت‌وسازهای هنرمندانه و فضاهای صمیمی و دلنشین به چشم نمی‌خورد در حالی که مبادی ورودی در کنار معرفی شهر



خود تا حدودی باید دارای تشخیص فضایی- کالبدی و یا ویژگی‌های ماندگار باشد (قریب، ۱۳۸۲، ۲۹).

فضای ورودی شهرها نیازمند ایجاد یک سلسله مراتبی در طول مسیر ورود به شهر می‌باشد تا از ورود یک مرتبه به شهر و مواجهه ناگهانی دو عرصه با هم جلوگیری شود. در این میان توجه به حوزه‌های واسط فضای خارج شهر به فضای داخل شهر بهترین ابزار برای دستیابی به این امر است. این حوزه‌ها که شامل حوزه‌های مستقل (میانی) و نیمه مستقل (داخلی و خارجی) است به عنوان مفصل، تغییر ریتم و آهنگ ورود به شهر را ممکن می‌سازد. این مفاصل باید ویژگی‌های فرمی، عملکردی و معنایی را که در هر فضای شهری لازم است، داشته باشند. این موضوع با به کارگیری تمامی حواس انسانی (مستقیم و غیر مستقیم) در جهت ادراک فضا و توجه به مسائلی چون توانایی انسان در حرکت، تغییرات فضا در طول زمان، فرهنگ مردم منطقه، میزان پاسخگویی به حضور گروه‌های اجتماعی، میزان کارایی فضا و بسیاری موارد دیگر محقق می‌گردد. برنامه‌ریزی و اقدامات صورت گرفته در هر حوزه می‌بایست با جایگاه و توقعاتی که از آن حوزه انتظار می‌رود متناسب بوده و با تأمین مؤلفه‌های کیفی به فضاهایی در شأن نام ورودی شهری برسیم که با هویت خاص خود و ایجاد خاطرات جمعی، تا مدت‌ها در ذهن هر مسافر و شهروندی باقی بماند (خادمی و رفیعی جوزم، ۱۳۸۸، ۸۸).

شهر زابل در مختصات جغرافیایی ۳۱ درجه و ۲ دقیقه عرض شمالی و ۶۱ درجه و ۳۹ دقیقه طول شرقی قرار گرفته است. موقعیت قرارگیری این شهر در جنوب شرقی فلات مرکزی ایران در دشت سیستان می‌باشد. شهر زابل مرکز شهرستان زابل است که در فاصله زمینی ۲۱۰ کیلومتر از زاهدان در جنوب، ۱۵۳۸ کیلومتر از تهران در شمال، ۳۶۶ کیلومتر از بیرجند در شمال غرب، ۸۳۴ کیلومتر از مشهد بوده و بدین طریق با مراکز استان‌های همجوار و سایر نقاط ارتباط می‌یابد. جمعیت این شهر بر اساس سرشماری ۱۳۸۵، بالغ بر ۱۳۰۹۳۷۹ نفر بوده است، با وسعت ۲۰۸۴

هکتار ۰/۱۳ درصد از وسعت شهرستان و حدود ۰/۰۱ درصد از وسعت استان را در برمی‌گیرد (مهندسین مشاور طاش ج ۲، ۱۳۸۶، ۲).

شهر زابل دارای ۵ محور ورودی اصلی می‌باشد 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 - نهپندان.

این تحقیق در راستای پاسخگویی به سؤال‌های زیر صورت گرفته است:

- ۱- آیا سیما و منظر ورودی‌های شهر زابل به لحاظ زیبایی دچار یک نوع آشفتگی بصری می‌باشند.
- ۲- چگونه مشاغل مزاحم و کاربری‌های ناسازگار باعث افت کارکردی ورودی‌های شهر زابل شده است.

### ۳-۱- سابقه تحقیق

#### ۳-۱-۱- مطالعات خارجی

#### - راهنمای طراحی محور ورودی دباری (Debary)<sup>۱</sup>

محورهای ورودی به عنوان مدخل‌های اصلی ورودی به شهر دباری و اولین برداشت بازدیدکنندگان از شهر محسوب می‌شود. هدف استانداردهای طراحی در امتداد محور ورودی شامل موارد زیر می‌باشد. ۱- تقویت منظر ورودی، ۲- ورودی خوش منظر به شهر، ۳- ایجاد استانداردهای طراحی هماهنگ برای تقویت کیفیت محور، ۴- کاهش آلودگی بصری ناشی از ساختمان‌های ناهماهنگ، ۵- ایجاد الگوهای جریان ترافیک برای بهبود امنیت عمومی، ۶- بهبود ارزش‌های مالی، ۷- ایجاد یک مکان فعال پایدار از نظر بصری، مالی و اقتصادی.

ضوابط منظرسازی محور ورودی شامل موارد زیر می‌باشد: کاربرد و سبک معماری، توده ساختمانی، جزئیات طراحی، گذر ساختمان‌ها، طراحی ورودی، رنگ و مصالح خارجی، جهت‌گیری

<sup>۱</sup> . شهر دباری دارای ۱۸۸۶۹ نفر جمعیت، در آمریکا

ساختمان، طراحی بام، طراحی دیوار و نرده، روشنایی خارجی، تأسیسات، ساختار و کاربری‌های فرعی، درختکاری پیرامون و دسترسی پیاده به بنا می‌باشد.

- **کاربرد و سبک معماری:** تأمین سیمای هماهنگ خیابان و سازگاری بین ساختار و سبک معماری، هدف پروژه‌ها می‌باشد. ارتفاع معماری همه نماها باید از ضابطه معینی پیروی کند. این ضابطه شامل رنگ، مصالح، ابعاد ساختمان، مکان‌یابی خدمات و تجهیزات مکانیکی، مبلمان سایت، لوازم برقی، روشنایی و ... است. ساختارهای توسعه مشابه باید سبک، مصالح، جزئیات و رنگ مشابه را منعکس کند. استفاده از شکل‌های معماری باید در طرح، تناسبات و مصالح، هماهنگ با ساختارهای اطراف باشد.

- **توده ساختمانی:** ایجاد تنوع در توده ساختمانی با مفصل‌بندی‌های افقی و عمودی و پیش-آمدگی و عقب‌نشینی حجم به جذابیت بصری آن کمک می‌کند.

- **جزئیات طراحی:** ساختمان‌ها باید برای بهبود جذابیت سیمای خیابان طراحی شود و با استفاده از جزئیات معماری، مقیاس، شکل و طرح معماری، توجه نظر بصری از پرسپکتیو پیاده‌ها و ماشین سواران ایجاد کند. همه ساختمان‌ها عناصر طراحی خارجی زیر را نیاز دارند:

- سایبانها یا رواق‌های ترکیب شده با توده ساختمانی و راهپای ورودی

- عناصر تزئینی از مصالح مناسب در ورودی‌ها و روزنه‌ها

- **انتقال (گذر) ساختمان‌ها:** تغییر نما و ارتفاع میان ساختمان‌ها عناصر کلیدی در ایجاد سیمای جذاب خیابان است. ارتفاع و مقیاس توسعه جدید باید مطابق با توسعه اطراف باشد. به منظور تحول نما و افزایش زیبایی منظر خیابان، تکنیک‌های انتقالی زیر باید برای توسعه جدید به کار رود:

- ساختمان‌ها باید برای ایجاد عناصر انتقالی و اشکال معماری (سبک‌های معماری، مقیاس، جزئیات طراحی، مصالح ساخت و ...) طوری طراحی شود که به طور معمارانه مطابق با ساختارهای

مجاور باشد. همچنین ساختمان‌هایی که دو برابر ارتفاع دارند یا بزرگتر از ساختار مجاور هستند باید عناصر انتقالی و شکل‌هایی را برای ترکیب انتقالی ارتفاع‌ها ایجاد کنند.

- طرح، تناسبات و مصالح پنجره‌ها و درها باید هماهنگ با ساختارهای اطراف باشد.

- نسبت سطح دیوار به بازشوها و نسبت عرض و ارتفاع پنجره‌ها باید در توافق با ساختارهای اطراف باشد.

- **طراحی ورودی:** ورودی‌ها باید برای ایجاد نقاط کانونی پروژه در تطابق با تکنیک‌های زیر طراحی شود:

- ورودی‌ها باید از بقیه نما حداقل در رنگ، تغییر مصالح، کاربرد اشکال معماری (طاق‌ها، ستون‌ها و ...) عقب نشینی‌ها، تغییرات سطح و غیره متمایز شود.

- ورودی باید با ساختار سایه‌اندازی گیاهی و نیمکت‌ها یا سایر عناصر نشستن تجهیز شود.

- **رنگ و مصالح خارجی:** رنگ و مصالح خارجی ساختمان‌ها به طور فردی و جمعی در مشخصه بصری و کیفیت ساختمان تأثیر می‌گذارد. برای طرح زیبایی‌شناسی شهر، رنگ و مصالح باید با شرایط زیر مطابق باشد:

- همه ساختمان‌ها با مصالح بادوام نماسازی شود.

- مصالح از نوعی که نیاز به نگهداری کم دارد انتخاب شود و منظر تمیز و پایدار را حفظ کند.

- رنگ و مصالح ساختمان با پیرامون کل ساختمان سازگار باشد.

- **جهت‌گیری ساختمان:**

- ورودی ساختمان باید از جاده عمومی قابل رؤیت باشد.

- نمای اصلی ساختمان باید موازی با جاده عمومی باشد. هر نمایی که به طور واضح از جاده عمومی نمایان است باید با تدابیر معماری طراحی شود.

- جهت‌گیری ساختمان باید طوری باشد که نواحی خدمات خارج از دید عمومی باشد.