

Designing the entrance of Pul-e-Khumri city with the aim of promoting the urban landscape with emphasis on visual identity.

Nizamuddin Hamidi, Maryam Charkhchian, Seyed Ali Iqbal.

Abstract:

The entrance of each city as the boundary inside and outside is the most important element inducing the sense of entering that city and considering that it is known as the first visible element of the body of any city, it explains the physical features and landscape of the city and even the features Social is a city and is of special importance as an indicator of viewers' judgment of the city. The view at the entrances is a combination of artificial and natural views. And since the entrances, characteristics of cities and its functions are specified in the entrances, the combination of these two factors should be such that it has an aesthetic quality in the urban landscape. This research is a descriptive-analytical method and based on documentary-library studies, field studies, direct reference to the relevant organizations that constitute the study area of Pul-e-Khumri city. The purpose of this research is to design the entrance (two-lane) of Pul-e-Khumri city with the aim of promoting the urban landscape with emphasis on visual identity.

Findings show that the quality of the entrances of Pul-e-Khumri as one of the main entrances of the city in terms of function, uses, quality, physical is not in a good condition. Installation of incompatible uses in the vicinity of the city entrance, improper width and coverage of the street along the route and the entrance of the city, the condition of lighting and information boards, etc. are among the problems of this entrance.

keywords: Entrance design, Pul-e-Khumri city, quality of urban space, promotion of urban landscape, visual identity.

Citation: Hamidi, N., Charkhchian, M., & Iqbal, S. A. (2021). Designing the entrance of Pul-e-Khumri city with the aim of promoting the urban landscape with emphasis on visual identity. *Journal of Urban Planning and Architecture*, 2(1), 146–161.

طراحی ورودی (دوسرکه) شهر پلخمری با هدف ارتقای منظر شهری با تاکید بر هویت بصری

نظام الدین حمیدی^۱، دکتر مریم چرخچیان^۲، دکتر سیدعلی اقبال^۳

۱- ماستر طراحی شهری دانشگاه پیام نور مرکز کابل

۲- عضو هیئت علمی دانشگاه پیام نور تهران

۳- استاد دیپارتمنت طراحی شهری دانشگاه پیام نور مرکز کابل

چکیده

ورودی هر شهر به عنوان حد فاصل درون و بیرون، مهم ترین عنصر القا کننده حس ورود به آن شهر است. با توجه به اینکه میتوان به عنوان اولین عنصر قابل رویت از کالبد هر شهر شناخته شود. همچنان تبیین کننده ویژگی های کالبدی و منظر شهر و حتی ویژگی های اجتماعی یک شهر بوده و به عنوان شاخص قضاوت بینندگان از شهر از اهمیت ویژه ای برخوردار است. منظر در ورودی ها، تلفیقی از منظر مصنوع و طبیعی است. از آن جا که در ورودی ها مشخص کننده آداب ورود، ویژگی های شهرها و کارکردهای آن است، تلفیق این دو عامل باید به گونه ای باشد که واجد کیفیت زیبایی شناسی در منظر شهری گردد. این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی و مبتنی بر مطالعات اسنادی-کتابخانه ای، بررسی های میدانی، مراجعه مستقیم به سازمان های مربوط بوده که محدوده مورد مطالعه شهر پلخمری را تشکیل میدهد. هدف این پژوهش طراحی ورودی (دوسرکه) شهر پلخمری باهدف ارتقای منظر شهری و تاکید بر هویت بصری است. ضمن بررسی ورودی شهر پلخمری، ارتقای منظر شهری و تاکید بر هویت بصری به این ورودی نیز پرداخته است.

یافته های تحقیق نشان می دهد که کیفیت مبادی ورودی شهر پلخمری به عنوان یکی از اصلی ترین مبادی ورودی شهر مذکور به لحاظ عملکردی، کاربری ها، کیفیتی، کالبدی از وضعیت مطلوبی برخوردار نمی باشد. استقرار کاربری های ناسازگار در همجواری ورودی شهر، عرض و پوشش نامناسب خیابان در طول مسیر و قسمت ورودی شهر، وضعیت نور پردازی و تابلوهای اطلاع رسانی و.... از جمله مشکلات این ورودی است.

واژگان کلیدی: طراحی ورودی، شهر پلخمری، کیفیت فضای شهری، ارتقای منظر شهری، هویت بصری.

استناد: حمیدی، نظام الدین، چرخچیان، مریم و اقبال، سیدعلی (۱۳۹۹) طراحی ورودی (دوسرکه) شهر پلخمری با هدف ارتقای منظر شهری با تاکید بر هویت بصری، فصلنامه علمی پژوهشی شهرسازی و مهندسی افغانستان، ۲(۱)، ۱۶۱-۱۴۶

مقدمه:

به طور کلی "منظر" تلفیقی از منظر مصنوعی و طبیعی است که کیفیت مناسب این دو باعث نظم و زیبایی در منظر ورودی شهرها می شود. ورودی یکی از مهم ترین فضاهای شهری است که منظر آن بیانگر ویژگی های کلی شهر است. هر چه عرصه های دو طرف ورودی گسترده تر و سرعت حرکت در آنها بالاتر باشد، مکان ورودی شامل حوزه ای وسیع تر خواهد شد. ورودی های امروز تنها به عنوان عنصری جهت مشخص کردن محدوده شهر عمل می کنند. آنچه که امروزه در ورودی شهرها مشاهده می شود تنها تقلیدی ناآگاهانه از کالبد و شکل ظاهری دروازه ها است؛ لذا در ذهن طراح تعریف ارائه شده از ورودی تاثیر خود را در برنامه ریزی فعالیت ها و عملکردهای ورودی خواهد گذاشت. نقش نشانه ای یا نقش ارتباطی ورودی می تواند در برنامه ریزی تاثیر فراوانی بگذارد.

منظرورودی یک شهر، مجموعه ای از عوامل طبیعی و مصنوعی است که تحت تاثیر ویژگیهای خاص طبیعی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی آن شهر خاص شکل گرفته و محل به عینیت درآمدن مشخصات خاص آن شهر است. تلفیق این دو عامل باید به گونه ای باشد که واجد کیفیت زیبایی شناسی در منظرشهری گردد. ورودی شهرپلخمیری به دلیل توجه تاریخی آن و ساخت نمادها و نشانه های برجسته شهری از اهمیت خاصی برخوردار است. اما امروزه مبادی ورودی شهر به دلیل رشد لجام گسیخته شهرها و توسعه بدون برنامه شهر و افزایش ساخت و سازها، خصوصا در جوار سرک های اصلی و ورودی های شهر گاهی فاقد منظرسازی شهری می باشد.

برای ساماندهی ورودی های شهری و افزایش کیفیت محیطی آنها در افغانستان تاکنون اقدام جدی صورت نگرفته است و شهرها فاقد رویکرد طراحانه برای ورودی شهرها است. همچنین لازم است تا ورودی شهرها با ویژگی های متمایز و خاص از دیگر ورودی ها و سازگار با شرایط محیطی و مختصات شهری خاص خود طراحی شوند.

بنابراین پرداختن به فضاها و منظر ورودی شهرها آنچنان دارای اهمیت است که باید از کیفیت محیط برخوردار باشد و این عامل باعث پیدایش سیمائی جدید به شهرها می شوند. و علاوه بر عوامل زیبا شناختی و کالبد فیزیکی همچنین بر سرزندگی شهرها و حضور بیشتر افراد در فضاهای شهری می شود.

این پژوهش با هدف طراحی ورودی (دوسرکه) شهرپلخمیری و ارتقای منظر شهری باتاکید بر هویت بصری، ضمن بررسی ورودی شهرپلخمیری، ارتقای منظر شهری این ورودی را نیز مورد مطالعه قرار می دهد. که به چندمورد اشاره میکنیم:

۱- بررسی عوامل تاثیر گذار بر طراحی ورودی شهرها

۲- بررسی عوامل تاثیر گذار فضای ورودی شهرپلخمیری

۳- تدوین اصول و طراحی ارتقای منظر شهری ورودی پلخمیری در راستای بخشیدن هویت بصری به آن

سئوالات اساسی که این پژوهش دنبال می کند به شرح زیر می باشد:

۱- ورودی شهر مطلوب دارای چه ویژگیهایی می باشد؟

۲- نقاط ضعف و قوت ورودی شهر پلخمیری چیست؟

۳- از چه روش هایی می توان منظر شهری ورودی پلخمیری را بهبود داد و به آن از لحاظ بصری هویت بخشید؟

همچنین پژوهش فوق دارای فرضیه زیر می باشد :

- به نظرمی رسد درمیان کیفیات و مولفه های مختلف، طراحی ورودی شهر پلخمیری نیازمند بهبود و ارتقای هویت بصری می باشد .

روش تحقیق

روش تحقیق این پژوهش از نوع کاربردی (توصیفی و تحلیلی) بوده که به بررسی تمامی مواردی که در طراحی ورودی شهر به جهت ارتقای منظر شهری و تاکید بر هویت بصری، ورودی مورد نظر نقش دارند، می پردازد. روش کار به این صورت است که ابتدا پس از طرح سئوالات تحقیق و تدوین فرضیه، به جمع آوری اطلاعات و داده ها از طریق عملیات میدانی، کتابخانه ای پرداخته و سپس اطلاعات به دست آمده را تجزیه و تحلیل نموده است. سپس منطقه مورد مطالعه بررسی شده و داده ها و



منبع: google earth .com

که در عکس هوایی بالا راههای ورودی اصلی این شهر و راههای ارتباطی این شهر با شهرهای اطراف مشخص شده است.

مبانی نظری

ورودی

ورودی های امروز تنها به عنوان عنصری جهت مشخص کردن محدوده شهر عمل می کنند. آنچه که امروزه در ورودی شهرها مشاهده می شود، تنها تقلیدی نا آگاهانه از کالبد و شکل ظاهری دروازه ها است. در حالی که مسافر یا گذرنده، هنگام نزدیک شدن به شهر باید بتواند تصویری کلی از بافت و زندگی شهر را در ذهن خود مجسم بدارد. گستردگی این تصویر و جامعیت آن با نزدیک شدن به شهر و شکل بستری که شهر در آن قرار گرفته، متفاوت است. بی توجهی به زمینه، امری است که موجب بی هویتی هر چه بیشتر شهرهای امروز شده است.

تفکر مدرنیستی همواره متوجه دو فضا از طریق یک مانع قابل کنترل است. این در حالیست که ورودی بیش از هر چیزی، مفصلی برای اتصال دو مکان است و نه تیغه ای برای تفکیک دو فضا اتصال در مکان نیز از طریق یک فضای واجد حس مکان امکان پذیر است. از این رو. ورودی مکانی است خلق شده برای یک اتفاق که معنای این اتفاق، ورود و خروج آگاهانه از دنیایی به دنیایی دیگر است (خادمی، و دیگران، ۱۳۹۰، ص ۸۵).

تعریف فضای ورودی شهر

نخستین فضای شهری است که مسافری با آن برخورد می کنند. بنابراین می توان چنین پنداشت که نخستین تصویر ذهنی از یک شهر از طریق مبادی ورودی آن ایجاد می شود. یک ورودی موفق ورودی ای است که بتواند در حین ورود، دریافتی سریع و چشم اندازی نسبتاً فراگیر از یک شهر را در اختیار مخاطب (وارد شونده) قرار دهد (شکوهی، و دیگران، ۱۳۹۰، ص ۵).

تعریف دیگر فضای ورودی شهر تعاریف متعددی ارائه شده است که هر کدام از آنها به یکی از جنبه های ورودی تاکید می کند. به طور مثال یکی از این تعاریف با تاکید بر وسایط نقلیه موتوری که کاملاً مرتبط با 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 موتوری را فراهم می آورند» (البلقی، و دیگران، ۱۳۸۵، ص ۶۶).

ورود به شهر به اعتقاد اسپرای ریگن، منظری که در هنگام ورود به شهر دیده می شود در قالب های زیر شکل می یابد:

راه ها: راه های منتهی به شهر از اولین معرف هایی هستند که بازدید کننده را به خود جلب می کند و منظر زمین، پیچ و خم، ردیف درختان و بوته ها و . . . در آنها تشخیص ایجاد می کند.

چشم انداز: در هنگام ورود به شهر یا خارج شدن از آن یک دورنمای برجسته و یا چشم انداز وجود دارد که نقش مهمی در هویت بخشی به شهر ایفا می کند.

خط آسمان: معرف کالبدی واقعیت های حیاتی شهر بوده و چشم انداز تمامیت آن را به حساب می آید.

نابسامانی در ورودی های شهرها: بی توجهی به طراحی مناسب در ورودی شهرها باعث به وجود آمدن نابسامانی هایی شده است. نابسامانی در سازمان ادراکی، نابسامانی در سازمان فعالیت، نابسامانی در سازمان بصری، نابسامانی در سامان کالبدی، نابسامانی در سازمان محیط زیست، نابسامانی در سازمان ارتباطی (ثبوتی، ۱۳۹۰).

منظر شهری: کلیه عناصر طبیعی و مصنوعی (ساختمان ها و الحاقات آن ها، مبلمان شهری، پوشش گیاهی و . . .) قابل مشاهده از عرصه های عمومی شهر شامل خیابان ها، میداين، گره ها و پهنه های عمومی است. (سعیدی، ۱۳۸۹).

انواع ورودی های شهری

از آنجا که ورودی مکانی است برای پایان یک حرکت و آغاز حرکتی دیگر و با توجه به دیدگاه غیر ایرانی، که مبدل های حرکتی یا Interchange را ورودی شهر امروز می داند باید به ورودی شهر به عنوان مکانی برای تبدیل انواع حرکت ها به یکدیگر نگاه کرد. تبدیل انواع حرکت ها و وسایل نقلیه برونشهری به حرکت درون شهری برای روان کردن ترافیک و سیستم حمل و نقل شهری، و به عبارتی برای هر چه کمتر کردن اختلالات حرکتی و تداخل جابه جایی های مختلف. بدین ترتیب در کنار صرفه جویی در وقت مسافران، از جابه جایی های بی مورد در سطح شهر و تداخل حرکت پیاده و سواره در سطح خیابان های ورودی شهر جلوگیری می شود.

ورودی شهر - خیابان

ورودی شهر - ایستگاه راه آهن

ورودی شهر - فرودگاه

ورودی طبیعی شهر

معیارهای طراحی فضاهای ورودی شهر:

باتوجه به خصوصیات و مسائل و مشکلات فضاهای ورودی شهرهای امروزی و مطالعه طرح ها و راهکارها و توصیه های ارائه شد در این زمین و بالهام از خصوصیات ویژگی هایی که ورودی شهر که جهت دهنده تصمیمات اتخاذ شده در طراحی فضای ورودی می باشد تنظیم گردیده است معیارها عبارتند از:

۱- ارتباط فیزیکی میان شهروپیر امون آن را به خوبی برقرار نماید و هدایت کننده به بخشهای مهم شهر باشد؛

۲- دارای جذابیت بصری بوده، خوش آمد گو و دعوت کننده باشد و رابطه ای مطلوب و مناسب بامسافر ایجاد نماید؛

۳- شهررا معرفی کند و انعکاس دنده هویت و شخصیت شهر باشد؛

۴- دارای هویت باشد؛

۵- به مسافر خدمات رسانی نماید؛

۶- به عنوان مدخل و دروازه شهر عمل کند و حس ورودبه شهر به تغییر و گذار را ایجاد نموده مسافر را برای حضور در فضای جدید و درک آن آماد نماید؛

۷- فضای پویا، فعال و انعطاف پذیر بوده و در فعالیت های روزمره شهر حضور یابد؛

۸- عناصر مختلف و مناظر مطلوب در فضای ورودی قابل رویت باشد. (بحرینی و علی طالب بابلی، ۱۳۸۲)

عوامل موثر در طراحی فضای ورودی شهر:

فضاهای شهری مانند هر پدیده یی در جهان دارای فرم و محتواست . عملکرد یک پدیده به طور معمول به فایده ان پدیده برای انسان اطلاق می شود(پاکزاد، ۱۳۸۵) در طراحی فضاهابه منظور یادمان سازی و ایجاد محرک های دیداری از شیوه های مختلفی می توان بهره برد . شیوه هایی که هر یک در تغییر تنوع، وحدت و توالی فضاها در طول یک مسیر، در القای فضای ادراکی و ایجاد حس مکان قوی عمل کرد و ان را تشدید کنند . مهم ترین این عوامل عبارتند از: میزان محصوریت فضایی، لبه ی فضا، تسلسل فضایی و سرعت حرکت، در طراحی مسیر های ورودی به ایفا می کند. (لینچ، ۱۳۸۵) بنابراین در طراحی فضاها، تغییرات آب و هوایی و تاثیران برشهر سازی، (کالتروپ، ۲۰۱۳) تناسبات، لبه ها ویژگی های ریتم دار یاخطی فضا را طوری تنظیم کرد که سرعت

حرکت راتحت تاثیر قرار دهد. درعین حال عناصری که به فضاهویت می بخشد می توام به دو دسته «عناصر مصنوع» و «عناصر طبیعی» تقسیم کرد بدین ترتیب آثار و بناهای معماری در دره عناصر مصنوع و آب و گیاهان و پستی و بلندی ها در رده عناصر طبیعی دسته بندی می شوند. با استفاده از عناصر طبیعی در مبادی ورودی شهرها، مسافر به جای اینکه در بین بناهای فرسوده، کارگاههای متروک، مناطق صنعتی حتی مسیرهای خشک و برهوتی که یکبار به بافت متراکم شهری می پیوندند روبرو شود، در مسیر مفرح و سرزنده و از میان فضاهای پردرخت که بواسطه نوع، شکل، تراکم و ترتیب، استقرارشان در کنار یکدیگر می توانند زبان گویای ورودی به ویژه شهر باشند عبور می کند، و این مسیر از سایر مسیرها متمایز می شود. که متاسفانه در اکثر ورودی شهرهای ایران اصول طراحی ورود به شهر رعایت نشده است. (قریب، ۱۳۸۲)

عوامل مؤثر در طراحی فضای ورودی موفق

در طراحی فضاها برای یادمان سازی و ایجاد محرک های بصری از شیوه های مختلفی می توان بهره برد که هر یک در تغییر، تنوع، وحدت و توالی فضا در طول مسیر در القای فضای ادراکی و ایجاد حس مکانی قوی عمل کرده و آن را تشدید می کند. مهمترین این عوامل عبارتند از: (قریب، ۱۳۸۲).

* میزان محصوریت فضایی

* لبه فضا

* تسلسل فضایی

* سرعت و حرکت

مهمترین احساسی که باید در مسافر وارد شده به شهر القا شود، حس ورود است. اراضی کشاورزی از پتانسیل ها و زیبایی ورودی شهرها هستند و نباید در توسعه های شهری مورد تخریب قرار گیرند. فضای سبز علاوه بر ایجاد زیبایی، لطافت فضا، به حداقل رساندن اصوات مزاحم و... فضایی است که باعث به وجود آوردن بستری جهت تعاملات اجتماعی و پاتوق افراد از سنین مختلف می شود، و اعتبار هر شهر براساس معماری و فضای سبز آن است که به بیننده مخابره می شود. در این جا منظور از زمان حرکت مدت زمانی است که ناظر در حال حرکت برای ادراک کامل فضا نیاز دارد. بنابراین زمان حرکت رابطه ی معکوس با سرعت حرکت دارد و هرچه سرعت حرکت بالاتر باشد زمان حرکت کمتر شده و ناظر زمان کمتری برای درک محیط دارد. در فضاهای ورودی شهری سرعت و در نتیجه زمان حرکت یکی از مولفه های مؤثر در ادراک فضاهای مجزا و در نهایت تشخیص یک سلسله مراتب فضایی و عملکردی به هم پیوسته می باشد. البته تمامی این مباحث در مورد ورودی شهر های امروزی و طی مسیر با وسیله نقلیه با سرعت حرکت بالا صادق است چه بسا ناظر پیاده با سرعت حرکتی پایین تر و زمان حرکتی بالاتر با فضاهای پراکنده و نامربوط به هم مواجه شده و کلیت فضای ورودی شهر را به عنوان فضای واحد ادراک نمیکنند. برای اینکه بتوان سلسله فضا را بصورت فضاهای متوالی ادراک نمود، باید فرد با عبور از داخل سلسله مراتب فضاها، فضاهای مجزا و قابل تمیز را تشخیص داده و آن ها را مرتبط به هم ادراک نماید. کیفیت فضاهای متوالی بستگی دارد به:

- محصوریت
- یک مرتبگی
- تنگ و گشاد شدن فضا
- سرپوشیده و مسقف بودن
- ایجاد سایه روشن
- تاکید کالبدی
- موانع بصری
- عوامل وحدت (غفاری: ۱۳۷۸)

عوامل تاثیرگذار بر ظاهر ورودی شهرها:

- نبود ارزش های دیداری در ساخت و سازهای حومه و حاشیه شهر

- نبود عناصر محیطی از قبیل مبلمان شهری، فضای سبز، کف سازی، علائم و نشانه ها
- نامناسب بودن سیمای برخی از کاربری ها
- اختلال نامناسب عامل مصنوع با بستر طبیعی
- توسعه خود جوش و فاقد برنامه
- وجود توده های منفصل و پراکنده و بی بهره از یک سازمان منسجم فضایی

تجزیه و تحلیل داده ها:

نظام خدمات شهری در شهر پلخمری

تحولات پدید آمده در ساختار اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی یک ولایت عمدتاً با فرهنگ تحولات کشور و گرایش شهروندان به مشاغل صنعتی و خدماتی هماهنگ است، هرچند در برخی نقاط شهری این روند با شدت و در برخی دیگر با ملایمت تداوم داشته است. نظام خدمات شهری نیز رابطه با چگونگی وضعیت فعالیتهای اقتصادی، اجتماعی یک منطقه دارد خدمات شهری در شهر پلخمری نیز متأثر از وضعیت فعالیتهای اقتصادی... است که در این شهر در جریان است. از جانب دیگر نوعیت اشتغال که افراد در یک ولایت دارند تا اندازه نشاندهنده چگونگی خدمات در یک ولایت است، بنابراین با در نظر داشت آمار ارائه شده از طرف اداره ملی خطرات و آسیب پذیر در سالهای ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ اکثریت باشندگان بغلان ۹۴٪ درصد به زراعت مشغول وظیفه هستند و تعدادی اندکی از افراد به مشاغل خدماتی، تجارت و ادارات دولتی مشغول به کار هستند. موقعیت جغرافیایی و نزدیکی به مرکز سیاسی و اقتصادی کشور و محدودیتهای سرمایه گذاری در شهرهای بزرگ سبب گردیده است تا سرمایه گذاری در برخی شهرهای که از امکانات کمتری رفاهی برخوردارند، نیز کمتر توسعه یابد.

پلخمری مرکز ولایت بغلان از ساختار زیربنایی شهری مناسبی در سال ۱۳۶۸ دارا بوده است. بنا بر قول اروین گروتس باخ شهر پلخمری دارای دو مدرسه متوسطه و سه بیمارستان با ۹۰ تخت خواب و ۷ پزشک در بیمارستان نساجی بوده که از امکانات پر شهرت شهر محسوب میشد، اما آمارهای ارائه شده در سالهایی که بوده، تأسیسات و زیربناها در ولایت بغلان خصوصاً شهر پلخمری فعال بوده است و در سالهای پسین در جریان جنگ های داخلی شهر پلخمری شدتاً آسیب دیده است و زیربنای این شهر نیز دچار نقصان شدید گردید. بعد از وجود آمدن اداره جدید در کشور تلاشهای صورت گرفت تا بخشهای مختلف از ولایت بغلان که آسیب دیده است بازسازی گردد، اما توجه های صورت گرفته به هیچ وجه بسنده نبوده و نتوانسته است سیمای شهری و ولایت بغلان را از لحاظ مختلف متحول بسازد.

وضعیت کنونی زیربنای شهری پلخمری

شهر پلخمری در ولایت بغلان از مراکز مهم تجاری، اقتصادی و سیاسی ولایت بغلان به حساب میرود، از این جهت بیجا نخواهد بود تا به وضعیت کنونی زیربنای شهری در این ولایت پرداخته شود. شهر پلخمری دارای مشکلات فراوان از لحاظ زیربنای شهری میباشد و تا هنوز توجه خاص در قسمت شهر پلخمری صورت نگرفته است در تأسیسات شهر پلخمری که طبق نقشه مهندسی آرشیوتکت آلمانی (۳۷/۱۹۳۶) پیش بینی شده است، خانه های سازمانی و در کنار هم کارخانه نساجی در سطح وسیعی مشاهده می شود. در کنار خانه های سازمانی، منازل شخصی گنجانیده شده است. هم چنین در زمینهای غیر مسطح دره غرب پلخمری، خانه های پراکنده که بی شباهت به ساختمانهای شهر نیست، ساخته شده است. در سالهای اخیر تقاضا دریافت زمین برای ساختمان بسیار زیاد شده است. طبق برنامه عمران شهری بخشی از ساختمانهای میبایستی در بستر رودخانه و یا محل تلاقی دو رود بنا شود (در بخش جنوبی). همچنین بازسازی ساختمانهایی در محل بناهای کهنه ناحیه شرقی دره هم پیشبینی شده بود. بخش دیگری از اهالی، در امتداد دره خانه های ساخته بودند. خیابان اصلی شهر که در حدود ۶ کیلومتر طول داشت محل عبور مرور گاریهای اسپه و درشکه ها و تردد بسیار دو چرخه سوارها بود. همچنین خیابان یادشده راه عبور حمل و نقل دور و نزدیک است که خیلی هم پر خطر میباشد

رشد بی رویه خانه سازیها خود سر یکی از مشکلات عمده در افغانستان است متأسفانه اکثریت شهرهای افغانستان به این مشکل گرفتار شده اند. رشد نفوس و تقاضایی زیاد برای ساخت و ساز و عدم توانایی دولت در کنترل و تطبیق پلان های که در ارتباط

به مدیریت شهری وجود دارد، باعث شده است تا به شکل روزافزون شاهد رشد حاشیه های شهر باشیم که از هیچگونه امکانات شهری برخوردار نمیشود. شهر پلخمری در ولایت بغلان نیز از امر مستثنا نیست در جریان سالهای اخیر شهر پلخمری دچار تحول شده است چنانچه شاهد هستیم که خانه های خود سر در شهر پلخمری رو به افزایش است.

بنا بر معلومات ارائه شده از طرف شهرداری پلخمری تا هنوز کدام سیستم فاضلاب استاندارد که بتواند مشکلات شهری را حل نمایند وجود ندارد، و از چاههای سپتیک و غیر معیاری که توسط خودافراد ساخته میشود استفاده میگردد، در اطراف شهر پلخمری تا هنوز کدام انبار مواد سوخت وجود ندارد، تنها داشهای خشت پخته که در اطراف شهر پلخمری وجود دارد بخش از مواد های فاضله به دست آمده به عنوان سوخت از آن استفاده میگردد، بنا بر معلومات ارائه شده از طرف شهرداری ولایت بغلان یک محل انبار کثافت در منطقه کرکر موقعیت دارد که ۱۲ کیلومتر از شهر فاصله دارد. شهر پلخمری را میتوان از نگاه ارتباط زمینی با شهر قم ایران مقایسه کرد زیرا ارتباط ولایات شمال کشور از طریق پلخمری با کابل صورت میگیرد لذا از دیر زمان این شهر مورد توجه دولت های گذشته بوده است

نظر به معلومات ارائه شده از طرف شهرداری شهر پلخمری در ولایت بغلان تا هنوز کدام محل انبار سوخت مواد ندارد و به شکل سنتی از بخش های مختلف شهر برای انبار سوخت استفاده می کنند و اکثریت موادهای که جمع آوری میگردد برای داشهای خشت سپرده میشود تا به عنوان سوخت از آن استفاده به عمل آید، که این کار از یک طرف باعث آلودگی هوا گردیده و از طرف دیگر بینظمی ها تنظیفی را بار می آورد.

درسالهای گذشته که نفوس شهر پلخمری کمتر بوده مشکلات نبود کانال فاضلاب نسبتاً کمتر حس می گردید اما در سالهای پسین با رشد نفوس ضرورت مبرم و اساسی است تا در شهر پلخمری کانال فاضلاب به طور اساسی و استاندارد ساخته شود.

تصویر: پلان استراتژیک شهر پلخمری



وضعیت راههای پلخمری

چنانچه در جدول به ملاحظه میرسد، راههای مواصلاتی منطقوی، ولایتی و ولسوالی قابل عبورومرور که در پلخمری نظر به معلومات دست داشته وجود دارد، به نظر میرسد که توسط دونرهای کمک کننده خارجی، توسط ادارات مختلف حکومتی و خصوصی تکمیل و به بهره برداری سپرده شده است که مراکز ولسوالی های این ولایت را با ولسوالی ها و یا با ولایات همجوار وصل می کند و ساکنان ولایت یادشده و سایر ولایات ازین راههای مواصلاتی جهت رفت و آمد و انتقال کالاهای بازرگانی و مواد اولیه مورد ضرورت شان استفاده می کنند. همچنان تعداد قریه جات در بعضی ولسوالی های ولایت بغلان وجود دارد که به نسبت نبودسرهکهای ابتدایی (خامه) با مشکلات زیادی روبرو هستند و برای انتقال محصولات زراعتی، کالاهای مصرفی و مسافرت از یک ساحه تا ساحه دیگر، چون راههای مواصلاتی موتررو وجود ندارد از مرکب و دیگر چهارپایان استفاده می کنند.

جدول: طول راههای منطوقی، ولایتی و ولسوالی، ولایت پلخمری

نوعیت راه	فاصله به کیلومتر	نقاط آغاز و ختم	
ولسوالی	۲۷	پلخمری	دهن غوری
ولسوالی	۵۲	پلخمری	دوشی
منطوقی	۱۳۵	خلم	پلخمری
ولایتی	۱۶۸	پلخمری	شیرخان بندر
ولایتی	۱۶۵	پلخمری	مزارشریف

ورودی دوسرکه شهر پلخمری:

دو سرکه شهر پلخمری که نقطه اتصال دو شاهراه عمومی شمال و شمال شرق به مرکز یعنی کابل است از نظر شهرسازان یک طبیعت کاملاً منظری و فضای دل انگیز دارد ولی متأسفانه که در این قسمت شهر مثل سایر نقاط شهر توجه خاص انجام نیافته و لازم است تا تغییرات مثبت و قابل ملاحظه صورت گیرد.

دوسرکه که در ناحیه چهارم شهر پلخمری موقیعت داشته و از طرف شمال شرق در دامنه کوه با خانه های مسکونی غیر پلانی و از طرف شمال غرب در دامنه هموار و طبیعت زیبای دریای خروشان بغلان با خانه های مسکونی نسبتاً پلانی قرار داشته که بیش از ده هزار خانواده مسکن گزین اند، اکثریت این خانواده های شغل آزاد (تجارت محلی) و کارمندان دولتی اند، این ساحه بهترین موقیعت تجارتي و سیاحتی را دارا می باشد.

تصویر: نمای ورودی شهر پلخمری



منبع: نگارنده

پیشنهادات طراحی:

برای بهتر شدن منظر ورودی های شهر پیشنهاداتی شده است:

- مسیر حرکت:
- ایجاد این مسیر می تواند مهمترین عامل ورود تصویری باشد، اجرای این مسیرها در قسمت ورودی می باشد. عرض این مسیر برای یکپارچگی ورودی خواهد بود.
- پارک جنگلی و فضای سبز:
- پارک جنگلی که در ابتدای شهر می تواند بهترین نشانه برای شهر باشد. زیرا این ورودی در ارتفاع بالاتری قرار گرفته است و دارای فضای بیشتری است. این پارک جنگلی می تواند به راحتی دیده شود و همین طور می تواند مرز بین دو ورود روانی و ورود تصویری را مشخص کند. و همچنین پارکینگ وسایل نقلیه باید داخل خود پارک جنگلی تعبیه شود. طراحی پارک و فضای سبز نیز می تواند برای رفع خستگی رانندگان و مسافران و همچنین استراحت و زیبا سازی منطقه نیز مفید باشد.
- مجتمع اقامتی - توریستی:
- طراحی مجتمع های اقامتی و توریستی و استراحتگاهی در ابتدای ورودی شهر می تواند در زمین های خالی تعبیه شود و همچنین یک پارکینگ نیز در نظر گرفته شود.

- ترمینال و محل سوخت گیری خودروها:

ورودی های شهر می توانند دارای کاربری ترمینال یا محل سوختگیری خودروها بوده و این ترمینال ها می توانند مخصوص اتوبوس ها ، تاکسی ها، ماشین های سنگین و..... باشند. اطراف ترمینال ها می توانند دارای فضای سبز نیز باشد. همچنین محل سوخت گیری با فاصله ی ۲۰ متری بعد از ترمینال می تواند قرار گیرد محل سوخت گیری باید به انواع سوخت های بنزین، گازوئیل و CNG مجهز و مساحت آن نیز می تواند یک هکتار باشد. بعد از محل سوخت گیری یک پارکینگ برای توقف موقت اتومبیل ها قرار گیرد.

- طراحی ورودی:

ورودی شهر یکی از عناصری است که توریست های شهر با عبور از آن یک تصویر ذهنی از شهر برای خود ترسیم می کنند، حال اگر این ورودی بی نظم و فاقد طراحی باشد، تصویر ذهنی افراد از یک شهر نامناسب خواهد بود، به همین دلیل برای جداره ی مسیر ورودی شهر پلخمری می توانند از جداره های مناسب استفاده گردد.

- ساماندهی پیاده رو:

برای این که ورودی طراحی شده یک نظم و زیبایی خاصی داشته باشد نیاز است که تمامی عناصر تشکیل دهنده ی ورودی دارای طراحی باشند، در نتیجه نباید پیاده رو این مسیر به نسبت طولانی بدون طراحی رها شود جنس کف پوش این مسیر از آجر جالیز بوده و در طول مسیر سیستم روشنایی، سطل زباله و نیمکت ها، یکسان و یک مدل خواهد بود تا مسیر نظم بیشتری داشته باشد. در نهایت به نصب ایستگاه اتوبوس های زیبا و باجه های تلفن در نظر گرفته شود.

- تمهیدات لازم برای فصل زمستان :

با توجه به این که این محور در یک منطقه ی کوهستانی و در ارتفاع بالایی از سطح دریا قرار گرفته است، در برخی از روزهای فصل زمستان با بارش برف سنگین دچار بسته شدن این مسیرهایی شود، البته اداره ی راه و شهرسازی شهر کابل خود در مواقع مورد نیاز تمام کارهای بازگشایی مسیر را انجام می دهد، اما برای بالا بردن امنیت ورودی شهر در هر ۱۵۰ متر مخزن های شن و ماسه و نمک تعبیه شود تا در مواقع لزوم عملیات ایمن سازی و بازگشایی مسیر به سرعت انجام شود.

نتیجه گیری:

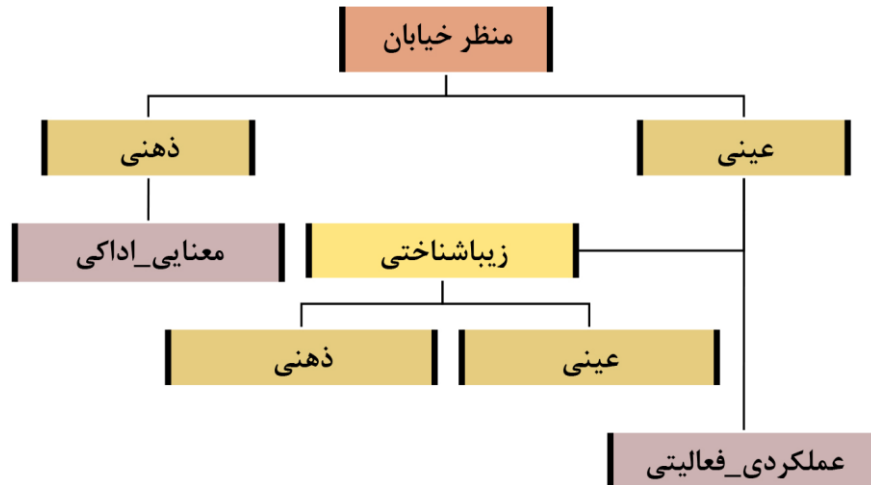
ورودی هر فضا، اولین مکانی است که با حضور در آن خصوصیات کلی فضا، آداب ورود، حد خصوصی و عمومی بودن و سایر ویژگی های فضا کشف می شود. احتساب ورودی به عنوان یک مکان برای اتصال ، توقعات خاصی را بر اساس تصویر ذهنی و تجربیات افراد می طلبد که آن را از حد درب ورودی فراتر میبرد. توقعات مزبور مربوط به ورودی هر مکانی است که نقش اساسی در دعوت کنندگی داشته و به عبارتی معرف نوع حضور در مکان است. بسته به نوع ادراک، توقع از ورودی می تواند به دو دسته مؤلفه های عینی از جمله خوش نما بودن، تنوع، هماهنگی با جداره های اطراف و... و مؤلفه های ذهنی از جمله صمیمیت، اصالت، سرزندگی و... تقسیم شود

در طراحی ورودی شهر به دلیل اهمیت نقش آفرینی آن در تشکیل نقشه ذهنی عابران، ابعاد ادراکی و فعالیتی توامان در کنار ابعاد بصری و کالبدی مد نظر واقع می گردد. ضرورت بهبود کیفیت محیط و ارتقاء کیفی فضای عمومی شهری، لزوم تدوین راه حل ها در حوزه طراحی شهری را نشان میدهد

حذف نازیبایی های بصری ناشی از حضور کاربری های تعمیرگاهی و انتقال آنها به لایه دوم منظر ورودی و تامین فضاهای انعطاف پذیر جهت برقراری تعاملات اجتماعی دارای اهمیت ویژه ای است که این امر در هر دو ورودی بدلیل حضور پارک و فضای سبز مناسب، قابل تامین است.

این پژوهش مبنی بر طراحی ورودی شهر پلخمری باتاکید بر منظر می باشد. با بررسی نظریات اندیشمندان در این زمینه و با توجه به مبانی نظری تحقیق، سه بعد زیباشناختی (عینی_ذهنی)، معنایی_ ادراکی و عملکردی_ فعالیتی برای چارچوب مفهومی منظر شهری در نظر گرفته شده است .

نمودار: ابعاد و مؤلفه های سه گانه منظر خیابان شهری



با توجه به فرضیه موجود و پس از مطالعات کتابخانه ای گسترده ای که انجام شد چند مورد برای ارتقا کیفیت منظر بدست آمد اعم از (وضوح و جهت یابی مسیر، سلسله مراتب دسترسی فضایی-عملکردی، نظم و راهبری و راحتی و پذیرندگی) نتایج بدست آمده از طریق بررسی ورودی های شهر پلخمیری است و همچنین تصویر ذهنی مثبتی در مسافران و کاربران ایجاد نمی نماید. و عوامل ذیل توسط این تحقیق خود را از نتایج نشان دادند.

- ایجاد ریتم مطلوب در بدنه ورودی شهر
- انعطاف پذیر بودن فضا در مقابل تغییرات
- استفاده از عناصر طبیعی (گیاه، آب و...) جهت تعدیل آلودگی صوتی و بصری و همچنین زیباسازی منظر مفید می باشد.
- کشف و برجسته نمودن عناصر نمادین و نشانه ای شهر و ارائه آن در ورودی شهر
- استفاده از کاربری هایی که منجر به حضور فعال مسافران و شهروندان در فضا شود
- ایجاد مراکز عرضه و نمایش محصولات بومی، سنتی و محلی شهر
- استفاده از سبک معماری، مصالح بومی و عدم تقلید از نماد سایر شهرها
- مکانیابی و احداث مسجد و مجموعه های تجاری - خدماتی برای رفاه مسافران
- تأمین روشنایی کافی و متناسب در شب
- ایجاد مجموعه های خدماتی متمرکز در ورودی شهر
- پیش بینی مکان های مناسب برای رفع خستگی و نشستن در طول مسیر
- یافته های تحقیق نشان می دهد که کیفیت مبادی ورودی شهر پلخمیری به عنوان یکی از اصلی ترین مبادی ورودی شهر مذکور به لحاظ عملکردی، کاربری ها، کیفیتی، کالبدی از وضعیت مطلوبی برخوردار نمی باشد. استقرار کاربری های ناسازگار در همجواری ورودی شهر، عرض و پوشش نامناسب خیابان در طول مسیر و قسمت ورودی شهر، وضعیت نورپردازی و تابلوهای اطلاع رسانی و... از جمله مشکلات این ورودی می باشد. که پیشنهاد میگردد با رعایت موارد زیر بر کیفیت ورودی شهر ارتقا یابد
- استقرار و جانمایی نشانه ها، علائم و تابلوهای شهری در نقاط مناسب و قابل رؤیت
- وضوح و قابل رؤیت بودن خروجی ها و تقاطع ها از فاصله مناسب
- حذف موانع دید و ساماندهی اغتشاشات بصری
- استفاده از نمادها و نشانه هایی که در مسیر های مختلف ورودی نصب می شوند. به صورت بیلبورد یا تابلو
- تاکید بر هویت شهر در مبادی ورودی
- استقرار پاره ایی از فعالیت های شناخته شده که برای شهر جنبه شناسایی دارند

- تقویت عملکردها یا چگونگی استفاده از زمین که در خاطره جمعی توده مرتبط با شهر پذیرفته شده و در ذهن مردم نقش بسته است.
- استفاده از مولفه های هویتی در کلیت و اجزای احجام و جداره های ورودی ها
- تقویت دید و منظر نسبت به یک یا چند عنصر نشانه یی طبیعی مانند کوه، رودخانه، باغ و... یا عناصر مصنوع مانند منظر گسترده شهری، بناهای مذهبی، عناصر تاریخی و...
- موضوع استقرار عناصر نمادین و نشانه ها به گونه ای انتخاب شود که باعث تسلسل دیداری و مقیاس دار شدن حرکت در امتداد مسیر حرکتی شود
- نمادها و نشانه ها در عرصه مبدا ورودی توزیع شده باشند. و الزاما این توزیع به معنای تراکم یکسان نیست.
- احداث فلکه در ورودی شهرها ممنوع است
- محورسواره ورودی شهر باید دارای تند رو و کندرو تفکیک شده باشد
- دید به نقاط شاخص طبیعی یا مصنوع شهر در ورودی حفظ و تقویت شود
- احداث پمپ بنزین، توالت، استراحتگاه در محدوده یک حیات مرکزی مجاز است
- دانه بندی حاشیه محور هر قدر به بافت شهر نزدیک می شود باید به تدریج ریز تر و متراکم تر شود
- تجهیزات شهری مورد نیاز مسافری نظیر ابخوری، سطل زباله، نیمکت و... باید در حوزه پیاده روی و کندرو ورودی قرار گیرند
- تراکم عناصر پوشش گیاهی با نزدیک شده به محدوده شهر افزایش یابد.
- پوشش گیاهی طرفین مسیر ورودی باید دارای تعادل دیداری باشد.
- ورودی و خروجی های منتهی به مسیر ورودی باید نورپردازی شوند.

فهرست منابع:

- ۱- ابلقی، علیرضا و امیر حسین پورجوهری، مبادی ورودی شهرها و تدوین اصول و معیارهای ساماندهی برای بازیابی یک فضای شهری فراموش شده، مجله آبادی شماره ۵۳، مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، ۱۳۸۵
- ۲- ازکیا، مصطفی و غفاری، غلام رضا، جامعه شناسی توسعه، انتشارات کیهان، چاپ ششم، سال ۱۹۲۶
- ۳- ازکیا، مصطفی، جامعه شناسی توسعه و توسعه نیافتگی روستایی، اطلاعات، سال ۱۹۶۱
- ۴- آسایش، حسین، (۱۳۷۷)، اصول و روش های برنامه ریزی ناحیه ای، انتشارات دانشگاه پیام نور. آمريت اداره احصائيه مركزي، ولايت بغلان، سال ۱۹۳۴
- ۵- بنتلی، این، و همکاران، محیط های پاسخده، ترجمه، دکتر مصطفی بهزادفر چاپ ششم، تهران، دانشگاه علم و صنعت، ۱۳۹۰.
- ۶- بحرینی، سیدحسین و ناهید علی طالب بابلی، تدوین اصول و ضوابط طراحی محیط ورودی شهر، مجله محیط شناسی، شماره ۸، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۸۲
- ۷- پاکزاد، ج. (۱۳۸۵). مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری. تهران: شهیدی.
- ۸- سعیدنیا، ا. (۱۳۸۲). کتاب سبز راهنمای شهردار ها (Vol). تهران: سازمان طراحی شهری در ایران).
- ۹- شکویی، حسین، (۱۳۹۱)، جغرافیای شهری، جلد ۱، انتشارات اوقاف.
- ۱۰- شیعه، اسماعیل، (۱۳۸۷)، مقدمه ای بر مبانی برنامه ریزی شهری، چاپ بیست و یکم، تهران، انتشارات دانشگاه علم و صنعت.