

اهمیت آنالیز منظر جاده ای

تکنولوژی و پیشرفت علوم با نیازهای قدیمی انسان از جمله احساس ، ادراک ، ادراک فضا و فضایی که می تواند به انسان آرامش دهد و محیط را برایش مطلوب کند در تضاد نیست . تمامی حرکتی که می کنیم با هدف و برای بهبود شرایط زیستی انسان است . نکته اصلی توسعه پایدار را اینگونه عنوان می کنم که توسعه پایدار ، انسان مدار است و بسیاری از نیازهای انسان امروزی متفاوت است ولی نیازهای اساسی اش همان نیازهای قدیمی و بنیادی است . بنابراین ضمن اینکه در کارمان به ارزشهای فنی و داده های علمی Objective اهمیت می دهیم و برای سنجیدن آن معیارهای علمی ، فنی و عینی را بدست می آوریم . از یک طرف معیارهای کمی را بدست

می آوریم و از طرف دیگر به معیارهای کیفی خواهیم رسید . در سالهای اخیر زمینه های ارزیابی کیفی با تکیه بر دانش ، علم و کاربرد سیستمهای اطلاعاتی ایجاد شده است یعنی امروز با سیستمهای اطلاعاتی حاکم بر سرزمین (کاربرد GIS در سرزمین) می توان معیارهای کیفی مورد نیاز انسان را اندازه گرفت .

به عبارتی زیبایی را می توان سنجید، تعریف کرد ، معیارهایی که در ما حاکم است برای سنجیدن آن زیبایی ها روی سرزمین پیاده کرد و نهایتاً هنگامی که در محیط هستیم یا طراحی می کنیم ، معیارهای کیفی را هم به همراه معیارهای کمی بکار گیریم .

بنابراین در این زمینه به علت گستردگی مبحث به ذکر نکات مهم اکتفا می کنم . امروزه ما می دانیم که جاده یا راه ، شریانی حیاتی است . شریانی از زندگی انسان بر روی سرزمین ، فقط وسیله نیست بلکه بیان کننده کل زندگی انسان است .

ما به خاطر زندگی و توسعه حرکت می کنیم و این حرکت عمدتاً از طریق راه اتفاق می افتد و این امر در روحیه انسان و در نیازهای انسان مؤثر است . همانطور که ما از محیطی به محیط دیگر می رویم باید بدانیم که در چه فضایی و در چه محیطی حرکت می کنیم . به عبارت دیگر امروز صحبت از طراحی راه می شود که طراحی معماری کلان است چون دیگر نمی توانیم بگوییم که جهان فقط محدود به محیط شهری یا روستایی است . خود سرزمین به صورت یکپارچه holistic تعلق داریم .

بنابراین وقتی که ما یک راه را طراحی می کنیم ، این راه در سرزمین دیده می شود . مسافری کدام سرزمین را می بینند؟ کدام منظر را می بینند ؟ تاثیر آن منظر بر روح و روان راننده یا سرنشین چه خواهد بود ؟ تاثیر حرکت در راه یا تاثیر راه بر سرزمین و محیط کدام است ؟ راه روی محیط اطرافش چه تاثیری می گذارد؟

در حوزه ارزیابی های بخشهای مختلف برنامه ریزی ، در یک محل Landscape analysis را مطرح می کنیم ، کاربرد ارزیابی محیط منظر در طراحی جاده ای و در جای دیگر از Landscape Planning سخن می گوئیم و در آن مسئله جاده و مکان یابی و مسیریابی جاده بر روی سرزمین ، اثرات طراحی انجام شده در سیمای سرزمین و سیمای محتوایی، مطرح می شود زیرا Landscape را فقط به عنوان سیمای سرزمین نمی توان عنوان نمود و در ترجمه اش به فارسی از دو واژه محیط و منظر استفاده کرده ایم . محیط بخاطر اینکه جنبه های رسمی تر کلمه را برسانیم چون در ادبیات Landscape architecture یا Landscape Planning هم

سیما و هم محتوا است. یعنی کاربری سرزمین، تاریخ سرزمین و تاریخ جمعیتی که در آن سرزمین اقامت دارد به همراه مسایل کاربردی و وضعیت فیزیکی آن است. بنابراین در ادراک این محیط، روانشناسی احساس و ادراک انسان دخالت دارد. چون، برای انسان آماده می شود، در نتیجه وقتی حرکت می کنیم آن چیزی که از فضا احساس و ادراک می کنیم به روانشناسی ادراک ما برمی گردد که نهایتاً به صورت خلاصه بحث خواهد شد. ادراک محیط با پدیده های زیبایی شناسی هم مرتبط است. خوشبختانه در ایران مباحث اغلب به صورت فلسفی مطرح می شود برای مثال آقای الهی قمشه ای و علامه جعفری در این زمینه بسیار صحبت کرده اند و مسایل جالب و قابل توجه و تعمقی در این زمینه دارند. این مباحث در فرهنگ ما جاافتاده است، منتهی نیاز ما و مرتبط کردن این نیاز با هیجان و تحرک امروز که در حقیقت آشنایی به مسایل و مشکلات جمعیت کثیر و وسیع این کشور که در حال رشد بیشتر است و ارتباط با فرهنگ سنتی و آنچه که به عنوان دستاورد علمی و فرهنگی گذشته است، مهم است.

ادراک محیط و منظر عمدتاً تحت تاثیر شرایط ادراک بصری محیط قرار می گیرد چون در حقیقت بینایی به درک فضا کمک بیشتری می کند ولی نقش سایر حواس و احساسات انسان را نمی توان نادیده گرفت، همگی در احساس فضا کمک می کنند.

هنگامی که ما در یک مجموعه با یک معماری خاص هستیم (به عنوان مثال در یک سالن)، با روحیات متفاوتی که بر روی یکدیگر می گذاریم، از آن محیط و آن فضای درک خاص داریم که این درک خاص در حقیقت در ذهن داریم که این درک خاص در حقیقت در ذهن ما بایگانی می شود یعنی ما از وقایعی که در زندگیمان اتفاق می افتد تصویربرداری می کنیم و این تصویربرداری ما از روز تولد تا روز مرگ است. ما از حوادث و پدیده های زندگی بایگانی وسیعی داریم. بنابراین اگر بگوییم که فرآیند ادراک، پاسخهای سیستم عصبی ما به تاثیرات خارجی است به طور خلاصه درست گفته ایم، یعنی اگر در همان مجموعه جریان باد به محیط اضافه گردد احساس ما از آن محیط متفاوت خواهد بود.

حال تجسم کنید که انسان امروز در اتومبیل کولردار نشسته و با سرعت در جاده حرکت می کند. احساس و ادراکش از فضای اطراف با احساس و ادراک پنجاه سال پیش فردی که اتومبیل مثلاً با سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت (با پنجره باز و آرنج بیرون از پنجره) در حرکت بود متفاوت است ولی عناصر احساسی همان عناصر قبلی است.

حافظه انسان با بایگانی خود، با کلیدهای یادآوری قابل بررسی مجدد است یعنی ما خاطره ها را داریم و هر کدام از آنها با یک رمز در حافظه ما بایگانی می شود کلید رمز می تواند یک کلمه باشد، می تواند یک رنگ باشد، یا به گلی نگاه کنید و از آن خاطره ای را به یاد آورید، می توانید با استشمام یک عطر یا بوی گلی خاطره ای در ذهنتان زنده شود.

بنابراین هنگامیکه در راهی حرکت می کنیم، تصویربرداری می کنیم و تمام تصاویر در ذهن جای می گیرد. در انتهای سفر ممکن است احساس ناراحتی یا هیجان کنیم و یا احساس آرامش کنیم، بستگی به چیزهایی که در راه دیده ایم یا فضایی که ادراک کرده ایم دارد و نهایتاً مجموعه آن ادراک روی روح و روان ما تاثیر ویژه ای دارد. ما به عنوان طراح، آرامش و روح و روان مسافر و سرنشین را در طول راه می خواهیم. آنچه که انسان می بیند و برای آن معنایی خلق می کند تا بایگانی شود یعنی اگر متوجه معنای آن نشود، از یادش می رود.

وقتی که ما تصویری را می بینیم یا صحبتی را می شنویم ، زمانی که می گوئیم فهمیدیم ، درست موقعی است که تصویر برداریمان را به انتها رسانده ایم و به بایگانی حافظه فرستاده ایم . اشاره به این نکات مربوط به روانشناسی ادراک بدین خاطر است که در طراحی به آنها نیاز داریم .

در فرآیند ذهنی ادراک موضوع بعدی گزینش و حذف تکرار است . ما تمام موارد تکرار را در زندگی از تصاویر ذهنی حذف می کنیم . وقتی که یک توالی تصویر داریم ، یکی را دیدیم ، دومی را هم دیدیم ، سومی را می گوئیم مثل همان است. دیگر آن را احساس نمی کنیم یا به جزئیاتش دقت نمی کنیم . پدیده را در کل به بایگانی می فرستیم .

بعضی اوقات ما نیاز به برجسته نمایی یا بزرگ کردن یک موضوع داریم ، در آن هنگام ذهن انسان دخالت دارد. فرض کنید در مسیر جاده چالوس یک پدیده قرار گرفته است . پدیده ای فیزیکی ، طبیعی ، یک صخره یا مثلاً یک درخت و یا یک نشانه که برای همه قابل رویت و قابل بررسی است .

آن نشانه را همه ممکن است دیده باشند ولی هر فرد مطابق با شرایط ذهنی خود، با آن پدیده برخورد می کند. ممکن است برایتان اتفاق افتاده باشد که در سفر از همراهتان سؤال کنید که آن پدیده را دیدی ؟ و او سؤال کرده : کدام را؟ او چند پدیده را دیده اما کدامیک برای او مهمتر بوده است ؟

هر ذهنی یکی از پدیده ها را مهم می داند و برجسته اش می نماید. یا در تصویری که برداشته (حال طول تصویر هر اندازه که می خواهد باشد) و می خواهد بایگانی کند، یک عامل را در آن بزرگ می کند و با آن تصویر بایگانی می کند که معمولاً کلید رمز با آن تصویر هم ارتباط دارد.

به عنوان مثال ، اگر اسم میدان نقش جهان اصفهان را بشنویم ، تصویری که ذهن هر کدام از ما نقش می بندد با دیگری متفاوت خواهد بود ، هر کدام از یک زاویه ، یکی از بالا میدان را دیده است ، یکی حوالی را نگاه کرده و دیگری غروب را روی گنبد مسجد شیخ لطف الله دیده است .

محتوای وجودی میدان و مکان همان است ولی چون ذهن دخالت دارد تصاویر ذهنی متفاوت می شوند مثل اینکه دهها و صدها دوربین مشغول فیلم برداری های متفاوتی باشند. برای هر فرد با یک عنصر یا چند عنصر شاخص ، آن تصویر بایگانی می شود و معمولاً کلید رمز هم متفاوت خواهد بود.

ساده نمایی و عادی سازی وقتی اتفاق می افتد که تکرار پیش می آید ، تمام تصویر و پدیده به صورت یک عنصر ساده می شود . به نوعی خلاصه کردن تصاویر، حذف جزئیات و ایجاد یک تصویر کلی است . عادی سازی مفهوم دیگری هم دارد و آن در رابطه با تصاویری است که برای ما حالت هیجانی داشته و ما به فراموش کردن آن گرایش داشته ایم . به عنوان مثال خاطره یک حادثه ناخوشایند به حافظ Remote و بایگانی را کد مغز فرستاده می شود، عادی اش می کند و بعد آهسته آهسته به بایگانی دورتر ذهن ما می رسد. مرحله خاتمه جای است که تصویر تمام شده و ما به موضع دیگری می پردازیم و دوباره این فرآیند شروع می شود و از ابتدا تا انتها تمام مراحل طی می گردد. حال متوجه می شویم مغز انسان چقدر سریع عمل می کند. وقتی در طول جاده با سرعت ۸۰ کیلومتر در ساعت حرکت می کنیم و مناظر مختلف را می بینیم ، تمامی این فرآیند سریع تکرار می شود در نتیجه در طراحی طول مسیر بسیاری از فاکتورها برای ما اهمیت پیدا می کنند.

در ادراک انسان عوامل درونی و عوامل بیرون دخالت دارند. در عوامل درونی که در حقیقت به فرآیند ذهنی برمی گردد عوامل دیگری مثل خلق و خو ، استعداد و شخصیت نیز مطرح و می باشند و عوامل بیرونی که در حقیقت فرهنگ جامعه و سوابق می باشند. به عنوان مثال مفهوم سایه در ایران یک معنا دارد در هلند معنای دیگری دارد.

در هلند مردم از سایه پرهیز می کنند و در طراحی های فضای سبز شهری مکانها را از پوشش گیاهی پاک می کنند که محل آفتابگیر بیشتری داشته باشند ولی در ایران مردم به سایه گرایش دارند و اگر به حرکت جمعیت در طبیعت دقت کنیم در می یابیم به محض اینکه محیطی سایه باشد و حرکت آب را نیز داشته باشیم آنجا مکانی برای توقف رهگذران می شود.

مغز انسان امکانات دیگری هم از جمله ثبات ادراکی ، ادراک رنگ ، ادراک فضا، ادراک حرکت و سرعت را دارد . همه موارد مذکور در محیط بکار می رود زیرا انسان هم حرکت خود را احساس می کند و هم سرزمین در مقابل او در حرکت است . هنگامیکه با سرعت بالا در حرکت هستیم عناصر به صورت گذرا از دید ما رد می شوند . از مسایل امروز ، توسعه سریع و افزایش جمعیت را می توان نام برد که این افزایش جمعیت در ایران در سال ۱۴۰۰ حدود ۱۲۰ میلیون نفر برآورد شده است .

ما نیاز به حرکت داریم و در این نیاز، بسیاری از پدیده ها که در گذشته به دلیل کندی حرکت و تفکر رسوبی آهسته ، راحت تر حل و فصل می شد ، امروز به دلیل سطحی فکر کردن و سطحی برنامه ریزی کردن با مشکل مواجه می گردند.

در طراحی مسیر نیز این امر به چشم می خورد و ما از زشتی راهها آگاه هستیم ، البته تنها طراحی مسیر نیست ، بسیاری از شهرها خطی شده و ورودی آنها به کیلومترها راه تبدیل شده است و همه این ورودیها نازیبا هستند. چرا در گذشته تا این اندازه مناظر زشت نداشتیم و امروز زشتی را به سادگی در محیط پذیراییم ؟

به عنوان مثال در طرحهای زیادی دیده شده که کنار گذر شهری که با ویژگیهای وزارت راه طراحی شده است ، بلافاصله کل شهر در حاشیه همان کمربندی و کنار گذر شهری رشد و توسعه بی برنامه داشته است .

به هر حال انسان امروزی ساعات زیادی از عمر خود را درون اتومبیل می گذراند. همه ما این واقعیت را قبول کرده ایم که نمی توانیم از اتومبیل منفک باشیم . اتومبیل روز به روز تجهیزا تنش بیشتر می شود ، امکانات بیشتری پیدا می کند و ماحتی برای گذراندن اوقات فراغت از اتومبیل استفاده می کنیم . اگر در روزهای تعطیل اطراف تهران گردش کنید متوجه می شوید که تمام دره های تهران عمدتاً با اتومبیل مورد بازدید قرار می گیرند.

به همین علت و برای برطرف کردن همین نیاز است که ما بسیاری از اوقات کارهایی را انجام می دهیم که شاید بسیاری از آنها نباید انجام می شدند زیرا حد و حدود وضعیت در حقیقت ظرفیت حامل Carrying capacity که در توسعه پایدار مطرح می شود باید مورد نظر قرار گیرد، یعنی برآورد شود که به عنوان مثال در دره های اطراف تهران چقدر جا، با چه ظرفیتی ، با چه جمعیتی و با چه تعداد می توان داشت و تامین یک معیار در مسیرهای مختلف ، متفاوت است به عنوان مثال تغییر عرض از محور ۲۲/۵ متر از محور در کدام راه کوهستانی ، در راه برای مصارف وقت آزاد یا در ارتباط بین شهری و باید اعمال شود.

بنابراین می توان گفت که راهها می توانند مانند یک اثر هنری خلق شوند. جنبه های فنی – حرفه ای که رعایت می شوند با دقت روی موارد کیفی می توان یک راه را به یک اثر معماری کلان یا معماری محیط تبدیل نمود و زیبایی آن را حفظ کرد.

در جاده ای با منظر مناسب ، احساس خستگی کمتری ایجاد می شود . فرض کنید هنگام حرکت در جاده چالوس ، با آرامش در یک صبح زود با سرعت مثلاً ۵۰-۴۰ کیلومتر در ساعت خستگی کمتری ایجاد می شود ولی همین راه در سرعتهای بالاتر، احساس خطر ، احساس ناآرامی و هیجان و خستگی نهایی را به همراه خواهد داشت .

راننده و همراهان در دیدن مناظر آزادند ولی این اختیار در مورد راننده به علت اینکه باید علائم راه را شناسایی کند و نهایتاً نقاط تصویر را تشخیص دهد محدود می گردد. همراهان راننده می توانند به مناظر مختلف نگاه کنند. به چپ ، به راست و یا توجهشان به عناصر شاخص محیط Landmark جلب شود و این عنصر شاخص می تواند یک صخره و یا یک کوهیا یک دره خاص و هر چیز دیگر باشد. به هر حال تصاویری که در حرکت هستند و ما از کنار آنها رد می شویم برای لحظه ای تصاویر را برداشت می کنیم . توالی تصویر Sequence بسیار اهمیت دارد و در ارزیابی راه مورد بررسی قرار می گیرند تا در نهایت بتوان تعیین کرد که راه با منظر چه ارتباطی را برقرار کرده است و آیا راه خسته کننده ای بوده یا خیر؟

تصاویر متوالی در مدت زمان چند ثانیه یا یک دقیقه یا مدت طولانی تر روی روح و روان بیننده تاثیر دارند . یعنی وقتی یک سکانس طولانی است به خستگی می انجامد. برای مثال در منطقه کویری ، در یک راه مستقیم ، تصاویر ، تحرک زیادی ندارند چون عناصر بصری ما دور هستند و چون دورند عادی تر به نظر می آیند . در این راه احساس خستگی و خواب آلودگی بیشتر است . در جاده ای که تصاویر تغییر می کنند یعنی سکانس ها کوتاه و تصاویر متغییرند احساس هیجان و شادی بیشتر است .

معنای تصاویر به شدت نور، رنگ ، بافت ، حجم و تفاوت از یک وضعیت به یک وضعیت دیگر بستگی دارد. هنگامی که محیط متفاوت می شود توجه ما به راه جلب می شود. هنگام عبور از یک پل باریک با هیجان از آن گذر می کنید، این پل باریک می تواند روی یک رودخانه یا زیرگذر باشد و در نهایت عنصری باشد که بعنوان یک گذرگاه یا یک گلوگاه مطرح می شود. وقتی که منظر عوض می شود برای لحظه ای ذهن جهت یابی Orientation خود را پیدا نمی کند . به عنوان مثال فرض کنید از مسیر وارد تویل می شوید پس از خروج از تویل تا خود را با موقعیت مرتبط کنید زمانی طول می کشد.

هنگامی که در مسیری حرکت می کنید با دیدن موقعیت تصویری توجهتان به آن جلب می شود. این موقعیت ممکن است در اتوبانهای شهری رنگ کف باشد، یا نوع خط کشی باشد که در طول مسیر داریم یا نهایتاً شیب راه باشد. شیبی که باعث می شود دیرتر منظر را احساس کنید و در نتیجه دیرتر تصمیم گیری نمایید.

سرعت ، زاویه دید را تنگ می کند. هرچه سریعتر در مسیری حرکت کنید توجهتان به خود مسیر بیشتر است در حالیکه در سرعت پایین دید یا زاویه ذهنی وسیعتر است .

عناصر شاخص Landmark می توانند اهمیت داشته باشند ولی در سرعتهای بالا آنها بصورت کلی مطرح می شوند.

احساس حرکت در حقیقت احساس حرکت خود شخص و احساس حرکت اشیا اطراف است و در نهایت ادراک فضای در حرکت را ممکن می سازد که با ادراک فضای ساکن کاملاً متفاوت است.

در مناظر گشوده پدیده عادی سازی تصاویر و ذهنیت بدست می آید. در سرعتهای پایین در یک جاده جنگلی، عرض جاده را بیشتر احساس می کنید. در جاده های جنگلی که یک دیواره دارند وقتی با سرعت پایین حرکت می کنید احساس می کنید که جاده عریض تر است به محض اینکه سرعت افزایش پیدا می کند احساس می کنید که جاده تنگ تر شده است.

خط کشی ها، گاردها و طراحی حاشیه، احساس حرکت را در راننده تشدید می کنند یعنی در جاده ای عریض با شیب و خاکریز در سمت راست، احساس حرکت در راننده افزایش می یابد. یعنی این عناصر نسبت به عناصری که در حریم راه هستند (مثل یک ردیف درختکاری) سریعتر از کنار راننده می گذرند.

بعضی اوقات، احساس می شود که کل زمین و فضا در حرکت است (بستگی به شرایط روحی راننده دارد) البته نوع اتومبیل و آسفالت در این احساس موثر است و گاهی هم عناصر نسبت به هم در حال حرکت به نظر می آیند یعنی تاثیری که حضور عناصر شاخص Landmark روی منطقه دارند، این تصاویر نسبت به هم با موقعیت دید ناظر متغیر می شوند، بنابراین احساس می شود که آنها در فضا در حرکتند. این احساس می تواند در طراحی مورد استفاده قرار گیرد و در صورت بی توجهی به آن، به بی نظمی خواهیم رسید. و این مشکلی است که ما اکنون در کشورمان با آن مواجه هستیم. در نزدیکی شهرهایمان تداخل در برنامه ریزی را بصورت بصری مشاهده می کنیم و می توانیم با دیدن یک تصویر به نظام برنامه ریزی و مدیریت یک شهر پی ببریم و متوجه شویم که آیا در آن شهر ضوابط و معیارهای مورد نظر شهرداری اعمال می شود یاخیر؟

در حریم ما معمولاً چون این کنترلها کمتر صورت می گیرد، تداخل بین عناصر بیشتر است. امروز ما هم در شهرها و هم در بخش ها با آلودگی بصری روبرو هستیم. تضاد و عناصر ناخواسته بسیار می تواند هیجان و ناراحتی را به ما القا کند. به عنوان مثال، ما در محیطهای شهری با تبلیغات زیاد و نابجا روبرو هستیم یک نمونه از آن تبلیغ ابزار آلات روی اتوبوسها است. شما با پیچ گوشتی یا گاز انبر ۱۶ متری که به طرفتان در حرکت است مواجه می شوید و احساس امنیتتان را از دست می دهید.

بعضی اوقات وارد منطقه ای می شوید و خیلی زود احساس خستگی می کنید دلیل این خستگی را هم متوجه نمی شوید. به عنوان مثال هنگامی که وارد منطقه بازار می شوید یا از محور لاله زار عبور می کند غیر از مسئله آلودگی هوا، آلودگی صدا و بسیاری از آلودگیهای دیگر، آلودگی بصری Visual Pollution نیز وجود دارد که باعث خستگی بیشتر شما می شود.

حس فضا به تعاریف عناصر در اطرافش بستگی دارد. یعنی اگر ما در جاده هزارچم، دره ای را می بینیم احساس آن فضا با احساسی که در دشت داریم متفاوت است.

هنگامی که در مسیری، در یک طرف ارتفاعات و در طرف دیگر دشت گسترده ای را داریم هیجان در این مسیر کمتر است یعنی عناصر عمودی هیجان و عناصر افقی آرامش ایجاد می کنند. اگر در دو طرف راه عناصر عمودی داشته باشیم احساس یاس و ناامیدی در ما ایجاد می شود و احساس فضای تنگ و خسته کننده باعث ناراحتی ما خواهد شد.

هدفی که راه دنبال می کند اهداف فرعی را تحت تاثیر قرار می دهد . می توان گفت اهداف فرعی یک سلسله یا زنجیره ای از اهداف هستند که می توانند اهداف بصری یا اهداف موضوعی باشند بدون اینکه بخواهیم از آنها استفاده کنیم . در طول راه ممکن است از روستاهای متفاوت عبور کنیم ، از شهرهای متفاوت بگذریم و همه اینها جزئی از آن تصویر ذهنی کلی است که برای رسیدن به هدف از مسیر خواهیم داشت و هدف برگشتی است ، به عنوان مثال در کوهنوردی می گویند برگردید و منظر پشت سر را نگاه کنید زیرا بهترین وسیله برای پیدا کردن مجدد مسیر حفظ ذهنی تصاویر پشتی است که با تصویری که در جلو می بینیم متفاوت است . یکی از طرحهای تهران را مطرح می کنیم اگر در مسیر درکه به سمت پل شاه نشین حرکت کنیم تصاویر متوالی خواهیم دید . سکانسهای بلند و کوتاه و متفاوت با تصاویر برگشتی ، پس در راه تصاویر رفت و برگشت از هر دو مسیر قابل ارزیابی هستند .

بنابراین به منظور رسیدن به هدف باید یک جهت یابی کلی داشته باشیم و بدانیم در کجا قرار داریم ، ممکن است در کمربندی یک شهر باشیم ، این کدام شهر است آیا کمربندی ارتباطی با شهر دارد یا خیر؟ این منطقه کجاست ؟ هدف بعدی کدام است ؟ در حقیقت بعد از اینکه متوجه شدیم در کجا قرار داریم ذهن ما بلافاصله می خواهد بداند موقعیت و جهت کدام است ؟

همانطور که اشاره شد خلق معنا برای حافظه ادراک بصری و ادراک فضا ضرورت دارد . در راه، خلق معنا از طریق دیدن ، معنای کاربری اراضی و ممکن می شود برای مثال ، دیدن انبارهای برنج شمال محدوده تالش تا آستارا که جزء فعالیتهای کشاورزی است درک محیط و فضا کمک می کند در جای دیگر ممکن است با فعالیت معدنی روبرو شویم ، تمامی این مسایل ما را در درک و به حافظه سپردن آن تصاویر یاری می دهد .

گاهی هدف ، دیدن آن زندگی روستایی یا فعالیتهای گسترده بر سر زمین است . گردش آخر هفته بالاخص در کشورهای اروپایی بسیار رواج دارد .

نکته مهمی که به عنوان سؤال مطرح می شود این است که آیا راه می تواند وسیله ای برای اعتلای فرهنگ و آموزش بیننده باشد؟

در پاسخ باید گفته شود ، بلی . راه هم می تواند وسیله ای برای اعتلای فرهنگ باشد و بستگی به روش استفاده از مسیر دارد . و این هم جزء اهداف رسیدن به هدف نهایی قرار می گیرد .

بنابراین اگر برای طراحی منظر جاده ای هدفی مد نظر قرار گیرد ، یک منظر عنی و محکم از نظر توالی و ریتم و آهنگ مناسب در تکرار آنها ایجاد می گردد . به این منظور برای هشیار نگهداشتن بیننده و تقویت ادراک او از محیط ، کاهش کنتراست امری ضروری است تا بتوان یک تصویر شفاف ، قابل درک و محکم و دورنگر از کل سرزمین را ارائه داد و معنی محیط اعم از تاریخ ، استفاده کاربری ها ، بر نماد زندگی و منظر سرزمین به بیننده القاء گردد .

نکته ای که در آخر می توان به عنوان جمع بندی بحث مطرح نمود این است که طراحی جاده ای وسیله ای است که با آن تاریخ یک سرزمین رقم می خورد زیرا منظر بیان کننده تاریخ سرزمین است و جاده و راه ارزیابی منظر را سریع تر انجام می دهد و از گذشته سرزمین تا آینده را تصویر می کند .