

ارزیابی مشخصه های مناظر طبیعی در خیابان های شهرهای اسلامی (بررسی تطبیقی سه خیابان در شهر ملاکا در مالزی و خیابان چهار باغ در شهر اصفهان)

الهه عابدپور: کارشناسی ارشد معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد اصفهان (خوراسگان) e_abedpour@yahoo.com
سیده مرضیه طباییان: عضو هیئت علمی تمام وقت دانشگاه آزاد اسلامی واحد هرنند، اصفهان، ایران marzieh.Tabaeian1@gmail.com

چکیده

علی رغم رشد سریع شهرنشینی و نوسازی، بسیاری از ویژگی های کالبدی گردشگاه های عمومی مورد تغییر واقع شده است. این کار تأثیر منفی بر روی مناظر طبیعی به ویژه در شهرهای قدیمی، تاریخی و اسلامی مالزی و ایران گذاشته است. در اینجا به بررسی تطبیقی سه خیابان در ملاکا مالزی (خیابان توکینگ بسی^۱، خیابان توکینگ ایماس^۲، خیابان توکانگ^۳) و دیگری خیابان چهار باغ عباسی در اصفهان به لحاظ مشابهت هایی در فرم کالبدی، ساختار، نوع فعالیت، عملکرد، کیفیت فضایی و نوع تأثیرات پرداخته شد. برای رسیدن به چهارچوب پژوهش ابتدا به بررسی ویژگی های مشخصه های مناظر طبیعی خیابان پرداخته می شود. اهمیت این موضوع بیشتر از آن روست که با مقایسه شناخت عوامل مهم مطلوبیت از دید استفاده کنندگان دو شهر با فرهنگ های متفاوت، می توان به جهت گیری های آتی در طراحی خیابان کمک نمود. پژوهش حاضر بر آن شد تا با استفاده از روش تطبیقی - تحلیلی و انجام تحقیقات کتابخانه ای و میدانی به ارزیابی و مقایسه تطبیقی موضوعات مشابه به هم مثل نوع کاربری، فعالیت ها و زمان های مورد استفاده، چیدمان و ویژگی های کالبدی با یکدیگر بپردازد و در آخر به معیار جامع تری در طراحی خیابان از جنبه کاربردی رسیده شد. یافته های پژوهش نشان می دهد خیابان چهارباغ اصفهان در قیاس با سه خیابان مالزی، هر دو نمونه شرایط نسبتاً برابری دارند که بیانگر وجود ظرفیت های بالای تاریخی و فرهنگی در خیابان چهارباغ است. بر همین اساس با توجه به زیرمعیارها و شاخص هایی که معیارهایی فوق را تبیین می کنند می توان انتظار داشت با اقداماتی هم چون کاهش عرض سواره روها به نفع پیاده راه وسط خیابان، محدود نمودن و کنترل حرکت سواره، افزایش امنیت خیابان، تقویت فعالیت های شبانه، ارائه تسهیلات گردشگری در پیرامون خیابان، بهبود دسترسی انواع مدل های حمل و نقل به خیابان و...، سرزندگی و افزایش گردشگری پذیری خیابان و بافت پیرامون آن تحقق یابد.

کلید واژگان: مناظر طبیعی، خیابان های تاریخی، سرزندگی شهری، شهر اسلامی

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

¹ Tukang Besi

² Tukang Emas

³ Tokong

۱- مقدمه

با بررسی ساختار شهرهای اسلامی و تاریخی می توان دریافت که فضاهای شهری در طول تاریخ، تحت تأثیر ویژگی های فرهنگ اسلامی از جمله وحدت، تعادل، توازن، تقارن، هماهنگی، سلسله مراتب، نظم و ... بوده است. هر فضای شهری هویت کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی خاصی متناسب با زمان و مکان به منصف ظهور رسانده و نکته قابل توجه در تمام این فضاها، هماهنگی آنان با یکدیگر و با محیط زیست و پایداری شهری بوده است.

فضاهای شهری بخشی از فضاهای باز و عمومی شهرها هستند که به عنوان تبلور ماهیت زندگی جمعی می باشند، یعنی جایی که شهروندان در آن حضور دارند. فضای شهری صحنه ایست که داستان زندگی جمعی در آن گشوده می شود. فضایی است که به همه مردم اجازه می دهد که به آن دسترسی داشته باشند و در آن فعالیت کنند. در این فضا فرصت آن وجود دارد که برخی مرزهای اجتماعی شکسته شوند و برخوردهای از پیش تدوین نیافته به وقوع پیوندند و افراد در یک محیط اجتماعی جدید با هم اختلاط یابند. بنابراین شرط اساسی برای اینکه یک فضای عمومی، فضای شهری تلقی شود اینست که در آن تعامل و تقابل اجتماعی صورت گیرد (لینچ، ۱۹۷۲ به نقل از پاکزاد ۱۳۸۵: ۸۱). کاربرد عمومی این فضاها ایجاد آرامش، سرگرمی و محلی برای گردش، فراهم آوردن ارتباط و زمینه معاشرت، و امکان تردد می باشد و از آنجاییکه در عین حال هیچ تک عملکرد خاصی به آن ها مرتب نیست، استعداد پذیرش تمام این کاربری ها را با هم، یا به صورت گزینشی دارند. لذا وجود این فضاها برای پیشگیری از درماندگی، افسردگی، گوشه گیری و خشونت، بسیار مؤثر و حتی ضروری است. وانگهی این فضاها می توانند موقعیتی برای رشد خلاقیت بوجود آورده و محیطی تفریحی و سازنده در یک مجموعه شهری باشند تا زمینه ای را فراهم سازند که هر انسانی برای درک موقعیت خود به آن نیاز دارد (مدنی پور، ۱۳۸۲: ۴۵ ° ۳۴).

توسعه فضایی - کالبدی شتابان و ناموزون شهرها در چند دهه اخیر پیامدهای نامطلوبی را به دنبال داشته است. عدم هماهنگی و سازگاری فضاهای شهری با محیط طبیعی و انسانی، بی هویتی اجتماعی و ناپایداری را به دنبال داشته است که امروزه از مهم ترین چالش های شهرها به حساب می آید (شماعی، ۱۳۸۱: ۲۰). دگرگونی نحوه توزیع فعالیت های تجاری و خدمات عمومی در طول مسیر خیابان ها، با جابه جایی روزانه تعداد زیادی از مردم در تمام سطوح توأم بوده است که از یکسو به پویایی بیش تر زندگی روزانه در شهرها منجر گشته و از سوی دیگر عدم توانایی شهرها در تأمین توزیع خدمات عمومی قابل قبول را به نمایش گذارده است (فردوسیان، ۱۳۸۲: ۹۷).

بنابراین شهرسازی مدرن با بی توجهی به مسائل کیفی فضای شهری و توجه به روش های فنی و کمی، به نیاز مردم و اساساً نقش آن در فرآیند برنامه ریزی، کمتر توجه نموده است. مردم با محیط زیست که پیوستگی تمام با تاریخ و فرهنگ دارد در آمیخته اند. ضرورت این مسئله با توجه به نگاهی گذرا به شهرهای اسلامی و تاریخی از جمله اصفهان و ملاکا که فضاهای باز شهری و پیاده راه های آن از لحاظ پاسخگویی به نیازهای شهروندان در وضع مطلوبی به سر نمی برند، وضوح بیشتری می یابد. در این باب، هدف اصلی پژوهش در قالب بررسی و ارائه راهکارهای مؤثر بر نقش مناظر طبیعی در فضاهای شهراسلامی با ارائه خط مشی هایی است. بر همین اساس سؤال اصلی پژوهش به شرح ذیل می باشد:

چگونه ارتقای کیفیت مناظر طبیعی می تواند سرزندگی و افزایش گردشگرپذیری خیابان و بافت پیرامون آن را تحقق بخشد؟

۲- روش

تحقیق فرآیندی برنامه ریزی شده و نظام مند برای یافتن حقایق یا فهم عمیق مسائل است که در پی یافتن پاسخ به سؤالات مطرح شده، انجام می یابد (حافظ نیا، ۱۳۸۵). آنچه که در این پژوهش به عنوان متغیرهای اساسی مطرح می گردد، عبارتند از:

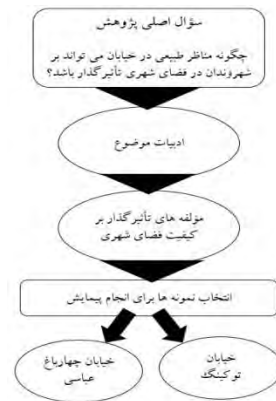
- ارزیابی کیفیات مناظر طبیعی در خیابان (متغیر مستقل)
- حضور و تعاملات شهروندان (متغیر وابسته)

در جایی که پژوهش اشاره به یک پدیده معاصر (مشکلات روز جامعه) دارد، معمولاً از روش نمونه موردی^۱ استفاده می شود، که این روش خود از گونه های پژوهش های کیفی است. پژوهش های کیفی با بهره گیری از روش های متنوع، سعی در شناسایی و مکاشفه مشکلات اجتماعی جوامع انسانی دارند (Creswell, 1998).

روش انجام تحقیق در پژوهش حاضر تطبیقی تحلیلی است و با مطالعات میدانی و کتابخانه ای به صورت مشاهده مستقیم و حضور نگارندگان در هر دو خیابان انجام شده که ابتدا مفهوم فضای شهری و کیفیت خیابان، مطالعه و بررسی شده است؛ حاصل این بخش استخراج شاخصه های اساسی تأثیرگذار بر کیفیات فضایی یک فضای شهری است. در بخش دوم، با تکیه بر مطالعات کتابخانه ای و همچنین مقایسه دو مورد که به عنوان نمونه انجام پذیرفته، موارد ارزیابی و تجزیه تحلیل در نهایت، ارائه شدند.

پژوهش در رابطه با بافت این خیابان ها، میدانی انجام گرفته است، بدین صورت که با حضور، الگوی رفتاری بررسی شده که در نهایت، سه خیابان در ملاکا واقع در مالزی و بافت تاریخی چهارباغ اصفهان در ایران از لحاظ مشخصه های مناظر طبیعی مورد کشف و بازشناسی قرار گرفته است. در بخش سوم، با نگاهی تحلیلی به تأثیر ویژگی های این دو خیابان بر کیفیت فضای شهری، با جمع بندی داده های این تحقیق، شاخصه های مناظر طبیعی در ابعاد مختلف اجتماعی و کالبدی بررسی شده و هم چنین راهکارهایی برای بهبود آن ها پیشنهاد شده است. در زیر چهارچوب پژوهش، تحت عنوان نمودار شماره ۱، به تصویر کشیده شده است.

¹ Case Study



نمودار شماره ۱، چهارچوب پژوهش، (نگارندگان، ۱۳۹۶)

۳- مبانی نظری پژوهش

قالب و محتوای شهرهای اسلامی بر سه محور مهم، یعنی محلی برای سکونت، مکانی برای عبادت و در نهایت فضایی برای تجارت شکل گرفته است. ویژگی کالبدی شهر اسلامی و کارکرد عناصر آن را می توان تبلور بصری ماهیت اسلامی آن دانست؛ آن وقت لزوم توجه به نقش و کارکرد عناصر کالبدی برای برجسته تر شدن آن هویت، بیش از پیش ضرورت می یابد. بررسی تحقیقات صورت گرفته و پیشینه شکل گیری شهرهای بومی و سنتی گویای آن است که شهرسازی سنتی، اصولاً در تعامل با محیط طبیعی و اجتماعی شکل گرفته است. تجارب شهرسازی سنتی اختلاط کاربری، حس مکان، فضاهای باز، حمل و نقل روان و انسان محور و مشارکت اجتماعی مردم جزء لاینفک زندگی شهری بوده است. مسائلی که امروزه فضای شهری با آن روبرو است، تازگی ندارد و بارها در طول تاریخ تکرار شده؛ با این حال، سیر تحول فضای شهری در طول تاریخ را می توان بر مبنای مؤلفه های توسعه پایدار (اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی) مطالعه کرد (سلطانی و نامداریان، ۱۳۹۰). پیشینه پژوهش حاکی از آن است که هر کدام از پژوهش های صورت گرفته از دریچه خاص به این موضوع در فضاهای شهری پرداخته اند. در ذیل به برخی از تحقیقات صورت گرفته در زمینه محیط شهری مطلوب و مفهوم خیابان پرداخته شده است.

۳-۱ آرا، افکار و نظریات اندیشمندان پیرامون خیابان و فضای شهری

خیابان ها نقش مهمی در ایجاد شبکه هم پیوند فضاهای باز و عمومی شهری و در نتیجه شکل گیری هویت کلان شهر ایفا می کنند. چنان چه "جان لنگ" اشاره می کند "کیفیتی که از شهر برداشت می شود، بیش از هر چیزی بستگی به کیفیت خیابان های آن دارد" (لنگ، ۱۳۸۶: ۱۳۰). هم چنین در فرهنگ لغت تخصصی شهرسازی، خیابان، فضایی زنده، مهیج و پرتحرک یا به تعبیری مهم ترین فضای عمومی یک شهر است (Cowan, 2005). خیابان، فضا یا مکانی است که برای دسترسی و رفت و آمد عمومی استفاده می شود (marshall, 2005 : 293) به نظر "جین جکوبز" خیابان و پیاده راه های آن بخش مهم و اصلی مکان های عمومی شهر بوده و مهم ترین جزء حیاتی آن هستند. اگر خیابان های اصلی شهر جذاب باشند، شهر جذاب خواهد بود (Jacobs, 1961: 26-28). در جدول شماره ۱، ایده مهمترین نظریه پردازان با تأکید بر حرکت در فضای شهری و اثرات آن بیان شده است.

جدول شماره ۱، ایده های نظریه پردازان پیرامون فضای شهری، (نگارندگان، ۱۳۹۵)

لوییز مامفورد ^۳	وی به همبستگی اجتماعی و ارتباطات متقابل چهره به چهره و اهمیت زیبا شناختی فضاهای شهری تأکید دارد. او معتقد است طراحی شهری قرین بازسازی تمدن است. بر این اساس با توجه بیش از حد به فضاهای خصوصی مخالف است، زیرا در آن صورت ارزش های اجتماعی نادیده گرفته می شود و نهایتاً انسان شهری هرچه بیشتر از گذشته منزوی شده و زندگی جمعی در فضاهای شهری کم رنگ می شود (پاکزاد، ۱۳۸۴: ۴۰۳).
کوبین لینچ ^۴	وی عنوان می داشت فضاهای باز عمومی امکان انگیزش و انتخاب آزاد میان رفتارها، حرکت ها و اکتشافات بصری را برای تعداد معنی داری از مردم شهر فراهم می آورد. به عبارتی فضای منعطفی است که خود را به راحتی با گوناگونی رفتارها تطبیق می دهد و زمینه ای خنثی ولی القاء کننده را برای کنش های خودانگیخته فراهم می آورد (پاکزاد، ۱۳۸۴: ۵).
کامیلو ست	وی فضای شهری را فضایی ممتد می داند که مجموعه ها در آن با یکدیگر در هماهنگی امل قرار دارند. ایجاد تاثیرات مثبت در ذهن های انسانی، اساس نگرش سیت را تشکیل می داد که بواسطه احیای روح وحدت اجتماعی و رعایت اصول زیبا شناختی در شهر، دستیابی به آن را ضروری و میسر می داند. از نظر وی خیابان عنصر اساسی شهر و تجلیگاه زندگی اجتماعی و عملکرد های حیاتی محسوب می شود و تنها یک راه عبوری نیست (زینت، ۱۳۸۴: ۱-۲۵).
جین جکوبز ^۵	وی نقش عناصر شهری حیات بخش به فضا نظیر فروشگاه ها و مکان های عمومی را بسیار مهم می داند و اعتقاد داشت فضاهای آمد و شد و سرزنده می توانند دامنه این سرزندگی و نشاط را به نقاطی بکشانند که به خودی خود جذابیتی ندارند و این مکان ها را به مکان های عبوری زنده و شلوغ تبدیل نمایند (شوای، ۱۳۷۵: ۳۷۱).
کریستوفر الکساندر ^۶	وی اعتقاد دارد خیابان های شهری زمینه روپارویی اجتماعی، اعتراضات سیاسی، و مکانی برای لذت بردن هستند. آنها زمینه ساز مرآوده میان گروه های مختلف شهروندان می باشند که خود باعث تقویت نظم اجتماعی شهر می شود (پاکزاد، ۱۳۸۴: ۱۳۸).

¹ John long

² jacobs

³ Lewis Mumford

⁴ Kevin Lynch

⁵ Jane Jacobs

⁶ Christopher Alexander

نکته ای که باید در مبحث زیبایی شناسی مورد توجه قرار بگیرد تنوع طلبی است. انسان از یکنواختی محیط، احساس رکود و افسردگی می نماید. اگرچه محیط او زیباترین منظره یا اثر هنری باشد. جای تردید نیست که هر انسانی و هر قوم و ملتی از انسان ها با نظر به چگونگی تفسیر و توجهی که درباره حیات خود دارند و با نظر به فرهنگی که در آن زندگی می کنند حقایقی را به عنوان آرمان ها و ایده های اعلا برای خود پذیرفته اند. این آرمان ها و ایده ها اگر از سنخ عظمت های معقول مانند: عدالت، آزادی، نظم، صدق، اخلاق، فداکاری و سایر تجلیات تکاملی روح بوده باشند، تحقق و انطباق آن ها در زندگی عینی انسان ها، زیبایی عقلانی نامیده می شود و اگر از سنخ ترکیبات و کیفیات محسوس باشند، زیبایی حسی نامیده می شود (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۳۷).

"جک نسر"^۱ پنج خصوصیت از محیط های دوست داشتنی را عنوان می کند که از دید او محیط های نامطلوب برعکس این ویژگی ها را دارند. در هر حالت، آن ویژگی هایی که برای مشاهده کننده مهم می باشد در زیر ذکر شده است:

- ۱- تمیزی و نگهداری خوب
- ۲- اصالت تاریخی داشتن
- ۳- نظم داشتن
- ۴- رنگ طبیعی داشتن

۵- فضاهای باز و تعریف شده (Jack Nasar, 1998)^۲

همچنین "کارمونا"^۳ اعتقاد دارد فرم شهر و ظاهر آن باید طیف وسیعی از مردمی که آن را تجربه می کنند را راضی کند، همان طور که راپاپورت^۴ منظر شهر را نقطه تماس فرد با محیط پیرامون می داند. کاپلان^۵ نیز اظهار می کند که یکپارچگی، خوانایی، پیچیدگی و رمز و راز به عنوان کیفیت های اطلاعاتی محیط ها هستند که به ترجیحات مردم برای محیط های کالبدی کمک می کنند (Mathew Carmona, 2003: 134).

فضای باز شهری به عنوان ویژگی مهمی در توصیف توسعه شهری شناخته شده است. یک فضای باز متعلق است به عموم مردم برای احیا تمامی فرهنگ ها، روابط اجتماعی و در نتیجه دیدگاه ادراکی، و می تواند به عنوان فضای عمومی در نظر گرفته شود. (مدنی پور، ۱۳۷۹). شهری خوب است که فرآیند فرهنگی اش افزایش یابد، و به بقا و ثبات هر شخص کمک کند، و زمینه ای از رشد که در بردارنده پیشرفت و تداوم است را با تجدید فعالیت ها و حیات بشری که متکی به فرهنگ آن می باشد فراهم کند (بحرینی، ۱۳۸۶). به علاوه یکی از مشکلات مناطق شهرهای تاریخی، ناتوانی در انطباق با تغییرات کالبدی جدید است. عناصر مهمی در شکل شهر موجودند که تاریخ رشد کالبدی شهر را نشان می دهند و باید حفظ گردند. بنابراین در توسعه کالبدی در شهرها، ساختار و شکل شهر باید به خوبی شناخته شود و همچون پلی برای ارتباط با گذشته عمل کند.

شناخت ساختار فضایی شهرها نیازمند درک روابط میان انسان و فضا است به طوری که باکون^۶ اعتقاد دارد، شهر را باید با یک سیستم حرکتی جهت دار از حرکت انسان در فضا شناخت و نه دید پرند (به نقل از حمیدی و دیگران، ۱۳۷۶: ۲۰۰).

اما پیچیدگی های فضایی و رفتاری در شهرهای کنونی موجب شده، درک کلیت ساختار شهر با توجه به این عوامل کاری سخت و دشوار گردد. بر این اساس نظریه چیدمان فضا معتقد است که ساختار شهر را نمی توان با دید پرند درک کرد و مبنای درک ساختار شهر، دید انسان و حرکت عابر پیاده در فضاهای شهری است. در این باب پتانسیل یک مکان برای استفاده به وسیله افراد پیاده، میزان مطلوبیت محیط مصنوع برای حضور مردم، زندگی، خرید، ملاقات، گذران اوقات و لذت بردن از آن در یک پهنه است (Nosal, 2009)^۷.

راب کریر^۸ (۱۹۷۹) در کتاب فضای شهری، ساختار شهر را متشکل از خیابان و میدان می داند و به نقش اجتماعی خیابان و نظارت اجتماعی در خیابان از سوی مردم توجه بیشتری دارد. او به لزوم نماسازی جداره های خیابان و رعایت مقیاس انسانی در فضای خیابان نیز توجه می کند. وی معتقد به اهمیت ارزش های کلاسیک سنتی در کنار نیاز های معاصر بوده و از مخالفان شهرسازی مدرن است. عموماً خیابان های پیاده شاخصه هایی مانند خدمات و امکانات برای استراحت، تفریح و فراغت یا دامنه ای از فعالیت های گوناگون را در خود دارند. سیمای زمین و محوطه سازی آن ها معمولاً با گیاهان و گل ها و آب نماها صورت گرفته است، این خیابان ها با فعالیت های مختص آسایش کودکان را دارا می باشد که راحتی بزرگسالان را نیز در بر می گیرد. روشنایی خیابان با توجه به مقیاس انسانی و به خصوص تأمین کیفیتی چون ایمنی در نظر گرفته می شود و در نهایت خیابان مانند یک فضای شهری عمل می کند (ملک، ۱۳۸۵).

در فضاهای شهری پیاده مدار، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران زیاد است. به گفته بیوکانن^۹ "آزادی حرکت عابری پیاده در شهرها و فضاهای شهری نشانه خوبی از تمدن آن شهر است". به طوریکه یکی از راه های تجدید حیات مدنی مراکز شهری پیاده راه ها هستند که نقش مؤثری در کشف و ادراک محیط کالبدی و اجتماعی شهر دارند و مظهر تمدن، هویت و مدنیت شهر هستند (اسداللهی، ۱۳۸۳: ۶۸-۷۱).

¹ Jack Nasar

^۲ جک نسر در کتاب "سیمای ارزیابانه شهر" بیان می کند که هر روزه افراد زیادی برای انجام فعالیت های روزمره خود ناگزیر از عبور از فضای شهری اند و در طول این گذر، به ناچار بخش هایی از محیط شهری خود را تجربه می کنند و با آن درگیری می شوند (Mathew Carmona, 2003: 1300).

³ Mathew Carmona

⁴ Amos Rapoport

⁵ Kaplan & Kaplan

⁶ Bacon, 1974

^۷ گوردن کالن نیز در کتاب منظر شهری به تأیید جیکوبز و بر خلاف نظر معماران مدرنیست، محیط شهری را در صورتی مطلوب می داند که حضور انسان به صورت پیاده در شهرها ممکن و مقیاس شهرها نیز مقیاس انسانی باشد (کالن، ۱۳۷۷). Rob Krier, 18.

^۸ به عقیده پاکزاد (۱۳۸۶) پیاده مدار بودن فضا می تواند زندگی و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهر آورده و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در شهر کند که این امر باعث ارتقای سطح اقتصادی، اجتماعی، بهداشتی و نیز بهبود کیفیت زیست محیطی منطقه و یا شهر می شود.



تصویر شماره ۱ و ۲: فضای شهری خیابان چهارباغ اصفهان، عرصه ای برای حضور و حیات اجتماعی شهروندان پیاده، (نگارندگان، ۱۳۹۵)

این مکان ها در دراز مدت به فضاهایی به منظور ایجاد حس مکان و امنیت محیط و عابرین پیاده، ایجاد حس مشارکت و حضور فعال افراد و گروه ها در تصمیم گیری و اجرا و حس مسئولیت و وابستگی بیشتر به محیط تبدیل شده اند (فرزبود، ۱۳۸۴).^۱

با بررسی ادبیات موضوع مرتبط با بحث یادشده، مؤلفه های متعدد و گوناگونی در باب کیفیات فضایی مورد نظر صاحب نظران و اندیشمندان بوده اند که در این باب، بعد زیبایی شناختی و بعد عملکردی تقریباً در اکثر مدل های مطرح (از جمله گلکار، ۱۳۹۰: کانتر، ۱۹۷۷: پانتتر، ۱۹۹۱: تیبالدز، ۱۳۸۵) ذکر شده اند که مرتبط با مقوله پژوهش حاضرند. بنابراین مقاله حاضر مؤلفه های تأثیرگذار فضایی در یک فضای شهری اسلامی را در قالب دو بعد زیبایی شناختی و بعد عملکردی مورد بررسی قرار داده است.

۲-۳ بررسی مؤلفه های تأثیرگذار بر کیفیات فضایی یک فضای شهری

الف) سرزندگی: شاید بتوان تنوع و فعالیت پذیری را به عنوان دو مؤلفه تأثیرگذار در سرزندگی فضاهای شهری دانست. یکی از راه های رسیدن به تنوع، به کار گرفتن نمادهای شهری اند که برگرفته از کالبد موجود و ارزش های بافت تعریف می گردند، که به خوانایی مسیر افزوده و آن را به نماد تبدیل می کند. از دیگر عوامل سرزندگی و تنوع پیاده راه ها، ایجاد کاربری های متنوع و متناسب با هر سکانس پیاده راه، استقرار کاربری های خدماتی که تداوم حضور شهروند را در پی دارد و همچنین استقرار کاربری های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه ها و تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص می باشد (پاکزاد، ۱۳۸۶).

ب) نفوذ پذیری: به منظور رسیدن به نفوذپذیری در مسیر پیاده راه، ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه می باشد. محور پیاده باید تا حد امکان بدون اختلاف سطح و مانعی، کلیه فعالیت ها و کاربری های متنوعی که در مقطع خیابان یعنی نزدیکترین مکان در خط دید وجود دارند را به هم متصل کرده و با ایجاد تمایزات بصری، وحدت و پیوستگی مسیر را القا کند (تیبالدز، ۱۳۸۵).

ج) خوانایی: به طور معمول، بخشی از درجات حق انتخابی که به وسیله یک مکان عرضه می گردد با میزان خوانایی آن ارتباط پیدا می کند؛ یعنی مردم تا چه حد می توانند به فهم یا درک آن مکان نائل شوند (بنتلی و همکاران، ۱۳۸۲). مردم موقعی می توانند از منافع گزینه هایی که آن کیفیت را عرضه می دارند، بهره گیرند که بتوانند سازمان فضایی و آنچه را که در آنجا میگذرد، درک کنند. به عبارت دیگر باید فضای پیاده راه واجد کیفیت تناسبات بصری باشد.

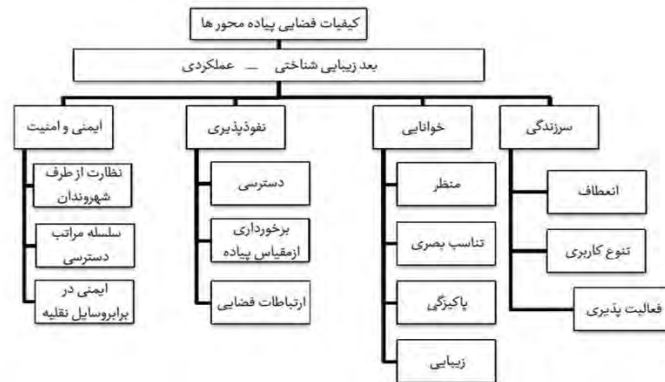
د) ایمنی و امنیت: حضور فعال مردم در شهر از عوامل افزایش ایمنی و امنیت در فضاهای شهری است که در صورت نبود آن، کیفیت شهر افت کرده و معنای شهریت از بین می رود (مجتهد سیستانی، ۱۳۸۷). جان لنگ و لئونارد دهل^۲ در مدل نیازهای انسانی، امنیت را به عنوان یکی از نیازهای اساسی برمی شمارند. همچنین جان اشتون^۳ نیز از صاحب نظران بین المللی شهرسالم، امنیت را یکی از کیفیت های غیر قابل جایگزین در ایجاد یک شهر سالم مورد اشاره قرار می دهد (صالحی، ۱۳۸۷).

در نمودار شماره ۲ برای رسیدن به فضای شهری مطلوب شهری، مؤلفه های تأثیرگذار بر کیفیت این گونه فضاها بیان شده است.

^۱ به عقیده پاکزاد (۱۳۸۶) پیاده مدار بودن فضا می تواند زندگی و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهر آورده و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در شهر کند که این امر باعث ارتقای سطح اقتصادی، اجتماعی، بهداشتی و نیز بهبود کیفیت زیست محیطی منطقه و یا شهر می شود.

^۲ Leonard j. duhl

^۳ john Ashton



نمودار شماره ۲، مؤلفه های تأثیرگذار بر کیفیات فضایی فضای شهری، (عباس زاده و تمری، ۱۳۹۲)

به طور خلاصه می توان گفت، در دهه های اخیر بسیاری از مطالعات بر روی گردشگاه های عمومی با نگاه ویژه از منظر روانشناسی، جنبه کالبدی، اجتماعی یا ملاحظات رفتاری متمرکز شده اند. بر طبق محققان پیشین، نقش خیابان در مناطق شهری برای عابرین پیاده به عنوان مکانی برای تعاملات اجتماعی در کنار حرکات ترافیکی مورد توجه بسیاری واقع شده است. تنوع و گوناگونی رفتار بشر در خیابان به هنگام راه رفتن، ایستادن، صحبت کردن، بازی کردن، پیاده روی و مشاهده کردن قابل رویت است، که همه این ها زندگی شهری را بوجود می آورد. بنابراین منحصر به فرد بودن خیابان ها با توجه به محیط اطراف و اهمیت اجتماعی و فرهنگی آن ها در نظر گرفته می شود. علی رغم رشد سریع شهر نشینی و نوسازی، بسیاری از ویژگی های کالبدی گردشگاه های عمومی به خاطر رفتار های اثرگذار و الگوهای عملی مورد تغییر واقع شده است. این کار تأثیر منفی بر روی مناظر طبیعی به ویژه در شهرهای تاریخی و اسلامی از جمله مالزی و اصفهان به عنوان بستر مطالعه، گذاشته است. این خیابان ها هویت خود را به طور ویژه از منظر اجتماعی فرهنگی به تصویر می کشند. در اینجا به توصیف صفات ویژه یا به عبارت دیگر مطالعه ویژگی های شهری پرداخته می شود، جایی که این ویژگی ها به عنوان ترکیبی از عناصر دست ساز و طبیعی است که منحصر به فرد بودن هویت یک مکان را خلق و ویژگی های قدیمی را حفظ می کند. اهمیت این پژوهش در این است که مفهوم مناسبی را برای طراحی خیابان های آینده و خیابان های موجود، که به عنوان مکان گردشگری عمومی است، فراهم کند. (جدول شماره ۲)

جدول شماره ۲، فواید رعایت شاخصه های مناظر طبیعی در فضای شهری، (پوز سرتیب، ۱۳۸۹)

ادراک و برداشت بصری (بهبود ژرفنمایی بصری، تجسمی و درک از فضاها یا باز شهری)
آرامش ذهن
بهبود و افزایش روابط اجتماعی (امکان گفتگو با دیگران و ارتباط با فضاها یا شهری)
ایجاد فعالیت های گوناگون و معاملات تجاری
فرهنگ (تعیین هویت، ارزش های تاریخی و سنتی در فضای شهر، تشخیص مکان ها و عوامل دیگری که مردم را به همدیگر و همچنین با فضای شهری مرتبط می کند)
ارتباط بیشتر با محیط

۴- شناخت و معرفی محدوده مورد مطالعه (قلمرو پژوهش)

۴-۱ بررسی نمونه: در این پژوهش خیابان هایی از دو کشور متفاوت انتخاب شده است. نمونه خارج از کشور، خیابان توکینگ در شهر ملاکا در کشور مالزی و نمونه داخلی خیابان چهارباغ در شهر اصفهان است. دلیل انتخاب این دو شهر، علاوه بر داشتن رویکردی مدرن به طراحی و برنامه ریزی شهری و قرار دادن حفظ بافت فرهنگی و اسلامی در سرفه فعالیت های خود، داشتن تشابهات زیاد از نظر بصری، کاربری ها و نوع بافت می باشد که در این راستا ابتدا لازم است در رابطه با محدوده مورد مطالعه اطلاعاتی ارائه شود.

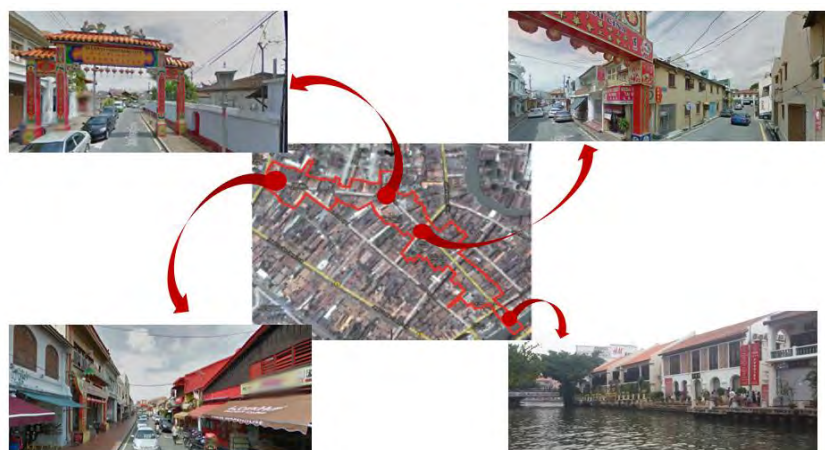


تصویر شماره ۴، تصویر هوایی محورها



تصویر شماره ۳، موقعیت محدوده مورد مطالعه در شهر ملاکا در نقشه مالزی

(www.google earth.com)



تصویر شماره ۵، نماهایی از خیابان های توکینگ، (www.google earth.com)

۲-۴ مورد دوم خیابان چهار باغ عباسی در اصفهان ، ایران



تصویر شماره ۷، تصویر هوایی محور چهارباغ



تصویر شماره ۶، موقعیت مورد مطالعه در شهر اصفهان

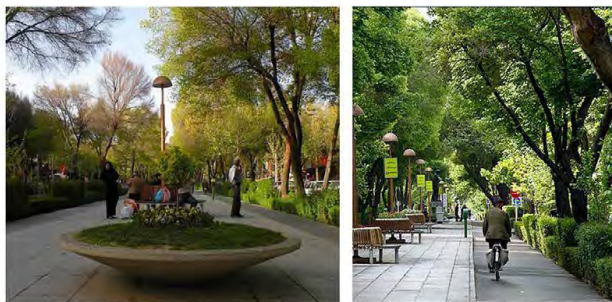
(www.google earth.com)

شهر اصفهان نیز یکی از غنی ترین شهرهای اسلامی دنیا از جهت تاریخ معماری جهان است که تعداد قابل توجهی از بافت های تاریخی را در این شهر کهنسال می توان یافت. یکی از این بافت های تاریخی که در محدوده مرکزی شهر است و توانسته در گذر زمان خود را تا حد امکان حفظ نماید، محدوده ای است که محور تاریخی چهارباغ و آثار تاریخی مجاورش در آن واقع شده اند. با وجود این که این آثار تاریخی در گذر زمان خود را حفظ کرده و باقی مانده اند، خیابان چهارباغ به عنوان پیوند دهنده این آثار، با تغییر زندگی شهری و مدرنیزاسیون به اجبار خود را با این تغییرات وفق داده است. (تصویر شماره ۸)



تصویر شماره ۸ ، نمای چهارباغ کنونی (www.google.com)

قدمت این خیابان به روزگار صفویان می رسد. اینک خیابان چهارباغ یکی از عمده مراکز گردشگری و تجاری شهر اصفهان است . امروزه محور چهارباغ عباسی اصفهان با وجود کاربری های متنوع شهری، از جمله فضاهای تجاری مانند بازارچه های سنتی و مجتمع های تجاری جدید (پاساژها) و هم چنین فضاهای فرهنگی مانند مدارس دینی، فرهنگسراها، سینماها و کتابفروشی ها و نیز بسیاری از فضاها و کاربری های متنوع اداری، مسکونی، تفریحی، گردشگری و ورزشی، به یکی از فضاهای شهری پویا برای شهروندان تبدیل شده است. از طرفی دیگر، وجود فضاهای سبز مطلوب از جمله چند ردیف درختان چنار کهن، بوته های سبز و فضاهای گلکاری شده متنوع و نیز وجود نهرهایی در پای درختان باعث بهبود طراوت و سرزندگی کالبدی این خیابان شده است که کیفیت های کالبدی این فضای شهری را دو چندان نموده است و مجموع بستر بسیار مطلوبی را برای استفاده شهروندان پیاده از این فضای شهری فراهم نموده است. (تصویر شماره ۹ و ۱۰)



تصویر شماره ۹ و ۱۰، سرزندگی و طراوت کالبدی فضای شهری خیابان چهارباغ برای استفاده شهروندان پیاده (نگارندگان، ۱۳۹۵)

خیابان چهارباغ، از دوران شکل گیری اش در عهد صفوی تا دوران معاصر، همواره به عنوان یک تفرجگاه مردمی و فضای شهری مردم وار در استیلای قشرهای مختلف مردم بوده است. این فضای شهری کانونی برای گردهم آیی مردم و برگزاری آیین های مختلف ملی و دینی در دوران مختلف بوده است. محور تاریخی چهارباغ نقطه تلاقی طبقات مختلف اجتماعی و هم چنین محلی برای اختلاط طیف های متنوع قومی، دینی، فرهنگی مردمی و شکل گیری پیوندهای اجتماعی بین آن ها بوده است. این ویژگی های مردم وارانه و پیاده مدارانه باعث شکل گیری بسیاری از خاطرات فردی و جمعی شهروندان و تقویت حس تعلق مردم به این مکان شده است. هم چنین این محور تاریخی، به عنوان یکی از نشانه ها و عوامل برجسته هویت ساز شهر تاریخی اصفهان، نقشی اساسی در احیای هویت های جمعی شهروندان داشته است (پورمختار، ۱۳۹۲).

۳-۴ مرور یافته ها

۱-۳ آب و پوشش گیاهی :



تصویر شماره ۱۱، انواع پوشش گیاهی ، رودخانه ملاکا ، حوض وضو، (Nor Haslina , 2012)



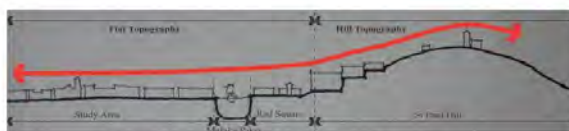
تصویر شماره ۱۲، انواع پوشش گیاهی ، رودخانه زاینده رود ، حوض، (www.google.com)

در هر دو ، محل رودخانه و حوض وضو که کاملاً از فشار محیط خیابانی پنهان است، یک عامل بسیار مهم در ایجاد آرامش به شمار می رود. بازتاب ساختمان ها و پل در امتداد رودخانه و روشنایی رنگارنگ در شب یک تصویر بصری زیبا خلق کرده است. به علاوه گسترش پوشش گیاهی، انواع و رنگ آن، به کیفیت نمایش برای افراد پیاده راه در امتداد خیابان، کمک می کند. یافته ها نشان می دهد که پوشش گیاهی ایجاد یک مقیاس انسانی از محیط، کیفیت فضایی و نمادی از محل را بوجود می آورد. ردیف درختان کاشته شده در امتداد خیابان نیز احساس محوطه ایجاد می کند. (تصویر شماره ۱۱ و ۱۲).

چراغ های برق تزئینی کمک به کیفیت نمایش در شب می کند و این تنظیمات در شب، باعث ایجاد محیط پیرامون جذاب و لذت بخش می شود که منجر به حس مکان در قالب نماد محل، می باشد. این محیط ، حس اجتماع گرایی را ایجاد می کند.

۲-۳ توپوگرافی:

در ملاکا توپوگرافی این خیابان با اشاره به سنت پل هیل، واقع در نزدیکی منطقه مورد مطالعه قرار گرفته است. اگر چه ارتفاع تپه زیاد نیست اما باعث بهبود چشم انداز می شود. (تصویر شماره ۱۳)



تصویر شماره ۱۳، تأثیر توسعه و توپوگرافی (Nor Haslina , 2012)



تصویر شماره ۱۴، مقطع عرضی از چهارباغ، (نگارندگان، ۱۳۹۵)

۳ امکانات حمل و نقل ملاکا:



تصویر شماره ۱۵ و ۱۶، دوچرخه سواری و پیاده روی (حالت های حمل و نقل) (Nor Haslina, 2012)

شفتو^۱ (۲۰۰۸) تأکید کرد که امکانات، بخشی از زیرساخت های اساسی مردم در فضای عمومی موفق است. یک محیط راحت از امکانات رفاهی ترافیک، شامل سه ویژگی یعنی ایستگاه اتوبوس، مسیر دوچرخه سواری و محل عبور عابر پیاده است. محل مناسب یک ایستگاه اتوبوس؛ در گره، سایه ارائه شده توسط درختان، همجوار با فواره آب و نزدیک دکه مواد غذایی است که توسط مخاطب ذکر شده است. همچنین وجود مسیر دوچرخه سواری و خطوط عابر پیاده در ارتباط با آسایش محیطی مؤثر است. طبق نظر مصاحبه شوندگان پرتاب آشغال توسط افراد، باعث ناسازگاری کالبدی و دیداری خواهد شد و نبود مسیر مناسب برای دوچرخه مانع حرکت پیاده ها در مسیرشان را منجر می شود. (تصویر شماره ۱۵ و ۱۶).

چهارباغ:



تصویر شماره ۱۷ و ۱۸، وجود محورهای عریض پیاده و محورهای دوچرخه سواری در خیابان چهارباغ شهروندان؛ (نگارندگان، ۱۳۹۵)



تصویر شماره ۱۹، وسیله نقلیه و پیاده روی (حالت های حمل و نقل)، (نگارندگان، ۱۳۹۵)

به صورت کلی خیابان چهار باغ عباسی از دو مسیر سه باند شمالی و جنوبی برای خودروها تشکیل شده که در میان این دو مسیر، دو مسیر دیگر پیاده رو با باغچه و فضای سبز قرار دارد (تصویر شماره ۱۹). علاوه بر پیاده روی میانی، دو مسیر پیاده رو در دو کناره های خیابان طراحی شده است؛ همچنین به خاطر مسیر مناسب پیاده روی و نیمکت های تعبیه شده در میانه خیابان این مسیرها برای پیاده روی سالمندان و دوچرخه سواری بسیار مورد استفاده قرار می گیرد (تصویر شماره ۱۷ و ۱۸). پیاده رو، منجر به کیفیت نمایش از طریق استفاده از عناصر طبیعی است که می توان در آن به تصویر کشید. پاسخ مصاحبه شوندگان نشان دهنده استفاده از ظاهر منحصر به فرد، جذاب و روستایی است. در این خیابان نیز، محل قرار گیری ایستگاه اتوبوس در زیر سایه درختان واقع شده و نزدیک به دکه مواد غذایی است.

۴-۳-۴ فعالیت:

این تحقیق استفاده از دو نوع فعالیت سنتی خیابان یعنی، فعالیت های جامعه محلی و فعالیت های توریستی را ارائه می دهد. بر اساس نظر ورسکت^۲، یکی از جنبه هایی که به شخصیت خیابان کمک می کند، وجود فعالیت های جامعه محلی است و به گفته ویت^۳ (۱۹۸۱) از عواملی که مردم را به مکان های دارای فعالیت های خود جوش، جذب می کند، مواد غذایی می باشد. (Nor Haslina, 2012).

در ملاکا، مطالعه نشان می دهد فعالیت های جامعه محلی با مواردی از جمله حوض وضو و مزارع در ارتباط است. حوض وضو به عنوان محل وضو برای مسلمانان که قبل از نماز خود انجام می دهند، برجاست و بنابر آنچه که توسط پاسخ دهندگان ذکر شد، آب این حوض، در درمان های سنتی استفاده خواهد شد. نتایج این

¹ Shaftoe Henry

² Worskett

³ Whyte

تحقیق شامل نظر ورسکت (۱۹۷۰) می باشد که معتقد است یکی از جنبه های مربوط به ویژگی خیابان، وجود فعالیت های جامعه محلی است که می تواند مربوط به پوشش گیاهی نیز باشد مانند چیده شدن میوه های درخت انبه که توسط گروهی از کودکان محلی در مسجد انجام شده است.



تصویر شماره ۲۰: کسب و کار رسمی، ایجاد حس نبرومندی تصویر شماره ۲۱: فعالیت سرریز (Nor Haslina, 2012)



تصویر شماره ۲۲: راه پنج پا به عنوان منطقه غذا خوردن تصویر شماره ۲۳: تمیز کردن و آماده سازی مواد غذایی در خیابان (Nor Haslina, 2012)

۴-۳-۵ عملکرد پیاده رو در ملاکا:

در این خیابان، پیاده رو ۵ فوتی برای تعامل روزانه و فضایی برای کسب و کار رسمی، مانند غرفه به کار می رود. مشاهدات نشان می دهد که این کسب و کار موقت که به عنوان شروع، ملزومات صبحانه به فروش می رساند، از ۶/۵ صبح تا ۱۰/۵ شب که تجارت قوی تر است، ادامه دارد. جالب توجه است، کسب و کار موقتی موجود در راه پنج فوت، هم به عنوان منطقه آماده سازی و هم محلی برای صرف غذاست (تصاویر شماره ۲۰ تا ۲۳).
خیابان نیز به عنوان یک فضا برای تست مواد غذایی استفاده می شود، مکانی برای تبادل اطلاعات مخصوصاً بعد از ظهرهاست و به عنوان یک بازار منطقه؛ تعاملی، به خصوص در شب به شمار می رود که هر جمعه و آخر هفته این موضوع شدت بیشتری می گیرد (تصویر شماره ۲۴). این فعالیت ها تنها شامل بخشی از منطقه مورد مطالعه این خیابان است. این خیابان در زمان های خاص در برابر وسایل نقلیه بسته خواهد بود. در طی این مدت، خیابان با مردم نژادهای مختلف و سنین متفاوت، و در فعالیت های مختلف درگیر می شود. مورد بعدی بررسی مکان های رو باز است، که محل مناسبی برای اجتماعات محلی در فروشگاه های شبانه بین ساعت ۸ تا ۱۱ شب می باشد. مشاهدات و مصاحبه نشان می دهد که در زمان های دیگر از زمین، به منظور سایر تفریحات برای افراد محلی استفاده می شود. پس در نتیجه تفریحات خیابانی به پویا بودن خیابان منجر می شود (تصویر شماره ۲۵).

چهار باغ عباسی:

خود خیابان چهارباغ عباسی شاید یکی از برجسته ترین معابر در کشور باشد که اهمیت پیاده و سواره در آن یکسان است. یعنی در سطح مقطع خیابان، همان اندازه ای که به عبور سواره اختصاص داده شده، به همان میزان هم در اختیار پیاده قرار گرفته است و این باعث شده که محور چهارباغ عباسی تبدیل به یک فضای شهری شود، یعنی فقط معبر نیست، بلکه یک فضای شهری برای استفاده عابران پیاده است. مسئله مهم دیگر درباره میراث فرهنگی خیابان چهارباغ عباسی، کاربری های مهمی است که در امتداد این محور قرار دارد و ترکیبی از سکونت و فضاهای مربوط به اوقات فراغت، یعنی پاتوق ها و مغازه ها و فضاهای فرهنگی، آموزشی و اداری است. این خاصیت ترکیب کاربری هایی که مورد نیاز یک شهر است، خیابان چهارباغ عباسی را به یک مقصد شهری تبدیل کرده. البته بدیهی است که بازنمایی مفهوم شاخصه های مناظر طبیعی و برش مردن آن ها در خیابان چهارباغ به این معنا نیست که این فضای شهری به طور مطلق حائز تمامی ویژگی های یک فضای شهری پیاده مدار است. بنابراین وجود برخی ویژگی های متضاد با این مفهوم و مشکلات شهری در خیابان چهارباغ اجتناب ناپذیر است، البته هدف اصلی این پژوهش تمرکز بر این چالش ها نبوده است. بلکه به دنبال آن است که ارزش های مناظر طبیعی که در این فضای شهری وجود دارد، کشف و بازنمایی کند.



تصویر شماره ۲۴: تعامل اجتماعی در میان جامعه محلی (Nor Haslina, 2012)



تصویر شماره ۲۵: وجود مکان روباز برای اجتماعات محلی در شب و تفریحات در روز (Nor Haslina, 2012)

۴-۴ یافته های پژوهش (مشابهت ها)

یکی از مشخصه هایی که باعث جذب توریست و مردم محلی شده، قایق سواری در رودخانه است. با توجه به شفتو^۱ (۲۰۰۸) محل قرار دادن نیمکت ها یکی از ویژگی های مهم در امکانات رفاهی عابر پیاده است، و برای آن باید یک مکان مناسب در نظر گرفته شود. نیمکت ها یک حس شخصی سازی ایجاد می کند که باعث تشویق استفاده انسان و رفتار اجتماعی است. مشاهدات نشان می دهد که در شب ساکنین و خانواده هایشان در زیر چراغ های خیابان پیاده روی می کنند و هر چه تعداد لامپ ها بیشتر باشد، فعالیت بیشتری در طول شب انجام می پذیرد. ایمنی توسط احساسات مثبت و منفی از طریق این روشنایی ایجاد می شود و فقدان روشنایی خیابانی باعث ایجاد احساس ناامنی در افراد می شود. وی پیشنهاد کرد نور مناسب خیابان به منظور ایجاد یک محیط امن و پیاده رویی که محلی برای ارتباطات روزمره و تبدیل به فضایی برای تجارت های غیر رسمی میشود، لازم است.

جدول شماره ۳، مقایسه مؤلفه ها در دو خیابان توکنگ بسی و چهارباغ عباسی، (نگارندگان)

مؤلفه	خیابان توکنگ بسی	خیابان چهارباغ عباسی
آب و پوشش گیاهی	پنهان بودن محل رودخانه و حوض وضو از فشار محیط خیابانی	کم بودن فشار محیط خیابان چهارباغ عباسی بر رودخانه زاینده رود
	کیفیت نمایش برای افراد پیاده از طریق گسترش پوشش گیاهی، انواع و رنگ آن	افزایش کیفیت نمایش در پیاده روی بوسیله استفاده از عناصر طبیعی
	ایجاد حس اجتماع گرایی بوسیله را ایجاد می کند.	ایجاد حس اجتماع گرایی از طریق افزایش کیفیت نمایش در شب
توپوگرافی	ارتفاع کم تپه سنت پل هیت نیز باعث بهبود چشم انداز می شود.	
امکانات حمل و نقل	محل ایستگاه اتوبوس؛ در گره، زیر سایه درختان، همجوار با فواره آب و نزدیک دکه مواد غذایی است	مسیر مناسب پیاده روی و نیمکت های تعبیه شده برای پیاده روی سالمندان بسیار مفید است.
	نبود مسیر مناسب برای دوچرخه مانع حرکت پیاده ها در مسیرشان را منجر می شود.	مکان ایستگاه اتوبوس؛ زیر سایه ایجاد شده توسط درختان و نزدیک دکه مواد غذایی است
		دارا بودن قابلیت استفاده از دوچرخه
فعالیت	فعالیت های جامعه محلی با مواردی از جمله حوض وضو و مزارع در ارتباط است	دارای ترکیبی از سکونت و فضاهای مربوط به اوقات فراغت، یعنی پاتوق ها و مغازه ها و فضاهای فرهنگی، آموزشی و اداری است
		دارای فضاهایی فراغتی در زمان های خاص و همچنین کسب و کار است
عملکرد پیاده رو	پیاده رو ۵ فوتی موجود، برای تعامل روزانه و فضایی برای کسب و کار رسمی به کار می رود	اهمیت پیاده و سواره در این خیابان یکسان است.
	مکانی برای تبادل اطلاعات مخصوصاً بعد از ظهرهاست	مکانی مناسب برای تعامل اجتماعی است
	این خیابان در زمان های خاص در برابر وسایل نقلیه بسته خواهد بود که منجر به تعامل میان افراد می گردد.	
مکان های رو باز	محل مناسبی برای اجتماعات محلی	
	از این مکان ها برای تفریحات افراد محلی استفاده می شود. که منجر به پویا بودن خیابان می گردد.	

در جدول زیر ویژگی های مناظر طبیعی این دو خیابان، در دو بخش ویژگی های کالبدی و اجتماعی طبقه بندی شده است (جدول شماره ۴).

¹ Shaftoe(2008)

جدول شماره ۴، مشابهت ها و تفاوت ها ؛ (نگارندگان)

ویژگی های اجتماعی	ویژگی های کالبدی	
فضایی برای تعاملات اجتماعی شهروندان	کاربری های مختلف و مختلط از جمله تجاری، فرهنگی، اداری، مسکونی و...	خیابان چهار باغ عباسی
محوری برای پیاده روی، هواخوری و خرید	ایجاد محور های دوچرخه سواری در کنار محور پیاده میانی	
فضایی نسبتاً سرزنده و پویا	وجود معابر پیاده عریض در وسط و اطراف خیابان	
ایجاد حس تعلق مکانی و دلبستگی به آن	فضای سبز مطلوب از طریق درختان چنار و بوته های سبز	
فضایی دارای آرامش و امنیت اجتماعی و روانی نسبی	حفظ برخی ابنیه تاریخی در اطراف چهارباغ مانند سی و سه پل، هشت بهشت و ...	
احیای هویت تاریخی به واسطه سیما و ابنیه سنتی حفظ شده	ارتباط مناسب با بافت، مراکز و فضاهای شهری قدیم و جدید	
شکل گیری خاطرات فردی و جمعی شهروندان در خیابان چهارباغ	وجود انواع حالت های حمل و نقل از جمله اتوبوس، دوچرخه و پیاده	
معتبر مناسبی برای ورزش، دویدن، دوچرخه سواری و...	مدت زمان استفاده از این فضای شهری صبح تا نیمه شب و اوج بهره وری از آن ۱۱ تا ۸ شب	
وجود رودخانه عامل مهمی در آرامش	فعالیت های عمده اش از جمله تغذیه و خرید	
	عملکرد پیاده رو صرفاً برای پیاده روی	
	تیب عمده افراد استفاده کننده خانواده اند	خیابان توکنگ بسی
	طراحی فضای سبز، در کنار خیابان و بلوار وسط	
	عمده کاربران این خیابان، خریداران	
فضایی برای تعاملات اجتماعی شهروندان	از جمله کاربری هایی مانند تجاری و گردشگری	
محوری برای پیاده روی، هواخوری و خرید	طراحی فضای سبز در کنار خیابان	
فضایی نسبتاً سرزنده و پویا	وجود انواع حالت های حمل و نقل از جمله اتوبوس، دوچرخه و پیاده	
شکل گیری خاطرات فردی و جمعی شهروندان در خیابان	عملکرد پیاده رو از جمله کسب و کار، آماده سازی غذا، پیاده روی	
فضایی دارای آرامش روانی به واسطه وجود معبد	وجود مکان رویاز برای اجتماعات محلی در شب و تفریحات در روز	
وجود رودخانه عامل مهمی در آرامش	عمده کاربران این خیابان، خریداران	
وجود توپوگرافی (تپه سنت پل هیل) در منطقه و بهبود چشم انداز	مدت زمان استفاده از این فضای شهری صبح تا نیمه شب و اوج بهره وری از آن ۱۱ تا ۸ شب	
	فعالیت های عمده اش از جمله رستوران است	
	تیب عمده افراد استفاده کننده خانواده اند	

۵- نتیجه گیری

با توجه به نتایج به دست آمده از چارچوب نظری، فضای شهری مطلوب باید نیازهای متفاوت انسان را پاسخگو باشد. از دیگر ویژگی های این فضا این است که هر یک از اجزا و عناصر فضای شهری بر اساس ارزش های جامعه، فرهنگ و نیازهای مردم شکل گیرند و با سازگاری و هماهنگی کامل با یکدیگر ترکیب شوند که در نهایت کل واحد حاصل آید.

هدف از این پژوهش تجلی تفکر اسلامی، فرهنگ و هویت در فضای شهری، همچنین تدوین چشم انداز برای این دو خیابان، دست یابی به بافتی مرتبط با پیشینه تاریخی فرهنگی شهر، هماهنگی با اقلیم منطقه، دارای فضای عمومی برای حضور افراد و دارای تنوع کیفیت و انسان گرا، مطابق الگوی شهر اسلامی به منظور دستیابی به شاخص های مناظر طبیعی در فضاهای شهری است.

با مرور تحلیل های به دست آمده از قسمت های میانی نظری (کیفی) و همچنین مطالعات میدانی (کمی) نتایج زیر قابل ذکر است:

مناسب سازی طراحی پیاده رو ها و نیز کیفیت سازگاری آن با محیط، باعث تشویق انجام فعالیت های مختلف در آن مکان می شود. ایجاد محیط آرام در کنار تمیزی، بالا رفتن زمان استفاده کاربران از محیط را منجر شده است. با اقداماتی هم چون کاهش عرض سواره روها به نفع پیاده راه وسط خیابان، محدود نمودن و کنترل حرکت سواره، افزایش امنیت خیابان، تقویت فعالیت های شبانه، ارائه تسهیلات گردشگری در پیرامون خیابان، بهبود دسترسی انواع مدل های حمل و نقل به خیابان و... سرزندگی و افزایش گردشگری پذیری خیابان و بافت پیرامون آن تحقق یابد. به علاوه تجهیزات مورد استفاده در خیابان های شهری یا اصطلاحاً مبلمان شهری، از اجزای ضروری و جدایی ناپذیر جوامع به شمار می روند و بی شک قسمت عمده ای از عناصر تشکیل دهنده سیمای هر شهر، مبلمان آن است. در جامعه امروز که بحث گسترش گفتگو و برخورد اجتماعی میان مردم و در نهایت مشارکت آن ها در سطح جامعه است، بایستی طراحی مبلمان شهری به ویژه مبلمان موجود در پیاده روها به نحوی صورت گیرد که بتواند شرایط آسایش و دسترسی مناسب را برای شهروندان فراهم آورد و تعدد و جانمایی آن ها به عنوان عرصه های عمومی و مکان تجمع مردمی به گونه ای باشد که فضای امنی جهت استراحت و توقف استفاده کنندگان مهیا سازد. در نتیجه؛ شاخصه های مناظر طبیعی باید با هم برای خلق یا پیشرفت کیفیت فضاهای خارجی در نظر گرفته شود (نمودار شماره ۳).

در پایان رهیافت ها و راه کارهای حاصل این پژوهش که در جهت بهبود کیفیت مناظر در خیابان شهرهای اسلامی است، ارائه می شود:

الف) تبدیل خیابان به محور کاملاً پیاده، با برجیدن معابر سواره یا حداقل محدود کردن سواره به وسایل نقلیه عمومی مانند منوریل، تراموا، اتوبوس،

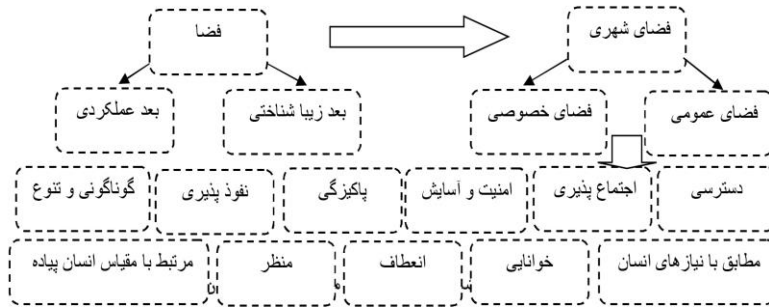
ب) ایجاد تنوع در کاربری های اراضی اطراف خیابان، با اولویت کاربری های فرهنگی، گردشگری و تفریحی اسلامی

ج) حفظ و نگهداری و کیفیت بخشی بیشتر فضای سبز و احیای سیمای طبیعی

د) کنترل فرم، نما و مصالح در ساخت و سازها در راستای حفظ سیمای شهر اسلامی

ه) افزایش کیفیت علایم، میلمان و عناصر شهری

ی) کیفیت بخشی به رنگ و نورپردازی در خیابان برای افزایش امنیت و سرزندگی.



فهرست منابع و مراجع

- اسداللهی، شیوا (۱۳۸۳)، «ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری»، مجله شهرداری ها، سال ۶، ش ۶۶، صص ۶۸-۷۱.
- بحرینی، حسین (۱۳۸۶)، تحلیل فضاهای شهری، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- بنتلی و همکاران (۱۳۸۲)، محیط های پاسخ ده، مترجم (مصطفی بهزادفر)، نشر دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۴)، راهنمای طراحی فضای شهری، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۵)، راهنمایی طراحی فضاهای شهری، انتشارات شهیدی، تهران.
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۶)، مقالاتی در باب طراحی شهری، گردآورنده الهام سوری، نشر شهیدی، تهران.
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۵)، مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
- پور مختار، احمد (۱۳۹۲)، «بررسی میزان پیاده مداری در خیابان چهارباغ اصفهان و تأثیر آن بر تعامل اجتماعی شهروندان»، فصلنامه مطالعات شهر ایرانی اسلامی، صص ۹۹-۹۱.
- پورسرتیپ، فریناز (۱۳۸۹)، استقرار بشر در رابطه با محیط شهری، شماره ۳۱، صفحه ۲.
- تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۵)، شهرهای انسان محور، ترجمه (حسن علی لقای و فیروزه جدلی)، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۸۵)، مقدمه ای بر روش تحقیق در علوم انسانی، نشر سمت دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
- حمیدی، ملیحه، سیروس صبری رضا، حبیبی محسن و سلیمی جواد (۱۳۷۶)، استخوان بندی شهر تهران، جلد ۱، معاونت فنی و عمرانی شهرداری، تهران.
- زیت، کامیلو (۱۳۸۴)، ساخت شهر بر اساس مبانی هنری، ترجمه (فریدون قریب)، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- سلطانی علی و نامداریان احمد علی (۱۳۹۰)، «تحلیل نقش فضاهای شهری در دستیابی به توسعه پایدار شهرها، تبیین پارادایم ارتباط»، فصلنامه باغ نظر، مرکز پژوهشی هنر معماری و شهرسازی نظر، شماره ۱۸، سال هشتم.
- شماعی، علی (۱۳۸۱)، «توسعه ناموزون فضایی - کالبدی شهر یزد و اثرات آن بر ساخت اکولوژیک شهر»، پژوهش های جغرافیایی، شماره ۴۶.
- شوای، فرانسواز (۱۳۷۵)، شهرسازی تخیلات و واقعیات، ترجمه سید محسن حبیبی، انتشارات دانشگاه تهران.
- صالحی، اسماعیل (۱۳۸۷)، ویژگی های محیطی فضاهای شهری امن، نشر مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، تهران.
- عباس زاده، شهاب و تمری، سودا (۱۳۹۲)، «بررسی و تحلیل مؤلفه های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده راه ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی»، فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات شهری، شماره چهارم.
- فردوسیان، فرشته (۱۳۸۲)، تلفیق مفاهیم شهرسازی سنتی و مدرن ایران، چاپ اول، انتشارات سیمای دانش، تهران.
- فرزبود، سولماز (۱۳۸۴)، برنامه ریزی در راستای جداسازی ترافیک سواره و پیاده در بافت مرکزی تجریش، پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران.
- کالن، گوردن (۱۳۷۷)، گزیده منظر شهری، ترجمه (منوچهر طبیبیان)، تهران.
- لنگ، جان (۱۳۸۶)، طراحی شهری (گونه شناسی رویه ها و طرح ها)، ترجمه (سیدحسین بحرینی)، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- مجتهد سیستانی، ارم (۱۳۸۷)، شاخص های کیفی مطلوبیت پیاده راه ها و خیابان های شهری، کنفرانس بین المللی دانشجویان عمران، سمنان.
- مدنی پور، علی (۱۳۷۹)، طراحی فضاهای شهری، برنامه ریزی و فرآیند شهری، تهران.
- مدنی پور، علی (۱۳۸۲)، طراحی فضای شهری ° نگرشی بر فرآیند اجتماعی و مکانی، شرکت پردازش و برنامه ریزی، تهران.
- ملک، ماندانا (۱۳۸۵)، تهیه سند معطوف به حضور پیاده گذر امام زاده یحیی تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران.

27. Carmona, M (2003) Public places, Urban spaces, Arhitectural press.
28. Cowan, R. (2005), The Dictionary of Urbanism, Streetwise Press, Wiltshire, London.
29. Creswell, J. W. (1998). Qualitative Inquiry and Research Design; Choosing Among Five Traditions. London: SAGE Publications.
30. Jacobs, J. (1961), The Death and Life of Great American Cities, Random House, New York..
31. Marshall, S. (2005), Streets & Patterns, Taylor & Francies, New York.
32. Nasar J.L., (1989). Perception, Cognition and Evaluation of Urban Places. In Altman I & Zube E.H., eds. Public Places and Spaces. New York and London: Plenum Press.
33. Nosal, Bob. (2009), Creating Walkable and Transit-Supportive Communities in Halton Region Health Department of Halton University.
34. Nor Haslina J, A. Bashri S & Shuhana Sh (2012), The Contribution of Landscape Features on Traditional Streets in Malaysia. ASEAN Conference on Environment-Behaviour Studies, Bangkok, Thailand.

