

بررسی امکان اعتلای منزلت اجتماعی، صنعت توریسم، هویت، فرهنگ و اقتصاد شهری با رویکرد پیاده محوری در بافت مرکزی شهر شیراز مورد مطالعه: مجموعه ارزشمند باغ مینو با محوریت کوچه ۳۹ خیابان زند (ادیان) شیراز

تاریخ دریافت: ۹۷/۱۲/۰۶

تاریخ پذیرش: ۹۸/۰۱/۲۵

کد مقاله: ۶۱۳۱۸

محمد رسول حق نگهدار^{۱*}، قاسم اکبری^۲، همت زارعی^۳

چکیده

نحوه توسعه شهرها در کشورهای در حال توسعه، با تمرکز و تراکم فعالیت‌ها در بافت مرکزی همراه است و به دلیل ارجحیت تردد خودرو نسبت به انسان و نادیده گرفتن مقیاس‌های انسانی، خود موجب بروز مشکلاتی نظیر از بین رفتن آرامش، سرزندگی، امنیت، حس تعلق، مشارکت و تعاملات اجتماعی می‌گردد. در تحقیق پیش رو سعی گردیده تا ضمن مرور تاریخچه و زمان شکل‌گیری بافت مرکزی شهر شیراز، و آرایه آگاهی نسبی از وجود برخی پتانسیل‌ها و ظرفیتهای متنوع و ناگفته بخشی از بافت مرکزی این شهر، با بررسی نظریات و نمونه‌های موردی و همچنین وضعیت موجود محدوده مورد مطالعه، از لحاظ مصوبات میراثی، طرح‌های تفصیلی و بازنگرایی، مسائل ترافیکی، و برداشتهای میدانی، در جهت تبدیل تدریجی بخشی از بافت مرکزی شهر شیراز به پیاده راه، جهت استفاده تمام اقشار و گروه‌ها گام برداشته شود و بامرور شرایط، امکان سنجی لازم و تأثیرات ناشی از آنرا براساس یافته‌ها و نتایج در نظر گرفت تا آغازی بر پیاده‌مداری در بافت مرکزی شهر باشد. روند انجام این تحقیق بصورت تاریخی، توصیفی، تحلیلی است که براساس روش اسنادی، کتابخانه‌ای و میدانی انجام گرفته است. باتوجه به نتایج حاصله، امکان اجرای پیاده راه در این بافت موفقیت آمیز ارزیابی می‌شود و آنرا نه تنها محدود کننده قلمداد نمی‌کند، بلکه نقطه شروع پیاده‌مداری در بافت مرکزی و توسعه پایدار و همه‌جانبه (منزلت اجتماعی، صنعت توریسم، هویت، فرهنگ و اقتصاد شهری) در شهر شیراز میدانند.

واژگان کلیدی: پیاده محور، منزلت اجتماعی، صنعت توریسم، هویت و فرهنگ، اقتصاد شهری، بافت مرکزی شهر شیراز

۱- کارشناس شهرساز و سرمایه‌گذاری منطقه دو شهرداری شیراز (مهندس عمران و دانشجوی ارشد طراحی شهری)،
haghnegahdar@yahoo.com

۲- شهردار منطقه دو شهرداری شیراز (مهندس عمران و کارشناس ارشد شهرسازی)،

۳- کارشناس طرح تفصیلی و GIS منطقه دو شهرداری شیراز - (کارشناس ارشد سنجش از دور و GIS)

فضاهای عمومی شهری، فضای باز قابل حضور برای گروههای مختلف اجتماعی است که پویایی و کارایی آن نیازمند تعاملات اجتماعی و برخوردهای متنوع می باشد [۱]. از جمله مهمترین و در دسترس ترین فضاهای عمومی در شهر مسیرها هستند. در حال حاضر، ترافیک و سرعت حرکت در معابر شهرهای در حال توسعه، به حدی افزایش یافته که با یک نگاه اجمالی می توان فهمید که اینگونه شهرها عملاً در جهت تردد خودروها برنامه ریزی شده اند نه شهروندان، زیرا هرچقدر سرعت تردد افزایش پیدا کند صرفاً استفاده از قابلیت ترافیکی و حمل و نقل سواره افزایش داده می شود، درحالیکه جهت استفاده و سرویس دهی بهتر فضاهای انسانی و موقعیتهای واقع در شهر و برای افزایش هرگونه تعامل، سرعت تردد می بایست به اندازه سرعت پیاده کاهش پیدا کند، در غیر اینصورت با شهری مواجه خواهیم بود که بیش از شهر، به خوابگاه، کارخانه یا ماشینی بی روح و آلوده شباهت دارد. در این میان بافت های قدیم و مرکزی شهرها نه تنها روز به روز کارایی خود را از دست می دهند که خود موجب بروز مشکلاتی نظیر مهاجرت و خروج سکنه از بافت مرکزی شهر، آلودگی های محیطی و اجتماعی و همچنین وقوع جرم و جنایت می گردد. حال این سؤال مطرح می شود که آیا با پیاده مداری محدوده مورد مطالعه می توان به حفظ و افزایش منزلت اجتماعی، هویت، فرهنگ، و اقتصاد شهری دست یافت؟ آیا پیاده محوری بخشی از بافت مرکزی که نوعی محدودیت تردد سواره شهروندان است خود موجب محدودتر شدن تعاملات اجتماعی، صنعت توریسم، هویت، فرهنگ و اقتصاد شهری نمی گردد؟ و آیا امکان پایداری، ماندگاری و توسعه در این محدوده و دیگر محدوده ها نیز وجود خواهد داشت؟

علیرغم گذشت چندین دهه از اجرای موفق پیاده راهها در بافت مرکزی شهرها خصوصاً در اروپا، آمریکا و آسیای شرقی، هنوز در کشور ما بحث پیاده محوری در بافتهای مرکزی بعنوان موضوعی جدید و نو مطرح می شود. متأسفانه بدلیل عدم وجود مدیریت واحد شهری، کوتاهی عمر مدیریت شهری حتی در سطح بخشی و بین بخشی و همچنین سطحی نگری در باز طراحی های اجرایی شهری، منجر به عقب ماندگی و از دست رفتن بخش وسیعی از داشته های هویت بخش فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی شده است. امروزه، زندگی شهری در بسیاری از کشورهای در حال توسعه را نمی توان بدون تمرکز گرای در کاربریها و خدمات، ترافیک و حمل و نقل متراکم، آلودگی محیطی و ناکارآمد شدن و خالی از سکنه شدن بافت های مرکزی تصور کرد. در مقابل، داشتن مرکز شهری با محوریت پیاده، نه تنها موجب داشتن مراکز شهری ایمن و پاک خواهد گردید، بلکه می توان با سرعتی قابل توجه شاهد افزایش تعاملات اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و همچنین اکوتوریسم شهری بود.

توسعه پایدار، درحقیقت تعادل میان توسعه و محیط زیست است و هدف از توسعه پایدار، رفع نیازهای نسل حاضر بدون تضییع توانایی نسلهای آینده برای رفع نیازهایشان است [۲]. توسعه در شهرهای ما، خصوصاً کلان شهر شیراز که دارای قدمت و هویتی غیرقابل انکار و تاثیرگذار در کشور است، تنها زمانی به ماندگاری و پایداری همه جانبه خواهد رسید که در ابتدا با اطلاع از داشته ها، پتانسیل ها، ظرفیت ها و استعدادها و در گام بعدی با مشارکت مردم و مدیریت در برنامه ریزی، طراحی، اجرا و بهره برداری بهینه ای صورت پذیرد و در این میان، تحقیق پیش رو به موارد ذیل می پردازد:

- بررسی امکان اعتدالی منزلت اجتماعی، هویت، فرهنگ، و اقتصاد شهری با رویکرد پیاده محوری در بخشی از بافت مرکزی شهر شیراز با تکیه بر ظرفیت و هویتهای محدوده مورد مطالعه
- شناسایی و شناساندن شاخصه های هویت بخش شهری در محدوده مورد مطالعه
- جلوگیری از تبدیل بخشی از بافتهای مرکزی شهری با قابلیت باز زنده سازی، به بافت ناکارآمد

۲- مواد و روش تحقیق

روش تحقیق در مقاله حاضر، متکی بر روشهای تاریخی، توصیفی، تحلیلی و موردی میدانی است. به همین خاطر از دو روش اسنادی، کتابخانه ای و میدانی استفاده شده است. در روش اول، به مطالعه مباحث نظری و ادبیات مرتبط با موضوع پرداخته شده و در بین آن، مبانی و راهبردهای مربوط به برنامه ریزی و ساماندهی محورهای پیاده در مراکز شهری آرایه شده است و در روش دوم، برای تکمیل اطلاعات به جمع آوری داده ها با روش پیمایشی در محدوده ارزشمند و تاریخی باغ مینو و مناطق مجاور آن اقدام شده است. در این زمینه خیابانهای خیام، انوری، لشکری با محوریت کوچه ادیان (کوچه ۳۹ خیابان زند) و بر اساس پارامتر های: وضعیت اقتصادی و اجتماعی، وضعیت دسترسی و ترافیک و ضوابط میراثی و تاریخی به همراه طرحهای تفصیلی و بازنگری استخراج شده است. جهت جمع آوری، ثبت، بررسی و تحلیل اطلاعات نیز از نرم افزارهای Acad، GIS، Excel، Powerpoint به همراه نرم افزار Silverlight و سرا ۸ (سیستم یکپارچه شهرسازی نوسازی و درآمد شهرداری شیراز) استفاده شده است.

۳- محدوده و قلمرو تحقیق

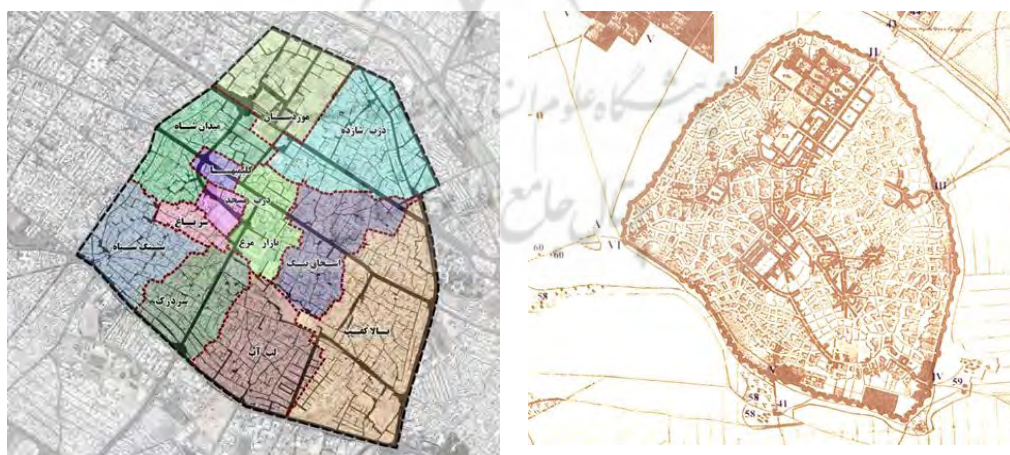
مجموعه ارزشمند باغ مینو و کوچه ادیان، بخشی از بافت مرکزی شهر شیراز و شهرداری منطقه دو با وسعتی نزدیک به ۱۶۰/۰۰۰ متر مربع است که از شمال به خیابان زند، از شرق خیابان انوری، از جنوب به کوچه لشکری و از غرب به خیابان خیام و با نفوذ به عمق یک پلاک از خیابانهای یاد شده در نظر گرفته شده است (شکل ۱). که با فاصله یک خیابان (کمتر از ۳۰۰ متر) از بافت قدیم شیراز واقع گردیده است. (محدوده تقریباً بصورت مربعی با طول و عرضی نزدیک به ۴۰۰ متر می باشد).



شکل ۱. موقعیت و محدوده مورد مطالعه

۳-۱- مختصر تاریخچه شکل گیری شیراز ، بافت قدیم و محدوده مرکزی شیراز

شهر شیراز با مساحت ۲۴۰ کیلومتر مربع و جمعیت ۱/۴۶۰/۶۶۵ یکی از شهرهای بزرگ ایران است. براساس نظر سرپرست تیم مشترک پژوهشگاه میراث و دانشگاه هنر و براساس آخرین اکتشافات بعمل آمده در تپه پوستچی شیراز (در سال ۱۳۹۵)، قدمت این شهر به دوره هزاره سوم و چهارم پیش از میلاد می رسد. همچنین، دلایل مختلف حاکی از وجود شهری با همین نام در زمان هخامنشیان و ساسانیان است. اما برخی شکل گیری بافت قدیم شیراز در مکان کنونی را از اوایل دوره اسلامی می دانند که هرچند دارای محدوده ای بزرگتر و حومه مانند در اطراف و تحت سیطره بوده (مانند باغات و قلعه ها و ...) اما جهت ایمنی شهروندان، زندگی شهری در آن تا حدود سالهای ۱۲۸۰ و در حدود همان دروازه و دیواره با مساحتی قریب ۳/۶۰۰/۰۰۰ متر مربع (۳/۶ کیلومتر مربع) بوده است (شکل ۲).



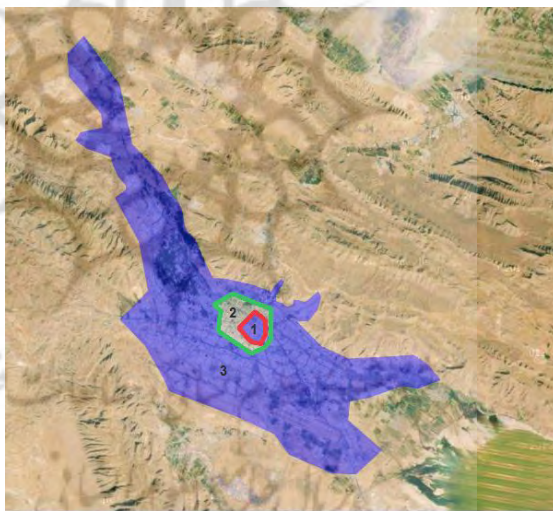
شکل ۲. شهر شیراز در ۱۸۹۰ میلادی (موزه. آرشیو تاریخ شیراز) و محلات قدیم (مطالعات بافت فرسوده مهندسین مشاور پردازاز)

شیراز در زمان صفویان، آل بویه و زندیه بعنوان پایتخت ایران مطرح بوده اما در حدود شهر تغییر چندانی صورت نمی گیرد. هرچند محدوده های جدید شهر شیراز از همان زمان نیز در سیطره حکام و سرمایه داران بوده اما بطور کلی روند توسعه حدود شهر شیراز (بافت مرکزی) در اواخر دوران قاجار و اوایل دوره پهلوی اول، در حوالی وقوع جنک جهانی اول آغاز شد. (شکل ۳)



شکل ۳. نحوه توسعه شهر شیراز نسبت به بافت قدیم شهر شیراز در سال ۱۳۳۵ (آرشیو شهرداری شیراز - سازمان نقشه برداری کشور)

هرچند تعدادی از مالکین و سرمایه داران از همان سالها بدلیل تراکم، آلودگی و مهاجرت های بسیار زیاد به شهر، به حومه ها و باغات نقل مکان کرده بودند اما این جابجایی و شکل گیری بافت شطرنجی در غرب بافت قدیم و پس از جنگ جهانی اول (نزدیک به سالهای ۱۳۰۰) و پر رنگ تر شدن حضور بریتانیا در شیراز و با وسعت بخشیدن و شن ریزی در امتداد خیابان زند باریک تا کنسولگری بریتانیا شکلی جدید به خود گرفت بطوریکه تا سال ۱۳۴۰ حدود شهر شیراز به بیش از ۱۶۰۰ هکتار رسید که در حال حاضر بعنوان بافت مرکزی و میانی شیراز محسوب می شود. (محدوده ۲-شکل ۴).



شکل ۴.

- ۱- بافت قدیم شیراز
- ۲- بافت مرکزی شیراز
- ۳- شیراز در حال حاضر ۱۳۹۵

۴- پیشینه نظری تحقیق

شهرنشینی و تمدن بشری از دیرباز با مفهوم و عملکرد پیاده آشنایی دارد، اما سازماندهی و انسجام بخشیدن به حرکت پیاده و پیاده محوری در مراکز شهری، به دوره بازسازی شهرهای اروپا پس از جنگ جهانی دوم و حدود سالهای ۱۹۴۰ تا ۱۹۵۰ بر می گردد. در اواخر دهه ۱۹۵۰ خودروهای شخصی از نواحی مرکزی و تاریخی شهرها بدلیل تهدید مراکز شهرهای اروپایی بوسیله ترافیک و تخریب بافتهای ارزشمند شهری، به بیرون رانده شدند بطوریکه تا سال ۱۹۷۵ تقریباً تمامی شهرهای مهم و تاریخی اروپا ورود اتومبیل را به بخش بزرگی از ناحیه تاریخی و مرکزی خود محدود کرده و پیاده راههای تاریخی-تجاری در آنها بوجود آوردند. در آمریکای شمالی و در اوایل دهه ۱۹۶۰ گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت و طی ده سال (۱۹۶۰ تا ۱۹۷۰)، ۱۵۰ خیابان پیاده در شهرهای آمریکا بوجود آمدند. این نوع خیابانهای پیاده با نام مال (Mall) شکل گرفتند که بیشتر با مقاصد تجاری در مرکز شهرها بودند و در عین حال هدف آنها ایجاد محیطهای مطلوب برای خرید و گردش در شهرها بود [۳]. روانشناسان محیط معتقدند شرایط فیزیکی، تاثیر انکار ناپذیری بر رفتار و افکار انسان دارد تا آنجا که بررسی رفتارهای انسان بدون توجه به محیط و شرایط فیزیکی حاکم بر آن امکان پذیر نیست. در روانشناسی محیط رفتار در تعامل با ابعاد فیزیکی، معماری و یا

نمادی محیط قرار می‌گیرد. از نظر فیتزاستیل (Fitz steel) مهمترین عوامل کالبدی موثر در ادراک و حس مکان، اندازه مکان، درجه محصوریت، تضاد، مقیاس، تناسب، مقیاس انسانی، فاصله، بافت، رنگ، بو، صدا و تنوع بصری است. او همچنین خصوصیات نظیر هویت، تاریخ، تخیل و توهم، راز و رمز، لذت، شگفتی، امنیت، سرزندگی، شور و خاطره را موجب برقراری رابطه متمرکز با مکان می‌داند [۴]. اندازه شهر و میزان شلوغی شهر اهمیت ندارد، مهم این است که به چه میزان احساس می‌شود که شهر از شهروندانش برای حضور در مکانهای آن دعوت می‌کند. یک ضرب المثل اسکانندیناوی می‌گوید "مردم به جایی می‌روند که مردم آنجا هستند". مردم در اثر فعالیت و جنب و جوش دیگران، در مکانها حضور می‌یابند [۵]. طرح جامع به معنای طراحی دستاوردها، خدمات و محیطهایی است که بسیاری از مردم بدون توجه به سن و توانایی‌ها، تا حد امکان، توانایی استفاده از آن را داشته باشند. طراحی جامع به سبب وجود دو عامل گسترش یافته است: "بالا رفتن سن جمعیت" و "تمایل به آوردن معلولان به متن جامعه". توجه به پیاده راه سازی، برای نخستین بار در سال ۱۳۴۳ و در سمینار بررسی مسایل اجتماعی تهران، که به همت موسسه تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران برگزار شد، مطرح گردید و طرح پیاده راه کردن دسترسی به مراکز محله در شهرکهای تهران پارس، نارمک و نیروی هوایی توسط مجریان طرح ارایه شد و پس از آن طرح بازسازی مناطق قدیمی شیراز در سال ۱۳۵۳ موجب مباحث و طرح نظریاتی شد که در خلال آن برای حفظ مراکز قدیمی و ارزشمند شهری به طرح پیاده راه شدن آنها پرداخته شد. در حال حاضر نیز یکی از بارزترین اقدامات ارزشمندی که طی سالهای اخیر و در جهت ارتقاء کیفیت حرکت پیاده و پیاده محوری صورت گرفته، احداث پیاده راههای تربیت تبریز، خیام ارومیه، جنت مشهد و سپه سالار تهران است. از طرف دیگر نیز، مهمترین پیامدهای شهرسازی اتومبیل گرا را می‌توان در موارد ذیل خلاصه نمود:

- بوجود آمدن فضاهای محدود و بیکران سکونتگاهی
- ایجاد بافت‌های بی هویت
- نابودی فضاهای شهری
- بدون استفاده ماندن فضاهای سبز [۶].

تا پایان سال ۲۰۲۰ نزدیک به نصف جمعیت بریتانیا در سنین بالای ۵۰ سالگی خواهند بود، درحالیکه در همان زمان ۲۰ درصد جمعیت آمریکا و ۲۵ درصد مردم ژاپن بالای ۶۵ سال خواهند داشت [۷]. درصد بالای جمعیت جوان در شهرها بیانگر درصد بالای سالخوردگان در آینده ای نزدیک است و این امر لزوم توجه ویژه به نیازهای سالمندان در فضاهای شهری را دوچندان می‌سازد [۸]. براساس مصوبه ۶۹/۹/۲۸ شورای عالی شهرسازی و معماری، شهرهای اصفهان، شیراز، تبریز و کرمان به عنوان شهرهای فرهنگی تاریخی اصلی کشور اعلام شده و لازم است فعالیتهای ذیل در آنها تمرکز پیدا کند:

- مراکز اشاعه هنرهای ملی
- هنرکده ها و آموزشکده ها و مدارس عالی هنری
- کانونها و انجمن های ادبی، فرهنگی و هنری
- انجمن های روابط فرهنگی
- موسسات تحقیقاتی ادبی، هنری و فرهنگستانها
- کانونهای فیلم
- ناشرین کتب و مطبوعات
- کتابخانه ها و موزه ها(خاص)
- مراکز تهیه و پخش و دوبلاژ فیلم
- نمایشگاههای مصنوعات و هنرهای دستی و کارگاههای هنری
- محل برگزاری کنفرانسها و سمینارها و جشنواره های ملی و بین المللی

کلیه وزارتخانه ها و دستگاههای دولتی و نهادهای و موسسات وابسته به دولت، فعالیتهای مرتبط خود و توسعه در آینده را متمرکز نموده و تسهیلات کافی و مجوزهای لازم را برای انتقال و توسعه فعالیتهای مرتبط بخش خصوصی را در این شهرها فراهم نماید. همچنین وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی می‌بایست با استفاده از ارزشهای فرهنگی و تاریخی موجود در این شهرها و توسعه فعالیتهای فرهنگی و هنری در آینده برای تبدیل شهرهای مذکور به مراکز ایران گردی و جهانگردی اقدام نموده و طرحهای لازم را تهیه نمایند [۹].

پیاده راه ها به عنوان بستر شکل گیری توسعه محلی پایدار، نقش مهمی در تقویت رابطه اجتماعی شهروندان و ارتقاء کیفی محیط زیست شهری برعهده دارد که می‌تواند تکمیل کننده چرخه حمل و نقل پایدار باشد و از جنبه های مختلف کالبدی، اجتماعی، زیست محیطی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی سبب توسعه پایدار شهرها گردد [۶]. در این بین جای سؤال دارد که براساس موارد ذکر شده و باوجودیکه استان فارس با مرکزیت شیراز به عنوان پنجمین شهر پر جمعیت در ایران و پایتخت تاریخی و فرهنگی با ثبت ۲۸۸۰ اثر ملی و با اختلاف، در صدر ثبت آثار ملی ایران قرار دارد و از طرفی بعنوان سومین حرم اهل بیت در کشور نیز مطرح می‌باشد، چرا تاکنون با در نظر گرفتن این موارد و بحثهای جمعیتی و پایداری شهری، به پیاده مداری بخشهای مرکزی روی نیاورده است؟

هرندی و فرخی (۱۳۹۲: ۷-۸) در تحقیق بنیادی، کاربردی و توصیفی خود، با عنوان حلقه مفقوده حمل و نقل پایدار انسان محور براین عقیده اند که:

- پیاده مداری می تواند پاسخگوی نیازهای انسانی و اجتماعی در جهت نیل به شهری انسان گرا باشد.
- پیاده مداری ، نقش بسزایی در حفظ ساختار و هویت شهر دارد.
- پیاده مداری می تواند نقش بسزایی در محیط زیست و کاهش آلودگی های محیطی داشته باشد.
- پیاده مداری موجب مطلوبیت اقتصاد دولتی و غیردولتی در شهر می گردد.

در Downtown Crossing, Boston اول بدلیل شهرت و بعد از آن بدلیل وجود فضای تجاری و اداری و در Cat Street, Tokyo با برانگیختن حس کنجکاوی پیاده و پنهانی بصری موجب جذب مردم به استفاده از پیاده راه می شوند [۶] و احساس تعلق به محله ، عاملی است که افراد را از بی تفاوتی نسبت به محل سکونتشان خارج می کند و آنها را برای نظارت بر آن تشویق می نماید. این نظارت ، خود مهمترین ضامن برقراری امنیت در سطح محله است [۱۰].

بنابراین اگر مالکین، ساکنین و شهروندان از سابقه، تاریخ و همچنین تاثیرات محیطی و اجتماعی عوامل هویتدار و خاطره انگیز خود اطلاع داشته باشند، می توان با ایجاد حس تعلق و سهیم کردن آنان در نگهداری عوامل و محله پیرامونی آن، عملاً در حفظ و تقویت آن به بهترین نتایج ممکن رسید.

از آنجا که هر فعالیتی در تصور انسان صورت می گیرد، اساساً متکی به فرهنگ است و آن فعالیت تابع خصوصیات فرهنگی جامعه است که صاحبان این فعالیت ها بدان تعلق دارند و این امر فضاهای شهری بخصوص خیابان و میدانی به شدت مطرح می باشد (رفعیان ، خدائی ، ۱۳۸۸ : ۲۳۲ به نقل از بحرینی ، ۱۳۸۳ ، ۱). یکی از راههای افزایش حضور، تشویق افراد به طی پیاده مسیرها برای دسترسی به نیازهای روزمره یا وقت گذرانی ، از طریق دشوار نمودن حرکت سواره در سطح محله است. زیرا در حالت پیاده، زمان و مقدار تماس فرد با محیط فزونی می یابد. این قابلیت اگر با توقف و مکث توأم باشد، تشدید می شود. لذا به کمک پیش بینی فضا، تجهیزات و میلمان مناسب جهت استفاده گروههای مختلف اجتماعی و تشویق آنان به فعالیت های غیر حرکتی نظیر نشستن، ایستادن و کاستن از سرعت حرکتشان یا جذاب نمودن فضاها می توان حضور ساکنان در عرصه های عمومی محله را پر رنگ تر نمود [۱۰]. (شکل ۵).



(شکل ۵) ماخذ www.pps.org

انسان از طریق روابط فرهنگی اجتماعی ، به فضا ، فرم و عملکرد و اهمیت می بخشد و سازماندهی فضا به نوبه خود به تغییر شکل این روابط می انجامد. بنابراین ساخت و طراحی فضاهای شهری بر پروسه زندگی اجتماعی تاثیر می گذارد و می بایست از نظر جسمی و روانی برای شهروندان کارایی داشته باشد. ۱۱ (رفعیان ، خدائی ، ۱۳۸۸ : ۲۴۰-به نقل از سیفایی ، ۱۳۸۴) حس مکان موجب احساس راحتی در محیط، احساس امنیت، لذت و ادراک عاطفی، حمایت از روابط اجتماعی و فرهنگی جامعه، یادآوری تجارب گذشته، دستیابی به هویت و در نتیجه باعث بهره برداری بهتر از محیط، رضایت استفاده کنندگان، احساس تعلق به محیط و تداوم حضور در آن می شود [۱۱].

چگونگی استفاده از فضاهای شهری خصوصاً توسط پیاده ها عمدتاً ریشه و منشاء فرهنگی داشته و محیط تنها نقش کمکی (حمایت کننده) و یا بازدارنده دارد. براین اساس شخص رابطه فردی و اجتماعی خود را با فضاها و عناصر و اجزاء آن مشخص کرده و به استفاده از آن می پردازد. به عبارت دیگر، فرهنگ، الگوهای رفتاری تعیین کننده و بیان کننده چگونگی استفاده مردم از فضاها می شود (راهنما ، ۱۳۸۷ : ۱۱۱-به نقل از بحرینی ، ۱۳۷۱). در واقع تمایل و نیاز انسان ها برای حضور در فضاهای شهری ناشی از جذابیتی است که از نگاه انسان ها برای حضور در فضاهای شهری ایجاد شده یعنی جذابیتی که از نگاه انسانها بر دیگر انسانها بطور طبیعی و فطری ایجاد می شود و افزایش آمار بزهکاری های اجتماعی باروند خلوت شدن فضاهای شهری ارتباطی مستقیم دارد [۱۲].

پیشنهادات بهاران راهنما در مقاله ای تحت عنوان، نظارت اجتماعی در فضای شهری پیاده راه که در صفحات ۱۱۲ و ۱۱۳ شماره ۵۸ فصلنامه گزارش جهت تامین امنیت فضاهای شهری پیاده به شرح ذیل اعلام شده است:

- ایجاد جذابیت در فضاهای شهری پیاده به منظور استقبال عمومی از آنها باعث افزایش مراجعه به این فضاها می شود.
- استفاده از انواع کاربریهای متنوع تجاری، خدماتی و حتی الامکان مسکونی در پیاده راه اهمیت زیادی دارد.
- استقرار کاربریهای دائمی می تواند زندگی شبانه روزی به مسیر بدهد.
- در استقرار کاربریها، تجهیزات و سایر عوامل می بایستی به این امر توجه شود که فضا قابلیت و جذابیت خود را در روزهای تعطیل و یا روزهای خاص از دست ندهد.

- برای تامین امنیت فضاهای شهری و برای نظارت و مراقبت از آنها، چشمانی لازم است، چشمان کسانی که می توان آنها را مالکین طبیعی این فضا نامید.
 - پیشه وران و مالکین فروشگاههای کوچک بهترین مامورین امنیتی هستند.
 - نور مصنوعی، استفاده شبانه از پیاده راه را ممکن کرده و امنیت محیط را در برابر جرائم تامین می کند. [۱۲].
- پامیر در کتاب "خلق یک مرکز شهری پر جنب و جوش" (۷۳-۲۰۰۷، ۶۹) عوامل موثر بر یک مکان عمومی موفق و پر جنب و جوش را وابسته به موقعیت مکان، اندازه مکان، برنامه ریزی مکان و طرح مکان دانسته که ضمن اینکه دارای جاذبه هایی برای تردد پیاده می باشد، دارای ظرفیت پذیرش، دسترسی راحت و سریع به مراکز تجاری و خرده فروشی، کافه، رستوران، فضاهای استراحت و عمومی جهت استراحت و اوقات فراغت و... باشد [۱۳].

برای شناخت، حفظ و احیای هویت‌های ملی و محلی، توجه به هویت‌های معماری و شهرسازی از جایگاه و اهمیت ویژه ای برخوردار است. زیرا از طریق حفظ هویت‌های کالبدی شهرهاست که امکان احیای هویت‌های فردی و اجتماعی در ابعاد ملی، منطقه ای و محلی نیز فراهم می گردد. همچنین باید متذکر شد که جداسدن از ریشه های فرهنگی بومی و از دست دادن هویت‌های فرهنگی و اجتماعی منشاء بسیاری از مسایل و تضادهای اجتماعی، بویژه در جوامع شهری است. بنابراین یکی از چالش‌های مهم دوره معاصر و بویژه در دهه های آینده، تلاش برای شناخت، حفظ و مدیریت توسعه هویت‌های ملی، منطقه ای و محلی است. هویت شهری، نه تنها به ویژگی‌های منحصر بفردی اطلاق می شود که معرف شهرها باشد، بلکه خود محصول فرآیندی است که در آن نوعی آگاهی و توافق جمعی متکی بر گذشته تاریخی حاکم است. چنین هویت‌هایی موجبات احساس تعلق، غرور و رضایتمندی را در ساکنین ایجاد می کند. وجود چنین احساسی زمینه مشارکتهای مدنی شهروندان در بهبود محیط زندگی، حفظ و حراست از ارزشهای زیست محیطی و همبستگی های اجتماعی در برخورد با مسایل و تنگناهای روز را فراهم می آورد. بدیهی است بدون بهره گیری از این فرآورده ها، توسعه پایدار شهری امری ناممکن و دور از انتظار خواهد بود. از ویژگی‌های عناصر هویت بخش: ویژگی‌های عام: قابل تشخیص بودن - منحصر بفرد بودن - برخورداری از سطوح چندلایه (مثل آداب، سنن، پوشش و... که معرف محله یا منطقه ای خاص باشد)

ویژگی‌های خاص: محصولی جمعی (اعتبار و هویت جمعی باشد) - محصولی تاریخی فرهنگی (اصالت و داشتن ریشه های تاریخی در اجتماع) - بویایی و ماندگاری (عدم جدایی از اصالت و هویت اصلی در طول زمان) - نگرش چندلایه ای به هویت (ایجاد حس برتری هویتی نسبت به دیگر محله، منطقه، شهر و کشورها) است [۱۴].

از نظر خستو و سعیدی رضوانی در مقاله ای تحت عنوان عوامل موثر بر سرزندگی فضاهای شهری که در سال ۸۹ در نشریه هویت شهر به چاپ رساندند، بر این عقیده اند که به منظور ایجاد فضایی سرزنده، لازم است فعالیت های جذب کننده پیش بینی گردد، از جمله فضاهایی جهت نقاشی دیواری اسکیت، موسیقی، تئاتر خیابانی، ورزش، بازی کودکان، فضاهایی چند منظوره برای برگزاری مراسمهای باستانی و مذهبی (تعزیه خوانی، مراسم اعیاد، مناسبتها و...) کیوسکهای روزنامه فروشی و اطلاع رسانی، مراکز شبانه روزی ATM، سرویس بهداشتی، مراکز خرید باز و نیمه باز و فروش موقت، بازارهای خیریه، اغذیه فروشی ها و از جمله مهمترین آنها، اصلاح کف و جداره ها، میلمان و نورپردازی در شب می توان استفاده کرد.

سرمایه اجتماعی ریشه در تعاملات اجتماعی دارد و هنگامی که سطح تعاملات در جامعه ای افزایش یابد، باعث افزایش سطح سرمایه اجتماعی می شود و یکی از عواملی که می تواند باعث افزایش سطح تعاملات شود، حرکت عابر پیاده در فضای شهری است. شکوهی دولت آبادی و مسعود در مقاله ای تحت عنوان پسا راه عاملی برای افزایش سرمایه اجتماعی که در سال ۱۳۸۹ در شماره یک نشریه علمی پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران و صفحات ۵۵ تا ۶۵ به چاپ رسیده، بصورت پیمایشی و با استفاده از پرسشنامه، ۸۴۰ نفر را که بصورت سهمیه ای و متناسب با متغیرهای سن و جنس انتخاب شده اند را بعنوان حجم نمونه مورد بررسی قرار داده و نهایتاً با تکنیک تحلیل عاملی و بوسیله نرم افزار SPSS به این نتیجه رسیده که پیاده راه عاملی برای افزایش سطح سرمایه اجتماعی می باشد. هنگامی که سطح تعاملات بالا باشد، آن جامعه از سرمایه اجتماعی بالایی هم برخوردار می باشد و به همین دلیل است که در جوامع گذشته انسانها از حال و احوال یکدیگر بیشتر باخبر بودند، برای یکدیگر دلسوزی می کردند و نسبت به اوضاع محله و شهر خود از حساسیت بیشتری برخوردار بودند. جین جیکوبز در سال ۱۹۶۱ با انتشار اثر کلاسیک خود به نام مرگ و زندگی شهرهای آمریکایی، توجه شهرسازان و طراحان شهری را به مسایل اجتماعی جلب کرد و در ارتباط با حفظ نظافت، عدم وجود جرم و جنایت خیابانی و دیگر تصمیمات در مورد بهبود کیفیت زندگی در مقایسه با عوامل نهادی رسمی مانند نیروی حفاظتی پلیس و نیروهای انتظامی، مسئولیت بیشتری از خود نشان می دهند [۱۵].

فیروز بخت و همکاران با بررسی محور چهارراه امیریه تا چهارراه مخابرات شهر بجنورد، در مقاله ای تحت عنوان بررسی ارتقای کیفیت فضای شهری با ایجاد پیاده راه در محورهای شهری، ضمن بررسی مولفه های سازنده چندین شهر اروپایی، آمریکایی، آسیایی آفریقایی و استرالیایی نظیر کلن آلمان، کپنهاگ دانمارک، آمستردام و روتردام هلند، لیتوانی، استونی، باسل سوئیس، وین اتریش، سینا و ونیز ایتالیا، بارسلون و بولونیای اسپانیا، استانبول ترکیه، پراگ چک و تعدادی از شهرهای انگلستان، پرتغال، فرانسه،

آمریکا، کلمبیا، تایلند، چین، ژاپن، موروکو، کنیا و استرالیا و همچنین چهار شهر مشهد، تبریز، اصفهان و اهواز از ایران، مولفه‌های سازنده کیفیت خیابان امیریه-مخابرات را موارد تنوع، انعطاف پذیری، دسترسی، خوانایی، کارایی، تمایز و تشخیص، سرزندگی، راحتی و آسایش، پاکیزگی و نظافت، هویت، فرم و کالبد معرفی می‌کند. در پیاده راه یا خیابان پیاده، آمد و شد غیر موتوری اولویت مطلق دارد. البته خودروهای خاص (آتشنشانی، اورژانس و پلیس) در مواقع اضطراری امکان دسترسی به آن را دارند و وسایل نقلیه خدماتی و حمل بار نیز طی ساعات خاص مجاز به تردد در آنها هستند (Brambilla and Longo, 1977). از اقدامات ارزشمندی که طی سالهای اخیر در زمینه احیای مراکز کهن شهری در ایران صورت گرفته، احداث محورهای پیاده در مرکز شهر تبریز است (شکل ۶). و از این نظر، تبریز شاید از نخستین شهرهایی است که با احداث محورهای متمایز و شاخص پیاده، در زمینه تفکیک حرکت سواره از پیاده گام برداشته است [۱۶].



(شکل ۶). پیاده راه تربیت شهر تبریز [۱۹]

قربانی و جام کسری در مقاله خود با عنوان جنبش پیاده گستری، رویکردی نو در احیای مراکز شهری (۱۳۸۹) و به نقل از لنگ در خصوص پیاده راه آزادی شهر بوستون که شانزده نقطه ارزشمند تاریخی شهر را به هم می‌پیوندد معتقد است، قدم زدن در این مسیر برای آمریکایی‌های وطن پرست و بسیاری از جهانگردان بین‌المللی یک تجربه عاطفی است و وجود آن بطور غیرمستقیم موجب ارتقای کیفیت کلی شهر شده است بطوریکه در سال ۲۰۰۰ این مسیر به عنوان بخشی از پروژه حفظ ذخایر ملی کاخ سفید موفق به دریافت جایزه شد. (شکل ۷).



(شکل ۷). پیاده راه آزادی شهر بوستون www.dreamstime.com , www.world-guides.com

امروزه در بسیاری از شهرهای دنیا از پیاده راه‌های شهری در برگزاری نمایشگاهها، وقایع اجتماعی، فستیوالها، آگهی‌های تبلیغاتی و همچنین در برشورهای توریستی و تبلیغاتی به وفور استفاده می‌شود. (قربانی، جام کسری، ۱۳۸۹: ۶۲- به نقل از Brambilla, Longo, 1977, 27) (شکل ۸).



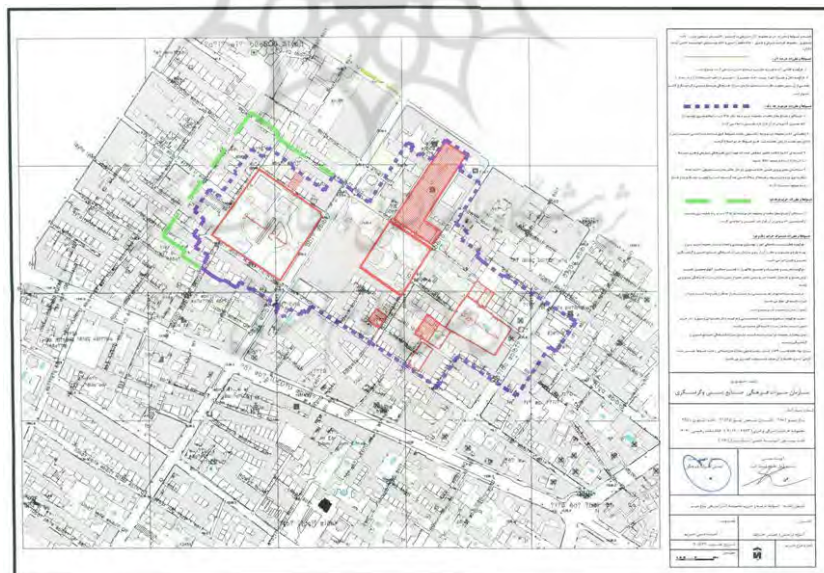
شکل ۸. برگزاری فستیوال‌ها، آگهی‌ها و برشورهای تبلیغاتی

۵- یافته‌های تحقیق

شهر شیراز دارای بیش از ۱۸۰۰ هکتار بافت فرسوده [۱۷] و ۷۰۰ هکتار بافت ناکارآمد شهری است [۱۸] که متأسفانه بدلیل جایجایی روزافزون سکنه از بافتهای قدیم و مرکزی به بافتهای میانی و حاشیه‌ای و تبدیل منازل مسکونی به املاک خالی از سکنه، انبار و مخروبه، بافتهای ناکارآمد روندی روبه رشد پیدا کرده است و بیم آن می‌رود که باوجود پتانسیل‌های بسیار زیاد و محرک توسعه شاهد از دست دادن داشته‌ها و هویت‌های شهری خود باشیم.

۵-۱- ضوابط میراث فرهنگی و آثار تاریخی

مجموعه میراثی باغ مینو که بخش اعظمی از محدوده مورد مطالعه را در بر می‌گیرد، علیرغم برخی محدودیت‌ها دارای ظرفیتهایی بالقوه و بزرگی است. آثار تاریخی ثبت شده و دارای ارزش تاریخی در این محدوده شامل باغ مینو، کلیسای شمعون گیور، محوطه موقوفه زرتشتیان، باغ شاپوری، خانه خردمند شرقی و غربی، خانه پوستچی، خانه رحیمی و دیگر ساخته‌های دارای ارزش تاریخی است. این آثار دارای پراکندگی بوده و محدوده‌ای را تشکیل داده که دارای حریم ارتفاعی و میراثی است و به عنوان مجموعه باغ مینو از آن یاد می‌شود. در این محدوده که سال ۹۰ به تصویب رسیده، نهایت ارتفاع ۹/۵ متر تعیین شده و هرگونه تغییرات، تعمیرات و اخذ مجوز می‌بایستی به تایید سازمان میراث فرهنگی رسانده شود. (شکل ۹).



شکل ۹. مصوبه و حریم میراث فرهنگی - مجموعه باغ مینو [۲۰].

۵-۲- طرح‌های ترافیکی و نحوه تردد

تنها گذرگاه دوطرفه در محدوده مورد مطالعه، بلوار کریمخان زند است و خیابانهای خیام در غرب محدوده و انوری در شرق محدوده بصورت یکطرفه از جنوب به شمال هستند. کوچه لشکری هم بصورت یکطرفه از شرق به غرب (انوری تا خیام) و کوچه

۳۹ کریمخان زند(ادیان) از شمال به جنوب است که یک گذر فرعی از خیابان خیام(کوچه ۳ خیام) و از غرب به شرق به آن متصل شده و دارای ۵ کوچه بن بست نیز می باشد.(شکل.۱۰)



(شکل.۱۰) محدوده مورد مطالعه و نحوه تردد و ترافیک عبوری

۳-۵- طرح های تفصیلی و بازنگری

باتوجه به طرح تفصیلی و بازنگری مصوب آن، بولوار کریمخان زند(باتثبیت عرض موجود)، خیابان خیام و خیابان انوری(هر دو با عرض ۱۸ متر) فاقد عقب نشینی و کوچه ۳۹ زند(ادیان) با عرض موجود ۱۰ متر و مصوب ۱۲ متر، دارای تعریض از ضلع شرقی گذر(به عمق دومتر) می باشد. ضابطه و کد پهنه S121، M111، R222 حاکی از ساختمانهای تجاری، اداری و خدماتی بلند مرتبه و ساختمان های مسکونی ۵ طبقه مشروط به اولویت به مصوبات میراثی است.(شکل.۱۱)



(شکل.۱۱) طرح تفصیلی و طرح بازنگری محدوده مورد مطالعه [۱۹].

۴-۵- دیگر یافته های میدانی

باتوجه به گستردگی شیراز از شرق به غرب، ویژگی خیابانهای شرق به غرب در این شهر بسیار مهم و حیاتی است بنحویکه در توسعه خیابانهای شرق به غرب کمکی نظیر خیابانهای ساحلی، رحمت، گلستان، هفت تنان و... نیز همین نقش را ایفا می کنند در این میان، بولوار کریمخان زند با طول ۴/۵ کیلومتر بعنوان ستون فقرات شهر و در امتداد بولوار ۷/۵ کیلومتری مدرس بوده که امتداد آن با شکستی به بولوار چمران می رسد، به همراه خیابان لطفعلیخان زند ۳/۶ کیلومتری و در امتداد آن قصردشت ۵/۵ کیلومتری نقشی غیرقابل انکار در تردد و عبور و مرور در شهر دارد. خیابانهای شمالی جنوبی شیراز که بسیاری از آنها با نام شعرا و ادبا مزین شده(خیام-انوری-اهلی-صورتگر-قائی-وصال-سعدی-رودکی-نثار و...) به کمک خیابانهای اصلی شهر نظیر انقلاب و ملاصدرا و پیروزی به انتقال و عبور و مرور در مرکز شهر کمک می کنند. با حضور در بولوار زند در حدفاصل خیابان خیام تا انوری شاهد حضور مردم از صبحگاه تا پاسی از شب هستیم، این خیابان دارای فضای سبزی نواری و عرض پیاده روی ۶ متری است، این خیابان بجز در قسمت زند باریک در بافت قدیم، دارای طولی در حدود ۳ کیلومتر و فاقد تعریض می باشد. دارای ایستگاه اتوبوس و تاکسی و خط یک مترو است. وجود پاساژهای منتخب، شهرشپ، فرجادیان و بحرینی، همچنین تجاریهای ریزدانه و درشت دانه، بانکهای مسکن و تجارت به همراه دفاتر کار در قسمتی از این خیابان و محدوده مورد مطالعه، موجب پویایی عینی و نسبی در این خیابان شده است. با عبور از خیابان ۱۸ متری خیام که دارای طولی برابر با ۵۰۰ متر است، با جداره های صلب و پلاکهای بزرگی مواجه می شویم که برخی ناایمن و برخی بدمنظرند وجود بیمارستان مسلمین، باغ مینو(شکل.۱۲) و سه قطعه

بزرگ زمین محصور رهاشده از آنجمله اند. تداخل حرکتی سواره با سواره و پیاده در تقاطع لشکری و مجاور بیمارستان کاملاً مشخص است و علیرغم ممنوعیت، حاشیه خیابان تبدیل به پارکینگ موقت شده است. عرض پیاده رو ۴ متر و دارای فضای سبزی به عمق یک متر بصورت نواری در هر دو سمت هستیم. این خیابان فاقد ایستگاه تاکسی و اتوبوس بوده و از دیگر کاربریهای تأثیر گذار در این خیابان وجود آموزشگاه هنر و مسجد خیرات است.



(شکل ۱۲) ورودی باغ مینو واقع در خیابان خیام- تصویر از قسمت داخلی

خیابان انوری با عرضی نزدیک به ۱۶ متر و طول ۴۰۰ متر، دارای عرض پیاده روی ۴ متری و یک متر فضای سبز در طرفین خیابان است. پاساژهایی نظیر انوری، نخیل، بحرینی، تجاری و پارکینگ عمومی و جدیدالاحداث مهستان (سینما جهان نمای سابق) با بیش از ۷۰۰ واحد پارکینگ، و پاساژی جدید الاحداث به همراه هتلهای صداقت و ساسان، بانک صادرات به همراه دیگر تجاریهای ریز و درشت، ساندویچ ۱۱۰ و در کنار آن باغ و عمارت شاپوری و خانه خردمند شرقی و غربی قرار دارد. (شکل ۱۳). میزان تردد در این خیابان از زند و خیام کمتر است و در قسمت میانی آن، خیابان اهلی بصورت یکطرفه و از شرق به غرب، به آن متصل می گردد.



(شکل ۱۳) عمارت باغ شاپوری واقع در خیابان انوری/عکس از خبرگزاری مهر

کوچه لشکری، به موازات خیابان اهلی و از خیابان توحید تا ضلع جنوبی باغ مینو کشیده شده، با عرض موجود ۵ تا ۶ متر و طول حدوداً ۷۰۰ متر، دارای خط طرحی ۱۲ متری در بافتی با غلبه مسکونی است. طول این گذر در محدوده مورد مطالعه در حدود ۴۰۰ متر است. و تعداد سه پلاک آموزشی و قسمتی از بیمارستان مسلمین و مسجد خیرات در آن واقع گردیده اند. خانه پوستچی و رحیمی نیز که از پلاکهای میراثی می باشد در این گذر واقع شده است. در ابتدای کوچه ۳۹ زند(ادیان) وجود ۷ طبقه فوقانی پاساژ شهر شب و پوسته ناهنجار و متروکه بخشی از موقوفه زرتشتیان (سینما آریانا سابق) خودنمایی می کند. این گذر دارای عرض ۱۰ متر و طول ۳۴۰ متر است و وجود تابلوهایی در ابتدای گذر حکایت از وجود اداره کتابخانه های شیراز و کتابفروشی کیوان در این کوچه دارد. (شکل ۱۴).



(شکل ۱۴) ورودی کوچه ۳۹ بولوار زند(ادیان) - سینما آریانا سابق سمت راست و پاساژ شهر شب سمت چپ ورودیست.

روبروی کتابفروشی که حدود دوسال از متروکه ماندن آن می‌گذرد، دو واحد آموزشی در محدوده موقوفه زرتشتیان واقع شده که دیواره ای کسالت آور به طول نزدیک به ۱۵۰ متر در ضلع شرقی گذر دارد، اما به دلیل وجود تجاریهای پاساژ شهرشب شاید کمتر احساس شود. در اواسط این گذر، تقاطعی وجود دارد با سه ملک مذهبی فعال و دارای ارزش تاریخی که با احتساب مسجد خیرات که در انتهای گذر واقع شده، شاهد فعالیت و جنب و جوش زرتشتیان (شکل ۱۵)، مسیحیان (شکل ۱۶)، کلیمیان (شکل ۱۷) و مسلمانان (شکل ۱۸) در یک گذر و در کنار هم هستیم.



(شکل ۱۶) کلیسای (ارتودوکسی) حضرت شمعون
غیور



(شکل ۱۵) موقوفه زرتشتیان - شامل آتشکده، محدوده فرهنگی و
اردوگاهی



(شکل ۱۸) مسجد خیرات



(شکل ۱۷) موقوفه کلیمیان - کنیسه ربیع زاده

به جرات می‌توان گفت که این همجواری و نزدیکی مذاهب و ادیان زنده دنیا در محدوده مورد مطالعه، در دنیا کم نظیر و شاید بی نظیر است. در ادامه گذر نیز، دفتر روزنامه اطلاعات و انجمن سابق ایران و آمریکا قرار دارد. در حال حاضر از هر دو سمت گذر بصورت پارکینگ خودرو استفاده می‌شود. به دلیل فعالیت آتشکده زرتشتیان (آدریان)، کنیسه کلیمیان (ربیع زاده)، کلیسای مسیحیان (حضرت شمعون غیور) و مسجد مسلمانان (خیرات) به کوچه ادیان یا ادیان زنده دنیا شباهت بیشتری داشته و برخی نیز به همین نام آن را می‌شناسند، اما در حال حاضر دارای شناسه کوچه ۳۹ بولوار کریمخان زند است که سابقاً نیز باوام گیری از نامه‌ها، نشانه‌ها، تاریخ و اتفاقات جمعی در گذشته و در بین مردم از گذشته تا کنون، تداعی کننده نامه‌های دیگری نظیر نوبهار، انجمن ایران و آمریکا، سینما آریانا، شهرشب، کلیسا، کلیمیان، آدریان و... بوده است. با این حال و علیرغم وجود ۷ ملک ثبت شده میراثی و ۴ ملک دارای ارزش میراثی در این محدوده، صرفاً باغ شاپوری قابلیت بازدید عمومی را دارد. در این بین باغ مینو و انجمن ایران و آمریکا در تصرف برخی ارگانهای نظامی است، خانه‌های خردمند شرقی و غربی در حال مرمت است، موقوفه زرتشتیان و کلیسای حضرت شمعون غیور بنا به دلایلی ممنوعیت بازدید عمومی داشته و سه اثر دیگر در مالکیت خصوصی است. مالکین پلاکها نیز باتوجه به فرسوده بودن مستحذات و علیرغم تمایل به ساخت و ساز و یا تعمیرات، بدلالی نظیر عدم تامین سود کافی و تضمین برگشت پذیری سرمایه، شرایط نامطلوب اقتصادی، افزایش زمان و هزینه ساخت و عدم امکان آزادی عمل در نوع نما، تراکم و طبقات ساختمانی، عقب نشینی، کاهش سطح اشغال نسبت به وضع موجود و نیاز به تامین شرایط الزام آور میراث فرهنگی، رغبت خود را از دست داده‌اند. وضعیت مالکیت باتوجه به مذاهب بترتیب به مسلمانان، کلیمیان، زرتشتیان و مسیحیان تعلق دارد. براساس مصاحبه و پرسشنامه‌های توزیعی، در حدود ۶۰ درصد از سکنه و کسبه و بیش از ۸۵ درصد از شهروندان و عابرین خیابان زند از وجود و تعداد آثار میراثی واقع در محدوده بی‌اطلاعتند.

۶- نتیجه‌گیری

شیراز به عنوان یکی از مهمترین شهرهای تاریخی و فرهنگی ایران است و براساس مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری در جهت توسعه پایدار، نیاز به حفظ و بهینه‌سازی هویتها و اصالتهای شهری خود دارد و در این میان ساماندهی مراکز شهری و توسعه تعاملات اجتماعی بزرگترین عامل در پایداری اجتماعی، کالبدی، اقتصادی و زیست محیطی است. بنابراین باتوجه به وجود پتانسیلها و بررسی نمونه‌های موردی موفق و نظریات ارایه شده، اولویت بخشی به تعاملات اجتماعی، قطعاً موجب اعتلای منزلت

اجتماعی، هویت، فرهنگ و اقتصاد شهری می‌گردد. همچنین با در نظر گرفتن نمونه‌های موردی داخلی و خارجی و نظریات مرتبط، محدوده مورد مطالعه با توجه به وقوع در بافت مرکزی شهر و دارا بودن پتانسیل بالقوه تاریخی، فرهنگی و اجتماعی و دسترسی به بولوار کریمخان زند، پارکینگ، حمل و نقل عمومی و انواع خدمات اداری به‌مراه تنوع و تعدد کاربریهای تجاری در فاصله ای اندک، دارای جذابیت کافی برای جذب شهروندان، ایرانیگردان و جهانگردان می‌باشد و پیاده‌مدار شدن و اولویت بخشی به حرکت پیاده، می‌تواند ضمن حذف تدریجی خودرو از سطح گذرهای مرکزی، موجب جلوگیری از ناکارآمدی، ناامنی و از بین رفتن بافتهای ارزشمند و هویت دار شهر گردد. در این میان تغییر نام و نحوه عملکرد گذر خود می‌تواند مهمترین عامل در شناساندن اینگونه از هویت‌های شهری باشد. باتوجه به اینکه اکثریت شهروندان، اطلاع کافی از هویت و اثرهای ارزشمند تاریخی، فرهنگی و اجتماعی شهر ندارند، می‌توان با شیوه‌هایی نسبت به تحریک حس کنجکاوی و جذب مردم به اینگونه مکانها اقدام و با ایجاد تسهیلات مناسب، ضمن جذب گروهها و اقشار مختلف جنسی، سنی و جمعیتی در بالا بردن کیفیت زندگی اجتماعی و افزایش غنای حسی نقشی مهم ایفا کرد. در این میان به وضوح دیده می‌شود که برخی ارگانها عملاً با عدم اطلاع رسانی، رسیدگی و ایجاد ممنوعیت، سعی در مغفول ماندن و نامشخص بودن برخی هویتها و پتانسیلهای بالقوه در محدوده را دارند که در صورت ادامه این روند، خود موجب از دست رفتن تمامی این ظرفیتها و نتیجه و باز خود منفی سرمایه ای و مالی، بهداشتی و امنیتی خواهند بود و در صورت عدم همکاری بخشی و بین بخشی نه تنها عملاً بازنده سازی بافت های ناکارآمد مرکزی میسر نخواهد شد بلکه شاهد از دست دادن هویت های شاخص در این شهر خواهیم بود.

۷- پیشنهادات و راهبردها

ایجاد ارتباط مناسب با پارکینگ مهستان از بن بست اول گذر مذکور(امکان تردد رفت و برگشت پیاده و ورودی یکطرفه خودرو) همچنین انتهای گذر جهت ایجاد رینگ پیاده و گردشگری شهری پیشنهاد می‌گردد.
 امکان توسعه این محدوده از جنوب به خیابان لطفعلیخان زند که دارای خط طرح ۳۰ متری با ۶ متر پیاده رو و یک متر فضای سبز در طرفین خیابان و از شرق به خیابان اهلی و توحید و بافت قدیم به راحتی امکانپذیر است..
 تغییر نام گذر از کوچه ۳۹ بولوار کریمخان زند به ادیان یا ادیان زنده دنیا، که همین تغییر نام موجب تحریک حس کنجکاوی می‌گردد و حتی امکان بازتاب بین المللی و بدون صرف وقت و هزینه جهت تبلیغات و استفاده از آن را داراست.
 ایجاد دروازه‌هایی شاخص و نمادین جهت ورودی یا خروجی از محله می‌تواند بهترین تاثیر در جذب و دفع محلی باشد.
 تملک و ایجاد شاخصه اسلامی در تقاطع طلایی میانی(پلاک ثبتی ۱۳۰۱/۱۳۳۵) با هماهنگی و همکاری با میراث فرهنگی، اداره اوقاف، نماینده ولی فقیه در استان فارس و اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی پیشنهادی استراتژیک است.
 طراحی پوسته و جداره، بدنه سازی و کفسازی متناسب با نسب تاریخی، فرهنگی و دینی مرتبط بنحویکه با طرح و رنگی ساده و آرامش بخش اما با جزئیاتی مختص این مجموعه و بافت با همکاری میراث فرهنگی و صنایع دستی و همراهی نمایندگان و طراحان اقلیت‌های مذهبی، آموزش و پرورش و همچنین دانشگاه شیراز(دانشکده هنر و معماری- گرافیک و...) صورت پذیرد.
 راه اندازی یا ایجاد سینما ادیان یا مذاهب با بحث و تبادل نظر در این خصوص با ظرفیت قابل کنترل(نیاز به بررسی استحکام سازه موجود سینما آریانا دارد) با هماهنگی و همکاری با اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی و همچنین آموزش و پرورش(جهت بازدید دانش آموزان و فرهنگیان) و استفاده از ظرفیت فضایی سالنهای تئاتر و سینما و فضای سبز باغ، در زمانهای خاص، همچنین تغییر کاربریهای جزعی در همکف پلاکهای واقع در گذر بصورت تجاری و گردشگری متناسب با طرح پیشنهاد شده است. (با هماهنگی با ارگانهای مربوطه و تاثیرگذار)

برگزاری برخی آئین ها، مراسم ها، نقالی ها، شهر فرنگ و برنامه های اجتماعی مختلف دینی و فرهنگی و اجتماعی در روزهای مختلف و در ارتباط با اعیاد کلیه ادیان می‌تواند ممکن گردد.
 ایجاد تجاری های سیار با سبک و سیاق تاریخی(گاری ها و چرخ دستی های چوبی، عرقیات، دوغ، فالوده، لبو و...) به‌مراه باجه های اینترنت رایگان را می‌توان در نظر گرفت.

همچنین باتوجه به اینکه پلاک واقع در نبش خیام و زند که در حال حاضر یک زمین بایر و رها شده است، می‌تواند به عنوان پارکینگ عمومی و حتی طرحهای توسعه بعدی نیز مد نظر قرار داد. این اقدام می‌تواند ضمن احیاء و توسعه پایدار قسمتی از بافت مرکزی شهر شیراز(با ایجاد شادابی و سرزندگی و افزایش منزلت اجتماعی در شهر) موجبات توسعه به دیگر محدوده ها، هویت بخشی، توسعه گردشگری تاریخی و فرهنگی و ارتقای هویت و شاخصه های محلی باتوجه به حرکت پیاده ارتقای فرهنگ پیاده روی و استفاده صحیح از خودرو با کمک خود شهروندان و رویکرد پیاده محوری نمود.

در همین راستا، افزایش کیفیت و ایجاد جذابیت محیط شهری و ترغیب جهت استفاده محلی، منطقه ای، شهری و حتی بین المللی، امکان ارتقای کمی و کیفی تعاملات فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی میان شهروندان(با کمک خود مردم) را فراهم آورده و

خود نمایشی مستند از پابندی نظام اسلامی به آزادی های قانونی و عنوان شده در قانون اساسی، آنهم بصورت عینی برای شهروندان و بین الملل است.

منابع

- [۱] بخشی، مینا ، شناخت و تحلیل فضاهای شهری، انتشارات آذرخش، چاپ اول، تهران، ۱۳۹۵.
- [۲] شیخ الاسلامی، علیرضا ، کریمی، ببراز ، رضا اقبالی ، ارزیابی توسعه پایدار شهری کلان شهر شیراز، فصلنامه جغرافیایی چشم انداز زاگرس، سال اول، شماره دو صص: ۵۳-۳۱، ۱۳۸۸.
- [۳] کاشانی جو، خشایار ، پیاده راه ها، انتشارات آذرخش، چاپ دوم، تهران، ۱۳۹۳.
- [۴] دانش پور، حمید ، الیاس مدیری(به نقل از نوذری، ۱۳۸۲): هویت، مکان و مکان سازی، انتشارات آذرخش، چاپ اول، تهران، ۱۳۹۳.
- [۵] معینی، سیدمهدی ، شهرهای پیاده مدار، انتشارات آذرخش، چاپ سوم، تهران، ۱۳۹۲.
- [۶] هرندی، مینا ، مریم فرخی ، پیاده راه، حلقه مفقوده حمل و نقل پایدار انسان محور، از مقالات منتخب اولین همایش ملی معماری، مرمت، شهرسازی و محیط زیست پایدار، تعداد صفحات ۱۴ صفحه، ۱۳۹۲.
- [۷] برتن، الیزابت ، لین میچل: طراحی شهری جامع خیابانهای مناسب زندگی، مترجمین: ضابطیان طرقي، الهام ، فاطمه مقیمی، انتشارات مولف، چاپ اول، تهران، ۱۳۹۳.
- [۸] ضابطیان، الهام ، علی اکبر تقوایی ، شاخص های مناسب سازی فضاهای شهری دوست دار سالمند با استفاده از رویکرد مشارکتی، فصلنامه مسکن و محیط روستا، دوره ۲۸ ، شماره ۱۲۸ صص: ۷۱-۶۰، ۱۳۸۸.
- [۹] مجموعه مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران از بدو تاسیس تا ۱۳۹۲ ، انتشارات آزادپیما، چاپ منصور، تهران، ۱۳۹۳.
- [۱۰] جعفری، سمیرا ، امنیت در محلات مسکونی، فصلنامه گزارش، شماره ۶۴و۶۵ صص: ۳۰-۲۲، ۱۳۸۹.
- [۱۱] رفیعیان، مجتبی ، زهرا خدائی ، بررسی شاخص ها و معیارهای موثر بر رضایتمندی شهروندان از فضاهای عمومی شهر، فصلنامه راهبرد، سال هجدهم، شماره ۵۳ صص: ۲۴۸-۲۲۷ ، ۱۳۸۸.
- [۱۲] راهنما، بهاران ، نظارت اجتماعی در فضای شهری پیاده راه، فصلنامه گزارش، شماره ۵۸ صص: ۱۱۳-۱۱۱، ۱۳۸۷.
- [۱۳] خستو، مریم ، نوید سعیدی رضوانی ، عوامل موثر بر سرزندگی فضاهای شهری، نشریه هویت شهر، سال چهارم، شماره ۶ صص: ۷۴-۶۳، ۱۳۸۹.
- [۱۴] اردشیری، مهیار ، معماریان، غلامحسین ، وزارت مسکن و شهرسازی، شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری ایران، شرکت عمران و مسکن سازان استان فارس با همکاری دانشگاه هنر و معماری دانشگاه شیراز ، هویت شهری شیراز، انتشارات نوید شیراز، چاپ اول، شیراز، ۱۳۸۹.
- [۱۵] شکوهی دولت آبادی، محمود ، محمد مسعود ، پیاده راه عاملی برای افزایش سرمایه اجتماعی، نشریه علمی پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره ۱ صص: ۶۵-۵۵ (برگرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد "طراحی پیاده راه با تاکید بر سرمایه اجتماعی" از دانشگاه هنر اصفهان)
- [۱۶] قربانی، رسول ، محمد جام کسری ، جنبش پیاده گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری، مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، سال دوم، شماره ششم صص: ۷۲-۵۵، ۱۳۸۹.
- [۱۷] سالنامه آماری شهر شیراز ۱۳۹۳-معاونت برنامه ریزی، مدیریت آمار و اطلاعات شهرداری شیراز، ۱۳۹۴.
- [۱۸] اداره کل راه و شهرسازی استان فارس-اداره بافتهای فرسوده شهری/آمار و گزارشات و بسایت رسمی، ۱۳۹۵.
- [۱۹] شهرداری تبریز/تبریز مدرن/آمار و گزارشات و بسایت رسمی، ۱۳۹۵.
- [۲۰] سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری ° ریاست جمهوری - مصوبه شماره ۹۰۲/۵۰/۱۸۰۹ مورخ ۱۳۹۰/۹/۱۹