

تدوین چارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرای شیراز با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی

- سهیل لطفی* - استادیار طراحی شهری، گروه شهرسازی دانشکده هنر و معماری، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران.
ارسلان گل مکانی - کارشناسی ارشد طراحی شهری، گروه شهرسازی دانشکده هنر و معماری، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران.
محمد حسین پور - استادیار برنامه ریزی شهری، گروه شهرسازی دانشکده هنر و معماری، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران.
مهسا شعله - استادیار طراحی شهری، گروه شهرسازی دانشکده هنر و معماری، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران.

چکیده

خیابان ملاصدرای شیراز برخوردار از جذابیت‌های متعدد و متنوعی است که مایه حضور شهروندان با انگیزه‌های گوناگون در بیشتر ساعات‌های روز می‌شود. رجوع به مراکز مهم فعالیت، خرید، تماشای مغازه‌ها، پرسه زدن و گردش، دیدن و دیده شدن، همه و همه خیابان ملاصدرای را تبدیل به فضایی مملو از انواع رویدادها برای شهروندان نموده است. این خیابان مهم شهر شیراز، اما به دلیل کمبود عرض پیاده‌رو، کمبود فضاهای جمعی برای مکث و سکون و گردهمایی، کمبود جای نشستن، نبود فعالیت در شب و روزهای تعطیل، ازدحام سواره‌رو و جریان ترافیک عبوری، و شرایط کالبدی نامناسب، بستری متناسب برای برقراری تعاملات میان مردم و کاربران فضا نیست. پژوهش حاضر به دنبال تبیین نقش عوامل موثر در ارتقاء تعاملات در خیابان ملاصدرای شیراز است. بدین منظور، پس از بررسی و تجزیه و تحلیل عوامل تاثیرگذار بر تعامل میان مردم در فضای شهری خیابان، فرآیند شناخت و تحلیل محدوده خیابان ملاصدرای به انجام رسیده است. برونداد این مرحله، در قالب جمع بست پژوهش، شامل چهارچوبی دربردارنده راهبردهای مبتنی بر سه مولفه عملکردی، تجربی - زیبایی شناختی و زیست محیطی است که نشان دهنده خط مشی طراحی شهری با هدف تعامل پذیرکردن خیابان ملاصدرای شیراز می‌باشد. این چهارچوب می‌تواند الگویی پیشنهادی در فرآیند احیاء و تعامل پذیرکردن خیابان‌های تجاری - تفریحی دیگر باشد.

واژگان کلیدی: خیابان ملاصدرای شیراز، چهارچوب طراحی شهری، تعاملات، زندگی جمعی، الگوهای رفتاری و کالبدی.

Urban Design Framework for MollāSadrā Avenue in Shiraz (Iran) with an Approach to Social Interactions

Abstract

MollāSadrā Avenue in Shiraz has a variety of attractions and numerous gravitations which lead people to having a quasi-permanent presence in this important public space. Coming to shopping centres, window shopping, flânerie and the ability to see people and be seen by them, makes MollāSadrā Avenue a vibrant hub full of crowd and enjoyment. But in the other hand the lack of well-designed sidewalks and their limited width, the lack of public places to seat, relax and gather and an obvious shortage of activities throughout the night and holidays accentuated by traffic jam and mediocre physical and architectural conditions, decrease the eventuality of public interactions. This research seeks to reveal the role of effective factors in improvement of public interactions in MollāSadrā Avenue as a vibrant public space.

As such, after studying and analyzing the pertinent factors in public interactions an entire field research process has been accomplished. The result of the research is shown as an urban design framework categorized by activities, aesthetics and experiential aspects and environmental issues which demonstrate the direction of the process of urban design to make MollāSadrā Avenue an interactive urban space. This urban design framework could be used as a model to the revival of commercial and leisure streets elsewhere in Iran.

Keywords: MollāSadrā Avenue (Shiraz), Urban Design Framework, Public Interactions, Public Life, Social Behaviour and Physical Pattern.

۱. مقدمه

شهر امروزین برای جوابگویی به نیازهای بشر قرن بیست و یک و تکنولوژی جدید باید به مواردی بیش از صرفاً طراحی ابنیه و شبکه‌های دسترسی پردازد و به خلق فضاهایی بیندیشد که موجب تنوع و جذابیت بیشتر شهر گردیده و تاثیر بیشتری بر پیوند شهروندان، فضاها و مکان‌های شهری بگذارد (لنارد و دیگران، ۱۳۷۷). از میان انواع مسیرهای یک شهر، خیابان بیشترین حساسیت و ظرافت را به خود می‌طلبد زیرا خیابان‌ها مکان‌هایی هستند که تعاملات اجتماعی و جنب و جوش شهری در آن‌ها به حداکثر کمی و کیفی خود رسیده، ذهن شهروندان را انباشته از خاطرات جمعی و ذهنیت‌های مشترک راجع به نوع و چگونگی حیات مدنی می‌گردانند (پاکزاد، ۱۳۸۸، ص ۱۳۲)؛ حال امروزه نقش خیابان به عنوان مکانی برای تعاملات اجتماعی، دیدارها، برخوردها و صحنه حضور شهروندان شدیداً تضعیف شده است. در عوض خیابان تبدیل به کانالی صرفاً برای گذر و سرشار از دود، آلودگی، ترافیک و انواع مزاحمت‌های خواسته و ناخواسته گردیده است. خیابان ملاصدرای شیراز نیز از این قاعده مستثنا نیست. این خیابان تجاری با وجود پتانسیل بالا در جذب جمعیت از گروه‌های مختلف اجتماعی توانایی لازم را در برقراری ارتباط میان آنها ندارد و معمولاً این خیابان را برای عبور، انتخاب می‌نمایند. از دیگر سو، با توجه به پیاده‌رو کم عرض، ترافیک سنگین سواره در طول روز و این‌که خیابان مورد نظر در بافت میانی شهر شیراز قرار گرفته است و نیاز به نوسازی کالبدی دارد، مداخله در آن امری ضروری می‌باشد. کاوش در مطالب بالا ما را با این سوال مواجه می‌سازد که چه عواملی (کالبدی، فعالیتی و معنایی) را می‌توان برای ایجاد فضاهای تعاملی در خیابان‌های تجاری، مورد توجه قرار داد؟ چه مشکلاتی در بستر مورد مطالعه ما برای برقراری تعاملات میان شهروندان وجود دارد؟ و کدامین تعریف و الگوی طراحی، جهت افزایش تعاملات در بستر مورد مطالعه ما جوابگو خواهد بود؟

مواد و روشها

در این تحقیق، با روشی «توصیفی - تحلیلی»، به منظور

شناخت کامل تری از مفهوم خیابان‌های تعامل پذیر، متون تخصصی مختلف هم در ادبیات شهری غرب و هم در ادبیات شهری ایران مورد مطالعه قرار گرفته‌اند و درگام بعد به منظور جمع و تحلیل یافته‌ها واژگان اصلی که در ارائه این مفهوم به کار گرفته شده‌اند، استخراج گردیده و با توجه به نحوه تاثیرگذاری آنان در خیابان‌های تجاری، در مطالعه موردی بر روی خیابان ملاصدرای شیراز از طریق روش «پیمایشی» با ابزار گردآوری داده به صورت «مشاهده» مورد بازبینی قرار گرفته‌اند. در پایان، یافته‌های پژوهش به منظور ارائه تدوین چهارچوب طراحی برای خیابان ملاصدرای، در جدولی طبقه‌بندی و خلاصه‌سازی گردیده‌اند.

۲. ادبیات نظری

انسان موجودی اجتماعی است که از معاشرت با دیگران لذت می‌برد. مردم برای گفت و گو، دیدار و تعاملات اجتماعی با دوستان یا غریبه‌های آشنا به مکان‌هایی امن، غیر از خانه و محل کار، در فضاهای شهری نیازمندند. خیابان‌ها از عمده‌ترین فضاهای همگانی هستند که نباید تنها به عنوان «کانالی عبوری» به آن‌ها نگریست چرا که از دیر باز خیابان‌ها برای دیدار، مرادده، گذراندن اوقات فراغت، با هم بودن، دادوستد و هم چنین تردد، مورد استفاده مردم قرار می‌گرفته است (معینی، ۱۳۹۰، ص ۳۷).

۱-۲. تعاملات در فضاهای جمعی شهری

بر اساس پژوهش‌های انجام شده، انسان‌ها به دلیل نیاز و علاقه به هم‌نوعان خود، از معاشرت با دیگران لذت می‌برند. صحبت کردن، خوردن یا نوشیدن در فضای عمومی، راه رفتن، تماشای ویتترین مغازه‌ها، بازی کردن، اجرا یا دیدن برنامه‌ها در خیابان با یک یا چند همراه، از جمله تعاملات اجتماعی محسوب می‌شوند (Mehta, 2007). تعامل اجتماعی و برقراری ارتباط می‌تواند یک موضوع فیزیکی، یک نگاه، یک مکالمه و ارتباط بین افراد باشد که خود مستلزم تعریف رویدادها و فعالیت‌های متناسب و در نتیجه نقش‌پذیری مردم در فضا و عضویت آن‌ها در گروه‌ها و شبکه‌های اجتماعی است (Car et al, 1992). همچنین نوشتن، نقاشی کردن، طراحی معماری،

کالبدیهای شهری و غیره همه روش‌های انتقال انگاره‌های اجتماعی اند و به وسیله فرهنگ محدود می‌شوند. این روشها منابع مصنوعی انگیزش و اطلاعات در مورد جهان هستند (لنگ، ۱۳۸۸، ص ۱۸۰). راپاپورت فضای شهری را به عنوان محیط اجتماعی که در بردارنده مجموعه ای از ارتباطات است مطرح می‌سازد و شناخت فضای شهری را از طریق شناخت فرم بصری و اهمیت اجتماعی آن امکان پذیر می‌داند. ارتباطی که استفاده کنندگان در فضا برقرار می‌کنند، اهمیت عناصر و فضاها را تحت تاثیر قرار می‌دهد (Rapoport, 1984). فضای جمعی فضایی است که در آن با غریبه‌ها سهیم هستیم، مردمی که اقوام، دوستان یا همکار ما نیستند. فضایی برای سیاست، مذهب، داد و ستد و ورزش، و فضایی برای همزیستی مسالمت‌آمیز و برخورد‌های غیرشخصی است (Walzer, 1986, 470). فضایی است که افراد و گروه‌های مختلف اجتماعی در آن سهیم اند، این فضاها محل تبادل افکار و اطلاعات و مکانی برای شکل‌گیری شبکه‌های اجتماعی هستند؛ چنین فضاهایی بیش از آنکه تنها یک فضا باشند، یک تجربه‌اند (دانشپور به نقل از Hajer, 1986). این فضاها در شهر به عنوان مکان‌هایی که بیشترین کنش‌ها و ارتباطات میان شهروندان در آن روی می‌دهد، بستر اصلی فعالیت‌های کارکردی و مراسمی شهروندان را ایجاد نموده و عنصر مهمی در ایجاد پیوند اجتماعی میان شهروندان و هم چنین خاطره جمعی مشترک در بین آنهاست (عندلیب، ۱۳۸۹، ص ۱۸). فضاهای جمعی مطلوب و هماهنگ با فرهنگ، ویژگی‌ها و نیازهای اجتماعی و مناسب با شرایط محیطی را می‌توان ارزشی انکار ناپذیر در مطلوبیت فضای زندگی شهری امروز به شمار آورد (گل، ۱۳۸۹، ص ۱). فضاهای جمعی دارای ابعاد گوناگونی هستند که از مهمترین آن‌ها می‌توان به فعالیت و کاربری، دسترسی و ارتباط، تصویر ذهنی و آسایش و اجتماع پذیری (2000 PPS.org) اشاره نمود. ابعاد دیگری چون امنیت، عوامل بصری، مقیاس (Gehl, 1987)، معنا، فضای دموکراتیک، رازگونی (Car et al, 1992) و غیره نیز این فضا را تحت تاثیر قرار می‌دهند. فضاهای جمعی مشتمل بر فضاهای شهری گوناگونی چون: خیابانها، معابر،

میادین، پلازاها، پارکها، زمین‌های بازی، مالها، سواحل و کناره‌ها و سایر فرم‌های فضاهای تجمع می‌باشند (لنگ، ۱۳۸۶) و از نظر فعالیت می‌توانند جهت تامین یک فعالیت ویژه طراحی و برنامه ریزی شوند و یا آن‌که دارای تنوع کالبدی و فعالیتی و در نتیجه اجتماع پذیری بیشتر باشند (Car et al, 1992). در قسمت بعد «خیابان تعامل پذیر» را با توجه به موضوع پژوهش و نقش مهم آن در عرصه همگانی شهر، مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۲-۲. خیابان‌های تعامل پذیر

از پیدایش و شکل‌گیری شهرها به عنوان اجتماعات یکجانشین، فضاهایی وجود داشته‌اند که تعامل بین گروه‌های مختلف شهروندان در آن‌ها صورت می‌گرفته است. معابر شهری علاوه بر محلی برای عبور و مرور، جزو فضاهای شهری نیز به شمار می‌رفته است. با تغییر مفاهیم شهرنشینی، ورود اتومبیل و بهبود اقتصاد شهر، امر شکل‌گیری فعالیت‌های مختلف در لبه خیابان‌ها مانند فضاهای فراغت، دیدار با یکدیگر و گذراندن ساعاتی در فضای خیابان به صورت یک امر عادی درآمد. بدین ترتیب نقش اجتماعی معابر به ویژه خیابان‌ها تثبیت شد. لیکن امروز تنها برخی از آن‌ها را می‌توان به عنوان خیابان‌های تعامل پذیر دانست. در خیابان مطلوب یا تعامل پذیر، خودروها، دوچرخه‌سواران و عابران پیاده از حقوق یکسانی برخوردارند و نیازهای عابران پیاده اولویت خواهند داشت (جیکوبز، ۱۳۸۸). برمن (۱۹۸۲) اشاره می‌کند، نکته ضروری در ارتباط با خیابان اصلی که شخصیتی خاص بدان می‌بخشد، اجتماعی بودن خیابان است. مردم می‌آیند تا ببینند و دیده شوند و دیدگاه‌های خود را بدون هرگونه حس رقابت یا حرص و طمع باد دیگران در میان بگذارند. باید در خیابان اصلی حس لذت، تنوع و ایمنی برای پیاده‌روی فراهم باشد. علاوه بر این، خیابان اصلی مکانی برای برخورد‌هایی اتفاقی، تفریح و سرگرمی، مکالمه‌های روزمره و اوقات فراغت است. چنانچه به عقیده جیکوبز «خیابان‌ها و پیاده‌روهای آن بخش مهم و اصلی مکان‌های عمومی شهر بوده و مهم‌ترین جزء حیاتی آن هستند. اگر خیابان‌های اصلی شهر جذاب باشند، شهر



جاذب و جالب خواهد بود» (بهزادفر به نقل از جیکوبز، ۱۳۸۸). تفاوت عمده‌ای بین خیابان‌های «سرزنده»^۱ و خیابان‌های «معاشر پذیر»^۲ در فضاهای شهری وجود دارد. خیابان‌های سرزنده با تنوع کاربری‌های اداری، تجاری، مسکونی و غیره عموماً با شلوغی و ازدحام جمعیت همراه است و به عنوان مبدایی برای رسیدن به مقصدی مورد استفاده مردم قرار می‌گیرند که درنگ و تعاملات اجتماعی مردم به هم در آن کم است، در حالی که خیابان‌های معاشر پذیر که در آن بیشتر مکان‌های سوم خودنمایی می‌کنند، مکانی هستند که باعث درنگ و توقف مردم می‌گردند و افزایش تعاملات اجتماعی غریبه و آشنا در شهرهای بزرگ و شلوغ را برای همگان امکان پذیر می‌نماید (معینی، ۱۳۹۰، ص ۴۴). در ادامه عوامل تاثیر گذار بر تعاملات را در خیابان، مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۲-۳. عوامل تاثیر گذار بر تعاملات در خیابان‌ها

میزان و ویژگی تعاملات انجام گرفته در فضاهای شهری، به شدت از برنامه‌ریزی فیزیکی تاثیر می‌پذیرند. تعاملات و کنش‌های اجتماعی وقتی که شرایط محیطی نامناسب باشد، انجام نمی‌گیرند و در صورت وجود شرایط مطلوب، رونق می‌یابند. از جمله مواردی که در این زمینه می‌توانند مورد توجه قرار گیرند عبارتند از:

پیاده مداری: نکته دارای اهمیت این است که تمامی فعالیت‌های اجتماعی با معنا، تجربیات قوی، مکالمه‌ها و دلجویی‌ها در خیابان هنگامی که مردم ایستاده‌اند، نشسته‌اند، استراحت می‌کنند و یا قدم می‌زنند، اتفاق می‌افتد. یک فرد می‌تواند از پنجره قطار یا ماشین‌نگاهی کوتاه به دیگران بیندازد؛ اما زندگی در حالت پیاده اتفاق می‌افتد. تنها حالت پیاده برای فرصت‌های با معنا برای برقراری ارتباط و دریافت اطلاعاتی که شخص برای تجربه نمودن آن زمان صرف می‌کند، مکث می‌کند و خود را درگیر می‌کند، موقعیت آفرینی می‌کند (گل، ۱۳۸۷، ص ۶۵). پیاده راه‌ها باید پیوسته مورد استفاده قرار بگیرند؛ چه برای افزودن به تعداد چشم‌های کارایی که به خیابان

دوخته می‌شوند و چه برای تشویق تعداد کافی مردم ساکن در ساختمان‌های طول خیابان، برای نگرستن به پیاده راه‌ها. هیچ‌کس از نشستن کنار پنجره و خیره شدن به یک خیابان خالی لذت نمی‌برد. تقریباً هیچ‌کس چنین کاری نمی‌کند؛ اما مردم بسیاری خود را گاه و بی‌گاه با تماشای فعالیت‌های خیابان سرگرم می‌کنند (جیکوبز، ۱۳۸۸، ص ۳۵).

آمیختن^۳: آمیختن، یعنی به فعالیت‌های گوناگون و گروه‌های مختلف مردم (افرادی که از لحاظ طبقه اجتماعی، شغل، سن یا جنس با یکدیگر متفاوت اند) امکان عملکردهای مختلف با یکدیگر یا در کنار هم داده شود. در این صورت برای تک تک وقایع این امکان وجود دارد که یکی، دیگری را برانگیزد و تحریک کند. شرکت کنندگان در یک موقعیت فرصت دارند که در وقایع دیگر شرکت کرده و آن‌ها را تجربه کنند. یک فرآیند خود تقویت‌کننده می‌تواند آغاز شود. اگر مردم و رویدادها، به طرز محسوس در هم آمیزند، نتیجه آن بهبود شرایط برای فعالیت‌های اجتماعی و همین‌طور خصوصی است (گل، ۱۳۸۷، ص ۷۷).

یکپارچه کردن^۴: یکپارچه کردن بر این مفهوم که فعالیت‌های گوناگون و مردم با روحيات متفاوت می‌توانند در کنار هم و پهلو به پهلو عمل کنند، دلالت دارد. یکپارچه کردن فعالیت‌ها و عملکردهای گوناگون درون و اطراف فضای عمومی به مردم این اجازه را می‌دهد که با هم فعالیت و عمل کنند و باعث ایجاد انگیزش در یکدیگر گردند. علاوه بر آن، آمیزش مردم و عملکردهای متفاوت تعبیر چگونگی ساخت و عملکرد محیط و جامعه اطراف را میسر می‌سازد. آنچه که اهمیت فراوان دارد این است که مردمی که در ساختمان‌های مختلف کار و زندگی می‌کنند از فضاهای عمومی مشابه استفاده کنند و در رابطه با فعالیت‌های هرروزه با یکدیگر ملاقات کنند (گل، ۱۳۸۷، ص ۹۶).

دعوت کردن^۵: جاذب یا دافع بودن فضای عمومی بستگی به شکل قرارگرفتن فضای عمومی در رابطه با فضای خصوصی و چگونگی طراحی مرز بین این دو

1. Lively Streets
2. Sociable Streets
3. Assemble

4. Integration
5. Invite

مناسب برای مردم هنگام قدم زدن در خیابان جذاب هستند (بافت^۹). مصالح و جزئیات فرصتی مناسب برای جذب کردن مردم و دادن کیفیت به محیط می‌باشند. قدم زدن در طول جداره همکف با اصول ریتم‌های عمودی بسیار جذاب و چشم نواز می‌باشد (ریتم‌های جداره عمودی^{۱۰}). ما از ستونی به ستون دیگر حرکت می‌کنیم در صورتی که مسیر کوتاه‌تر به نظر می‌رسد. جداره‌های با اصول ریتم‌های افقی مسیر را بیشتر از آن چیزی که هست، نشان می‌دهند (Gehl, 2006).

کیفیت کارکردی: مشخصات کارکردی فضاهای جمعی می‌تواند بر کیفیت و کمیت جذب مردم برای توقف و تعامل در این فضاها، تاثیر گذار باشد. وجود فضاهای کافی جهت نشستن و وقوع رویدادهای خاص در فضا از قبیل نمایش‌های خیابانی، هنرهای عمومی و رخدادهایی از این دست که مردم را با یکدیگر پیوند می‌دهند، به جذابیت این فضاها می‌افزاید (دانشپور به نقل از Whyte, ۱۳۸۶). عملکردهای درونی ساختمانها تاثیر بسزایی بر فعالیت و جذب فضای بیرونی دارند. واحدهای کم‌عرض و تعداد زیاد درب‌ها در جداره موجب تنوع بالای عملکردهای درون ساختمان‌ها می‌شود. نتیجه داشتن تعداد زیاد واحد، افزایش تبادل بین فضای درونی ساختمان‌ها و فضای بیرون و هم‌چنین افزایش تجربه‌ها و وقایع مختلف می‌باشد (تنوع عملکردها^{۱۱}). ما می‌توانیم زمانی که توسط ساختمان‌ها محصور هستیم، حس‌های گوناگون را تجربه کنیم و زمان کافی را برای دیدن، شنیدن، بوییدن و لمس کردن داشته باشیم (رسیدن به حس‌های گوناگون^{۱۲}) (Gehl, 2006).

دارد. مرزهای انعطاف‌پذیر، به شکل نواحی انتقالی‌ای که کاملاً خصوصی یا عمومی نیستند، عملکرد ارتباط دهنده دارند و از نظر فیزیکی و روانی حرکت ساکنان و فعالیت‌ها را بین فضاهای عمومی و خصوصی و فضای خارج و داخل سهولت می‌بخشند (گل، ۱۳۸۷، ص ۱۰۷).

چشم‌های خیابان^۶: چشم‌ها باید به روی خیابان گشوده باشند؛ چشم‌هایی که به صاحبان مسلم خیابان تعلق دارند. ساختمان‌های خیابانی که برای مواجهه با بیگانگان همچین تضمین امنیت آن‌ها و ساکنان خود تجهیز شده باشد، باید رو به سوی خیابان داشته باشند. ساختمان‌ها نمی‌توانند پشت یا سمت خالی خود را به سوی خیابان بگیرند و آن را کور کنند (جیکوبز، ۱۳۸۸، ص ۳۵).

تبادلات اجتماعی و فرهنگی: فضایی که زمینه را برای فعالیتهای فرهنگی، تبادلات اجتماعی، نمایش‌های خیابانی، سیرکها، موسیقی خیابانی و غیره فراهم سازد. هم‌چنین فضایی جمعی دموکراتیک، برای همه گروه‌ها باشد (Gehl, 2002, 8).

کیفیت کالبدی: کیفیت‌های کالبدی یک فضای جمعی با نحوه دسترسی، موقعیت، آسایش فیزیولوژیکی در شرایط مختلف اقلیمی و امنیت، در رابطه است. علاوه بر این وجود عناصر طبیعی در فضای جمعی که سبب افزایش هیجان و سرزندگی محیط و دعوت عابرین به این فضاها و فراهم نمودن امکان استراحت، تجارب خوشایند و سلامت بیشتر برای مردم می‌گردند نیز، در این میان بسیار حائز اهمیت اند (دانشپور به نقل از lan-kap, ۱۳۸۶). ایجاد فرصت برای دیدن از بیرون (فضای شهری) به درون (ساختمانها) و برعکس تجربه‌های حسی زیادی را ایجاد می‌کند (شفافیت^۷). زمانی که مادر خیابان قدم می‌زنیم و بتوانیم ببینیم که در آن‌ها چه می‌گذرد، تجربه حسی خوبی به ما دست می‌دهد و می‌توانیم ببینیم که در محیط اطراف ما چه می‌گذرد. واحدهای کوچک تجربه‌های گوناگونی را ایجاد می‌کنند، و تعداد زیاد درب‌ها ارتباط‌های درون و بیرون را افزایش می‌دهند (مقیاس و ریتم^۸). مصالح خوب و جزئیات

6. Eyes on the Street
7. Transparency
8. Scale and Rhythm
9. Texture

10. Vertical façade rhythms
11. Diversity of Functions



نمودار ۱. جمع بست میانی نظری: شاخصه های تاثیرگذار بر تعاملات: ماخذ: نگارندگان.

۲-۴. چهارچوب طراحی شهری برای خیابان تعامل پذیر در پژوهش حاضر، به منظور تدوین چهارچوب طراحی شهری برای مولفه های خیابان تعامل پذیر و هم چنین تعیین راهبردی برای محدوده مطالعاتی، از مطالعات پیشین در همین حوزه بهره گرفته شده است. در این راستا راهبردهایی که برای محدوده مطالعاتی پیشنهاد داده می شوند، بر آیند سه مولفه، کیفیت عملکردی، کیفیت تجربی - زیباشناختی و کیفیت زیست محیطی خواهند بود. «مؤلفه عملکردی کیفیت طراحی شهری از یکسو دربرگیرنده تأمین حرکت و دسترسی سهل و مناسب پیاده ها و سواره ها به مراکز جاذب شهری است و از سوی دیگر، برخلاف آموزه های مدرنیسم که نقش عملکردی فضاهای شهری را به کانال ساده ای برای رفت و آمد تقلیل می دهد، دربرگیرنده عملکردهای دیگر همچون تفریح غیرفعال، تماشای مردم و مراسم گوناگون، غذاخوردن و گفتگو، روزنامه خواندن، ملاقات با دوستان و... نیز بوده تا ضمن سرزندگی و غنای تجربه فضایی شهر گردند. مؤلفه تجربی - زیباشناختی کیفیت

طراحی شهری به دریافت های ادراکی، شناختی و ترجیحات محیطی افراد در قبال فضاهای شهری سروکار دارد و در نهایت، مؤلفه زیست محیطی کیفیت طراحی شهری در بعد خرد آن دربرگیرنده مقولاتی همچون تنظیم اقلیم خرد فضاهای شهری (آفتاب، جریان هوا، سایه گیری) و در بعد کلان دغدغه پایداری زیست محیطی را داشته و با کیفیت تعادل مبتنی بر بوم شناسی محیط شهری و چگونگی استفاده از منابع طبیعی اعم از زمین، آب و... در رابطه با طرح های شهری سروکار دارد» (گلکار، ۱۳۷۹، ص ۵۶).

۳. مورد پژوهی

برای رسیدن به نتیجه ای قابل پذیرش و بسط و بازایی مفاهیم بررسی شده در زمینه ای سازگار با شرایط محلی و بومی مطالعه ای موردی بر روی خیابان ملاصدرای شیراز صورت گرفته است.

۱-۳. موقعیت استراتژیک خیابان ملاصدرای در شهر شیراز در میان مشخصه های شهری که شیراز را معرفی می کنند،



نمودار ۲. مدل مفهومی تحقیق: تدوین چهارچوب طراحی شهری برای خیابان های تجاری با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی؛
 ماخذ: نگارندگان.

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
 Urban Management
 شماره ۳۶ پاییز ۱۳۹۳
 No.36 Autumn 2014

■ ۱۵ ■

یکی دانشگاهی بودن این شهر است و دیگری تمرکز خدمات پزشکی در آن؛ که این دو کاربری مهم ترین حوزه های ابتدای خیابان ملاصدرا را تشکیل می دهند. یعنی دانشگاه شیراز به عنوان یکی از بزرگ ترین محوطه های دانشگاهی ایران در کنار بیمارستان نمازی که بزرگ ترین حوزه درمانی جنوب کشور دانسته می شود. در کنار چنین کاربری های قطبی، بسیاری کاربری های دیگر نیز این خیابان را پر اهمیت می کنند. همجواری دو درمانگاه تخصصی با سطح مراجعه منطقه ای در جنوب کشور، پایانه اتوبوس رانی، ایستگاه مترو، دانشکده مهندسی و همچنین خوابگاه دانشجویی و کتاب فروشی ها و کاربری ها تجاری خرد مجاور آن.



شکل ۱. موقعیت خیابان ملاصدرا در شهر شیراز؛ منبع: Google Earth.



شکل ۳. راه‌های موجود در محدوده
خیابان ملاصدرا؛ ماخذ: Google Earth.



شکل ۲. کاربری‌های موجود در محدوده
خیابان ملاصدرا؛ ماخذ: نگارندگان.

صورت می‌گیرد. در این قسمت از پژوهش، ابتدا مشکلات این خیابان را در برقراری تعاملات بین شهروندان مورد بررسی قرار می‌دهیم و در مرحله بعد سیاست‌های پیشنهادی برای ارتقاء تعامل پذیری این خیابان، با توجه به پارامترهای تعیین‌کننده خیابان‌های تعامل پذیر، در قالب جدولی ارائه می‌گردد.

۲-۳. بررسی عوامل تأثیرگذار بر تعاملات در خیابان ملاصدرا

رفت و آمد عبوری: تداخل میان رفت و آمد سواره و عابران پیاده، یکی از بزرگترین مشکلات در خیابان ملاصدرا

مهم‌ترین و تاریخی‌ترین خیابان شیراز یعنی خیابان کریم خان زند که با قدمتی چند قرن، ارگ کریم‌خانی و باغ‌های تاریخی اطرافش را به هم وصل می‌کند در شمال و خیابان با اهمیت قصرالدشت نیز در جنوب این خیابان واقع شده‌اند. هم‌چنین خیابان‌های اردیبهشت، معدل، هدایت و حکیمی از شرق و خیابان‌های شهید جمالی و خلیلی از غرب راه‌های دسترسی به این خیابان هستند. خیابان ملاصدرا از گران‌ترین بدنه تجاری شیراز محسوب می‌شود و در حال حاضر خیابانی تنگ و همیشه پر ترافیک می‌باشد که برای پیاده و سواره‌گذار از آن به سختی



شکل ۴. عرض کم پیاده رو؛ ماخذ: عکاسی در محل.

می‌باشد. در این خیابان رفت و آمد عبوری و ترافیک سنگینی حاکم است، که بر آن فشار وارد می‌کند و کیفیت زندگی جمعی و فضای عمومی را کاهش می‌دهد. برای توسعه خوب خیابان، و ارتقای کیفیت یکپارچه آن، عریض‌تر کردن پیاده‌رو (شکل ۴) و کاهش تعداد سفرهای وسایل نقلیه خصوصی که از خیابان می‌گذرند، ضرورت دارد. سیستم حمل و نقل سازمان یافته‌ای چون اتوبوس رایگان، تراموا، دوچرخه و ... نیز نیازمند توسعه‌اند تا برای افرادی که به خیابان می‌آیند جایگزینی برای خودروی شخصی باشند.

جداره خیابان: کیفیت ساختمان‌های کنار پیاده‌روها عامل بسیار مهمی برای کیفیت یک ناحیه شهری محسوب می‌شوند (گل، ۱۳۸۹، ص ۳۶). نماهای طبقه همکف خیابان ملاصدرا را اکثراً و بترتیب تمام شیشه‌ای تشکیل داده‌اند که جزئیات طراحی زیادی در آنها قابل مشاهده نیست. از محاسن لبه خیابان ملاصدرا واحدهای کوچک با درهای زیاد می‌باشد که تاثیر خوبی بر جذب مردم به خیابان دارند؛ زیرا این واحدها تعداد زیادی و بترتیب و اجزای مورد استفاده دارند که حتی در یک مسیر کوتاه، مورد تماشا قرار می‌گیرند. این واحدهای کم‌عرض، باعث ایجاد ساختار عمودی می‌گردند که تاثیر بصری مهمی در احساس کوتاه شدن فاصله‌ها دارد و هم‌چنین موجب جذاب‌تر و راحت‌تر شدن قدم زدن در خیابان می‌شود. البته در بعضی از نقاط خیابان، هم‌چون مکانی‌هایی که دیواره صلب دانشکده مهندسی و کاربری‌های مسکونی قرار دارند و هم‌چنین جداره‌هایی که در طول زیادی بسته می‌باشند، این ویژگی تنزل پیدا می‌کند.

گذراندن وقت در خیابان: شمارش‌عابران، گویای تعداد فراوان آن‌ها در خیابان می‌باشد که فقط تعداد اندکی از آن‌ها ماندن و وقت‌گذرانی در خیابان را انتخاب می‌کنند. مستندات فعالیت‌های مستلزم توقف در خیابان ملاصدرا، نشانه نرخ بسیار پایین فعالیت‌ها می‌باشد. فعالیت‌ها بیشتر شامل ایستادن (نگاه کردن به کالاهای موجود در خیابان یا پشت و بترتیب مغازه‌ها، صحبت کردن با دوستان و آشنایانی که با هم قدم می‌زنند)، نشستن روی تک نیمکت‌های موجود می‌باشد. این بدین معنی است که

کیفیت‌های فضاهای عمومی در این خیابان پایین می‌باشد و امکانات برای توقف به صورت مناسبی توسعه نیافته‌اند.

میدانگاه و فضاهای در انتظار توسعه: مکانی برای رویدادهای جمعی در خیابان ملاصدرا دیده نمی‌شود؛ در حالی که این خیابان، با توجه به جذب اقشار مختلف اجتماعی دارای ظرفیت‌های ویژه‌ای در بعضی نقاط خود می‌باشد که تاکنون کشف نشده‌اند. از جمله فضاهای عمومی که در این خیابان نیاز به آنها احساس می‌شود؛ می‌توان به بوستان، میدانگاه یا فضاهای فعال‌تری که به منظور تجمع و فعالیت‌های متنوع استفاده شوند، اشاره کرد. این‌گونه فضاها در زندگی پرتپش این خیابان مکثی ایجاد می‌کنند و حس تعلق را به وجود می‌آورند و هم‌چنین بستری را برای رویدادها، فعالیت‌های اجتماعی و استراحت فراهم می‌آورند.

جداره در شب و فعالیت‌های شامگاهی: تعداد فعالیت‌های شامگاهی و محل آن‌ها، عامل‌های مهمی برای سرزندگی خیابان و ادراک ایمنی به شمار می‌آیند. اگر تعداد فعالیت‌ها در ساعات شامگاهی کم باشد، بازدیدکنندگان احساس می‌کنند خیابان خالی است و از قدم زدن در آن دوری می‌کنند. در خیابان ملاصدرا فعالیت‌ها وجود ندارد تا زندگی در شب این خیابان را به وجود آورد. به همین دلیل با توجه به کاربری‌های موجود، این خیابان شب‌هنگام خالی از تردد شهروندان می‌باشد و از زمان‌وارگی و امنیت آن می‌کاهد. بنابراین نیاز به کاربری‌هایی چون هتل، رستوران و کافه، سینما و تئاتر یا ... در این خیابان احساس می‌شود که زندگی شب‌رادر آن تضمین‌کنند. از دیگر سواکثر جداره خیابان ملاصدرا در شب به صورت بسته (کرکره‌های بسته) می‌باشند (شکل ۷). که این امر موجب می‌شود خیابان در تاریکی فرورود و تونل غیرجذابی به وجود آید که هرگونه میل به دیدن مغازه‌ها و قدم زدن در شب و روزهای تعطیل را از بین می‌برد.

پارکینگ: پارکینگ‌های خیابان ملاصدرا، در خیابان‌های فرعی موجود می‌باشند (شکل ۵ و ۸)، که این مکان‌ها علی‌رغم این‌که وضعیت نسبتاً خوبی را برای افراد مراجعه‌کننده به خیابان فراهم می‌سازند، مشکلات تداخل





شکل ۵. پارکینگ موجود در خیابان‌های فرعی؛ منبع: عکاسی در محل.

ایجاد می‌کند تا از کنار آن عبور کرده یا لحظه‌ای مکث کنند (گل، ۱۳۸۹، ص ۳۶). نماهای جداره‌های خیابان ملاحظه در به جز نمای کتابخانه دانشکده مهندسی و بنای موجود در نبش خیابان اردیبهشت و تعدادی مغازه طلا فروشی جذابیت خاصی را برای شهروند ایجاد نمی‌کنند (شکل ۷) و نیاز به یک سری سیاست‌های تشویقی برای ارتقاء نماهای خیابان، از سوی شهرداری برای مالکان احساس می‌شود.

انقطاع در پیاده‌رو: در خیابان ملاحظه در ۵ انقطاع غیر ضروری یافت می‌شود، که پیاده‌رو باید در این مکان‌ها ادامه یابد، ولی به دلیل تلاقی با خطوط رفت و آمد عبوری مثل خیابان‌های فرعی و خط پارک خودروها قطع می‌شوند (شکل ۶). تاسف‌آور است که عابران پیاده برای اجتناب از برخورد با خطوط ویژه سواره، مجبور به پایین و بالا رفتن در سطوح گوناگون باشند، چراکه این امر برای افراد سالخورده، بچه‌ها و افراد ناتوان نوعی مانع محسوب می‌شود. حال با اصلاح هندسی پیاده‌رو در محل‌های انقطاع، می‌توان این امر را برای عابر پیاده بهبود بخشید.

درختان: درختان خیابان ملاحظه در صورت نامنظم و پراکنده در سطح خیابان موجود هستند (شکل ۸). از آنجا که عرض خیابان نشان دهنده سطح اهمیت آن است، درختان خیابان می‌توانند این تصویر را تقویت کنند و به برقراری سلسله مراتب متمایزی در شناخت خیابان

سواره و پیاده را در خیابان نیز افزایش می‌دهند. خیابان ملاحظه در همچنین با استفاده از پارکینگ طبقاتی درمانگاه مطهری و پارکینگ طبقاتی موجود در خیابان شهید جمالی، زمینه را برای محدود کردن دسترسی وسایل نقلیه شخصی به این خیابان را مهیا می‌سازد.

نشستن در فضای باز: نیمکت‌ها، لبه‌ها، پله‌ها و نشستن روبه روی کافه‌ها و رستوران‌ها از مهم‌ترین مکان‌های خیابان‌ها برای نشستن عابران پیاده می‌باشند. در خیابان ملاحظه تعداد نیمکت‌ها در لبه شرقی آن (۱۲) عدد و در لبه غربی آن (۱) عدد می‌باشد (شکل ۸)، که این آمار بسیار ضعیفی برای یک خیابان پرتردد شهری می‌باشد. هم‌چنین به دلیل عرض کم معابر هیچ یک از اغذیه‌فروشی‌ها نتوانسته‌اند در فضای باز روبه روی خود، امکان نشستن را به خوبی ایجاد کنند. هم‌چنین لبه‌های این خیابان به صورت بسیار پراکنده امکان نشستن را ایجاد می‌کنند و هیچ تدبیر از پیش تعیین شده‌ای در این راستا صورت نگرفته است. ضروری است که در توسعه آینده، مکان‌های از پیش تعیین شده‌ای برای نشستن و استراحت در نظر گرفته شود.

نماهای جذاب: لبه‌ها غالباً محبوب‌ترین مکان برای معاشرت، نشستن یا ایستادن یا تماشا کردن زندگی جمعی هستند. یک لبه سرزنده می‌تواند از طریق نماهای سرزنده به وجود آید که با ستون‌های کنده‌کاری شده، پله‌ها و طاقچه‌ها، محیط جذابی را برای مردم



شکل ۶. انقطاع در پیاده؛ ماخذ: عکاسی در محل.



شکل ۸. برداشت مکانهای نشستن، درختان موجود و پارکینگ ها؛ ماخذ: نگارندگان.



شکل ۷. برداشت جداره در شب، نمای جذاب، توقف غیر ضروری عابر پیاده و مکان هایی که زندگی اجتماعی در آن ها دیده می شود؛ ماخذ: نگارندگان.

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۳۶ پاییز ۱۳۹۳
No.36 Autumn 2014

■ ۱۹ ■

هم چنین با درختکاری منظم می توان محصوریت خیابان را هم تنظیم کرد و برکیفیت پیاده روها افزود. مسیر دوچرخه: در خیابان ملاصدرا هیچ جایگاهی برای مسیر دوچرخه در نظر گرفته نشده است. ضرورت دارد تا

ملاصدرا کمک کنند. خیابان ملاصدرا باید با توجه به اهمیتش در منطقه خود، نظام مندترین درختکاری را داشته باشد. درختکاری ردیفی و منظم در این خیابان باید ادامه یافته و به آن ویژگی متمایز و سایه سار بخشد.

تدابیری در جهت دعوت مردم به دوچرخه سواری به اجرا دوچرخه سواران احساس می شود. خطوط اختصاصی در آید. در این راستا نیاز به شبکه ای امن برای دوچرخه در موقعیتی امن، فواصل مشخص در

جدول ۱. مولفه عملکردی: اولین مولفه از مولفه های سه گانه؛ ماخذ: نگارندگان.

مولفه عملکردی		
کیفیت	ابعاد	راهبرد
کیفیت قرارگاه های رفتاری	اشتغال فعال	در نظرگیری کاربری و کالبد مناسب برای انجام انواع فعالیت های هنری - علمی، گردهمایی ها و گفت و گو کردن، امکان قدم زدن بدون توقف با بهره مندی از کالبد زیبا و کفپوش مناسب، در نظر گیری مکان هایی برای خوردن و استراحت کردن، ایجاد فضای خیابانی متناوب و میدانچه هایی برای کوتاه به نظر رسیدن مسیر پیاده.
	اشتغال غیر فعال	امکان مشاهده و نظاره دیگران، ایستادن، نشستن، شنیدن، رعایت حریم و حباب های شخصیتی افراد، ایجاد دیده های بدون مانع و جذاب.
	تعامل پذیری	امکان حضور گروه های مختلف اجتماعی (سالخوردگان، کودکان، زنان و ...)، فرصت برای صحبت کردن و تعامل با آشنایان، دوستان و ...، در نظر گیری انواع فعالیت های فردی و جمعی، افزایش تعداد افراد موجود در فضا، پتانسیل شکل گیری گروه های اجتماعی.
	انعطاف پذیری فعالیتها	امکان انجام فعالیت ها در ساعات مختلف شبانه روز، فصول مختلف سال و حتی در روزهای تعطیل، کشاندن فعالیت بعضی از کاربری ها به بیرون، انواع فعالیت ها برای تمامی سنین.
کاربری ها	کاربری مختلط	در نظر گیری کاربری های مختلف برای تنوع و جلوگیری از شب مردگی، بناهای مسکونی در نزدیکی محور اصلی خیابان در نظر گرفته شوند.
	کاربری جذاب	در نظر گیری کاربری هایی چون: فروش پوشاک، شیرینی فروشی، گل فروشی، سینما، اغذیه فروشی، کتاب و روزنامه فروشی، مراکز هنری، موسسات آموزشی و
	مکان سوم	کاربری هایی چون: کافه ها، کافی شاپ ها، رستوران، کتابخانه ها، گالری ها و
دسترسی و ارتباط	نفوذ پذیری و راحتی دسترسی به فضا	امکان نفوذپذیری بالا به جداره ها و بلوک های اطراف، راحتی دسترسی به فضای خیابان و طبقات بالایی ساختمان های جداره، اتصال پیاده راه به سامانه حمل و نقل همگانی.
	تسلسل حرکت	حفظ تسلسل حرکت، حمایت از مکث، سکون و سرعت کم، از بین بردن انقطاع در پیاده رو.
	کنترل	کنترل ورود و خروج انواع وسایل نقلیه و ساماندهی آنان و هم چنین کنترل پارکینگ ها.
	سیستم حمل و نقل	تقویت دسترسی عابران پیاده به خیابان، اولویت دادن به پیاده و تقویت شبکه دسترسی پیاده برای قدم زدن، بروز برخورد های اجتماعی و دسترسی به کاربری های مجاور، بهره گیری از سیستم حمل و نقل مختلط، حمل و نقل عمومی و جذاب، در نظر گیری مسیر دوچرخه و امکانات برای آن، در نظر گیری پارکینگ های عمومی.
ایمنی و امنیت	امنیت روانی و فیزیکی	رویت پذیری فضا (چشمان خیابان) توسط کاربری های فعال در شب و کاربری مسکونی، همپوشانی فعالیتها در فضا و زمان، شناسایی وحذف مناطق نا امن، نورپردازی مناسب کنترل مکان: ۱- مکانیکی (دوربین، دروازه و ...)، ۲- طبیعی (تعریف فضا، قلمرو و ...)، ۳- سازمانی (پلیس، نگهبان و ...).
	ایمنی	ایجاد حریم برای پیاده توسط درختان، کنترل سرعت سواره با طراحی مناسب خیابان، کم کردن برخورد سواره و پیاده، طراحی بیرون آمدگی های پیاده رو در تقاطع ها.

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۳۶ پاییز ۱۳۹۳
No.36 Autumn 2014

■ ۲۰ ■

تقاطع‌ها، رنگ‌آمیزی خطوط دوچرخه، اطلاعات و .. کافی دوچرخه سوار است. رانندگان هنگامی می‌آموزند مواردی هستند که آگاهی بیشتری را فراهم می‌کنند. راز برای دوچرخه‌سواران اهمیت قائل شوند که دو چرخه محبوبیت و ایمن‌سازی دوچرخه‌سواری، داشتن تعداد سواری بخشی از فرهنگ عمومی رفت و آمد باشد.

جدول ۲. مولفه تجربی- زیبایی شناختی: دومین مولفه از مولفه‌های سه گانه؛ ماخذ: نگارندگان.

مولفه تجربی - زیبایی شناختی		
کیفیت	ابعاد	راهبرد
کیفیت محیط کالبدی - فضایی (محیط عینی)	سازمان کالبدی	درنظرگیری فرم و هندسه جذاب هنگام طراحی جداره های خیابان، استفاده از واحدهای کوچک و کم عرض (۱۰ الی ۲۰ درب در هر ۱۰۰ متر)، ارتقای کیفیت نماهای طبقه همکف، بهره گیری از جاذبه‌های بصری برای پیاده، به کارگیری معماری خاص برای بناهای مهم، تعریف ورودی های دعوت کننده، ایجاد فرصت کالبدی برای نشستن و گردهمایی افراد و گروه ها، استفاده از تناسبات ۱ به ۲ و ۱ به ۱/۵ برای عرض خیابان، استفاده از مصالح بومی.
	استخوان بندی فضایی و توده و فضا	تعریف و کنترل ورودی و خروجی های خیابان، ایجاد ریتم و ضرباهنگ در لبه‌ها و جداره‌ها، گشودگی فضایی و ایجاد میدانچه‌ها برای مکث و سکون، درنظرگیری تراکم مطلوب، ایجاد کردن پیوستگی فضایی ضوابط مشخص برای تورفتگی ها و بیرون آمدگی ها.
	رویت پذیری	شفافیت جداره ها برای تبادل بصری افراد و اتفاقاتی که در داخل بنا رخ می دهد، امتزاج فضای بیرون و درون، دسترسی بصری و کالبدی.
کیفیت محیط ادراکی - حسی (محیط ادراکی)	نقشه نولی	رعایت حریم و سلسله مراتب فضای های عمومی و خصوصی و ارتباط صحیح آن ها.
	انعطاف پذیری کالبدی	استفاده هر چه بیشتر از نرم فضا ها برای جدا کردن حریم ها، درنظرگیری پیوستگی کف، تامین شرایط مناسب برای نا توانان جسمی و افراد با کالسکه بچه.
کیفیت محیط ادراکی - ادراکی (محیط ادراکی)	تحلیل ساختار کالبدی خیابان	بالا بردن خوانایی و وضوح نماهای خیابان و مسیر پیاده طراحی با توجه به مقیاس انسانی، در نظر گیری پیوستگی لبه ها و جداره ها، یکپارچگی و وحدت نماهای ساختمان ها، نظم و هماهنگی در طراحی کالبدی خیابان.
	سرزندگی	تداوم حضور شهروندان در خیابان، شور و هیجان ناشی از فعالیت های موجود، تشویق و راغب کردن مغازه داران به مشارکت در امرزیا سازی فضاهای رو به روی مغازه خود.
کیفیت محیط ادراکی ذهنی (محیط شناختی)	معانی انضمامی	در نظر گیری عناصر محیطی با هویت، به گوش رسیدن آوای گذشته (قرائت میراث فرهنگی)، حفاظت تاریخی، تداعی معانی فرهنگی، شخصیت بخشی به طراحی، ایجاد خاطره در اذهان شهروندان.
	منظر ذهنی (فضایی و زمانی)	ایجاد حس جهت یابی، نشانه گذاری کالبدی و فعالیتی توسط بناهای شاخص، تعیین و تشخیص فضاهای خیابان، طراحی کفیپوش به گونه ای که عابر را هدایت کند.

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۳۶ پاییز ۱۳۹۳
No.36 Autumn 2014

■ ۲۱ ■

جدول ۳. مولفه زیست محیطی: سومین مولفه از مولفه‌های سه گانه؛ ماخذ: نگارندگان.

مولفه زیست محیطی		
کیفیت	ابعاد	راهبرد
کیفیت اقلیم خرد فضاهای شهری	آسایش فیزیولوژیکی و ذهنی	آفتاب گیری معبر در ماه های سرد سال، سایه اندازی در ماه های گرم سال، در نظر گیری گردش هوا و استفاده بهینه از باد، رطوبت و ...، استفاده از درختان فراوان، سایبان های متعدد در مسیر، استفاده وسیع و منظم از آب، خاک، هوا و گیاهان برای فضاها.
	کیفیت اصوات، بو و رایحه محیط	در نظر گیری کاربری هایی چون گل فروشی، اغذیه فروشی ها، شیرینی فروشی، رستوران ها و ...، در نظر گیری فعالیت هایی که صدای آن ها موجب سرزندگی فضا می شود چون اجرای موسیقی و ...
	تقلیل آلودگی ها	اولویت دادن به پیاده، دوچرخه و سپس حمل و نقل عمومی، باز یافت مواد.

۴. نتیجه گیری

۴-۱. پیشنهادات راهبردی برای بهبود تعاملات در خیابان

ملاصدرای شیراز

پیاده‌رو، کمبود فضاهای جمعی برای مکث و سکون و گردهمایی، کمبود جای نشستن، نبود فعالیت در شب و روزهای تعطیل، ازدحام سواره‌رو، شرایط کالبدی نامناسب و غیره توانایی برقراری تعاملات را بین مراجعه‌کنندگان ندارد. در سطح سوم با توجه به شناخت از بستر مورد مطالعه و عوامل زمینه ساز برای برقراری تعاملات در خیابان‌های تجاری، به چهار چوب طراحی برای خیابان ملاصدرای شیراز با رویکرد افزایش تعاملات رسید.

با توجه به مشکلات خیابان ملاصدرا در برقراری تعاملات بین شهروندان و بررسی عوامل تاثیر گذار بر این تعاملات، راهبردهایی برای تعامل پذیر کردن خیابان ملاصدرای شیراز؛ با توجه به چهارچوب طراحی شهری، که در بخش ۴ - ۲ همین مقاله به آن اشاره شد، در قالب جدولهایی با سه مولفه عملکردی (جدول ۱)، تجربی - زیبایی شناختی (جدول ۲) و زیست محیطی (جدول ۳) ارائه شده‌اند.

منابع و ماخذ

۱. بهزادفر، مصطفی، رزاقی اصل، سینا (۱۳۸۸)، «خیابان اصلی: الزامات و توقعات طراحی شهری» نشریه آبادی، سال نوزدهم، شماره ۶۳، تابستان، تهران، صفحات ۶۳-۵۶.
۲. پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۸)، «راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران»، تهران، انتشارات شرکت طرح و نشر پیام سیما، چاپ چهارم.
۳. جیکوبز، آلن بی (۱۳۸۸)، «مفاهیم و اصول برنامه‌ریزی خیابان ویژه» نشریه آبادی، مترجمان بهزاد اسکندر افشار و مژگان محمودی راد، سال نوزدهم، شماره ۶۳، تابستان، تهران، صفحات ۴۳ - ۳۸.



فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۳۶ پاییز ۱۳۹۳
No.36 Autumn 2014

■ ۲۲ ■

پذیر؛ محل درنگ و ماندن» سازمان زیباسازی شهر تهران، نشریه شهر زندگی، زیبایی، شماره ۲، دوره اول، زمستان، صفحات ۴۵-۳۶.

16) Carr, S., Mark, F., Leanne, R. and Andrew Stone (1992). Public Space, Massachusetts: Cambridge university press.

17) Gehl, j. (2002). Public space and Public life, The Danish Architectural Press.

18) Gehl, J., Johansen, L. and S. Reigstad (2006). "Close encounters with buildings", Urban Design International, no. 11, pp. 29-47.

19) Mehta, V. (2007). 'Lively Streets, Determining Environment Characteristics to Support Social Behaviour', Journal of Planning Education and Research, vol. 27, no. 2, pp. 165-187.

20) Rapoport, A. (1984). "Culture and The Urban Order", In: Agnew John Mercer and David Sopher (Eds.), The City in Cultural Context, Boston: Allen and Unwin.

21) Walzer, M. (1986). "Pleasures and Costs of Urbanity", Dissent vol. 33, no. 4, pp. 470-475.

22) www.pps.org (accessed: 2013/7/21)

23) www.gehlarchitects.com (accessed: 2013/8/6)

۴. جیکوبز، جین (۱۳۸۸)، «مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی»، مترجمان حمیدرضا پارسا و آرزو افلاطونی، تهران، دانشگاه تهران، چاپ دوم.

۵. دانشپور، سید عبدالهادی، چرخچیان، مریم (۱۳۸۶)، «فضاهای عمومی و عوامل موثر بر حیات جمعی» نشریه باغ نظر، شماره ۷، بهار و تابستان، تهران، صفحات ۲۸-۱۹.

۶. عندلیب، علیرضا (۱۳۸۹)، «فضای جمعی و حیات مدنی» نشریه تخصصی منظر، شماره ۷، خرداد، تهران.

۷. کارمونا، متیو و دیگران (۱۳۸۸)، «مکان‌های عمومی - فضاهای شهری»، مترجمان دکتر فریبا قرایی، مهشید شکوهی، زهرا اهری و اسماعیل صالحی، تهران، انتشارات دانشگاه هنر.

۸. گل، یان (۱۳۸۷)، «زندگی در فضای میان ساختمان‌ها»، ترجمه شیماشستی، تهران، انتشارات جهاد دانشگاهی، چاپ اول.

۹. گل، یان (۱۳۸۹)، «فضاهای عمومی و زندگی جمعی»، مترجم علی غفاری و صادق سهیلی پور، تهران، مرکز چاپ و انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.

۱۰. گلکار، کورش (۱۳۷۹)، «مؤلفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری» نشریه علمی - پژوهشی صفا، شماره ۳۲، تهران، صفحات ۶۵ - ۳۸.

۱۱. لنارد، هنری و لنارد، سوزان (۱۳۷۷)، «طراحی فضای شهری و زندگی اجتماعی» نشریه معماری و شهرسازی، مترجم رسول مجتبی پور، شماره ۴۵.

۱۲. لنگ، جان (۱۳۸۸)، «آفرینش نظریه معماری»، مترجم دکتر علیرضا عینی فر، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ چهارم.

۱۳. لنگ، جان (۱۳۸۶)، «طراحی شهری»، ترجمه سید حسین بحرینی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم.

۱۴. ماجدی، حمید، منصوری، الهام، حاجی احمدی، آذین (۱۳۹۰)، «بازتعریف فضای شهری - مطالعه موردی: محور ولی عصر حدفاصل میدان ولی عصر تا چهارراه ولی عصر» نشریه مدیریت شهری، شماره ۲۷، بهار و تابستان، تهران، صفحات ۲۶۳ - ۲۸۳.

۱۵. معینی، سید مهدی (۱۳۹۰)، «خیابان‌های معاشر



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۳۶ پاییز ۱۳۹۳
No.36 Autumn 2014

■ ۲۴ ■