

تدوین الگوی مفهومی مراکز شهری شاد با تاکید بر تجارب موفق جهانی

مهرنوش سحر: دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری، گروه شهرسازی، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

گلناز مرتضایی*: استادیار، گروه شهرسازی، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

Mortezaei.g@gmail.com

چکیده

یکی از نیازهای روحی و تمایلات انسان میل به شادی است. در همین راستا در مطالعات جدید شهری، شادی به یک مفهوم کلیدی تبدیل شده و ادبیات شادی روی نقش مکان، جوامع محلی و پیوستگی اجتماعی حساب جدی باز می کند. شهر شاد^۱ متشکل از فضاهای شهری شاد به منظور تعامل مردمان شاد است؛ مردمانی که هم تجربه شادی لحظه ای را داشته باشند و هم شادی ماندگار را تجربه کرده باشند. خلق شهر شاد، کاری است همگانی و مسئولیت آن به عهده یک نفر یا ارگان مشخصی نیست، فلذا آنچه در این بین بر عهده طراحان شهری است، فراهم سازی بستر چنین فعالیت هایی است. بر این اساس تدوین چارچوبی مدون برای طراحی فضاها و مراکز شهری شاد از اهمیت بالایی برخوردار است. بنابراین پژوهش حاضر با مرور مبانی نظری مرتبط با انگاشت های موضوع و همچنین مرور تجربیات جهانی با هدف تدوین الگوی مفهومی مراکز شهری شاد گام برداشته است. این پژوهش از زمره پژوهش های توصیفی- تحلیلی قرار دارد و برای گردآوری اطلاعات از روش کتابخانه ای استفاده شده و تجزیه و تحلیل اطلاعات نیز به صورت فراتحلیل می باشد. نتایج تحقیق نشان میدهد که در دهه اخیر موضوع شادی مورد توجه متخصصان شهری قرار گرفته و شهرهایی همچون کپنهاگ^۲ و بوگوتا^۳ مبتنی بر تجارب خود در حال تولید ادبیات این حوزه هستند. کیفیت شهر و فضاهای شهری عاملی موثر بر شادی بوده و میزان شادی در فضاهای شهری نیز می تواند نمودی از کیفیت فضاها باشد. از این رو می توان شادی را همچون سرزندگی، کیفیتی پایه در فضاهای شهری دانست. نگاه به داده های جهانی نشانگر وضعیت نامناسب ایران در زمینه شادی است که بخشی از این وضعیت را می توان در کیفیت فضاهای شهری و زمینه های بروز شادمانی در این فضاها جستجو کرد. در نهایت معیارها و شاخص های موضوع منتج از مرور مبانی نظری تدوین شده است.

واژه های کلیدی: الگوی مفهومی، مراکز شهری، شهر شاد، تجارب موفق جهانی

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

۱- مقدمه

یکی از نیازها روحی و تمایلات انسان میل به شادی است (سماواتی و رنجبر، ۱۳۹۶). به بیانی دیگر یکی از عوامل مهم در سلامتی روانی افراد یک جامعه «شادی» است. شادی به عنوان یکی از مولفه های اصلی بهزیستی و هدف اصلی روانشناسی مثبت‌گرا مطرح می‌شود. شادی از نظر آراگیل^۱ دارای دو بعد است، عاطفی و شناختی. بعد عاطفی آن به معنای غلبه ی عواطف مثبت بر عواطف منفی است و بعد شناختی به معنای رضایت کلی است که یک فرد نسبت به زندگی خود دارد (خلیلی و دیگران، ۱۳۹۱: ۴). شادی یک کانسبت و مفهوم نامشخص نیست، بلکه معادله ای تعریف شده و قابل اندازه گیری است و مستقیماً تحت تاثیر محیط ساخته شده پیرامون انسان است (سماواتی و همکاران، ۱۳۹۵). شادی یک مفهوم جمعی است که همه عناصر سیستم شهر را در برمی گیرد (Costanzo et al, ۲۰۰۸). بنابراین، شادابی، امری مهم و بنیادی است و نتیجه «شهر شاد»، شادابی شهروندان و ارتقای هویت آنان خواهد بود (خنیفیر، ۱۳۹۲: ۶۹). در همین راستا در مطالعات جدید شهری، شادی به یک مفهوم کلیدی تبدیل شده و ادبیات شادی روی نقش مکان، جوامع محلی و پیوستگی اجتماعی و حس تعلق حساب جدی باز میکند. انریکه پنالوسا^۲ با ابداع مفهوم «شادی شهری» پتانسیل شادی و رفاه را در سیاست های دولتی، برنامه ریزی و تصمیم گیری آشکار نمود. سیاست های پنالوسا و تصمیم گیران در زیر ساخت های رفاه، نقش حیاتی برنامه ریزان و تصمیم گیران را در کمک به ارتقای کیفیت زندگی و شادی ساکنان شهرهایشان مورد تاکید قرار داد (Gardner et al, ۲۰۰۴).

نظریه شهر شاد که در سال ۲۰۱۳ توسط چارلز مونتگمری^۳ ارائه شد؛ می‌کوشد تا از طریق ابزارهای طراحی و برنامه‌ریزی شهری و با ایجاد فضاهای مطلوب، سرزنده و پویا، جریان زندگی روزمره در فضاهای شهری را به بستری برای کاهش استرس و تنش‌های عصبی و اجتماعی شهروندان و ساکنان آنها تبدیل کند. شهر شاد متشکل از فضاهای شهری شاد به منظور تعامل مردمان شاد می‌باشد؛ مردمانی که هم تجربه شادی لحظه‌ای را داشته باشند و هم شادی ماندگار را تجربه کرده باشند. فضاهای نگهداری شده و طبیعی، فضاهای باز و دارای اهمیت تاریخی در کنار نظم بصری، فضاهایی که به آنها حس راحتی، امنیت و آرامش روانی را منتقل می‌کند همواره فضاهای محبوب مردم می‌باشند (جک نسر، ۱۳۹۳: ۷۸). مرور ادبیات نظری شهر شاد نمایانگر آن است که تجربه‌های توسعه، ساماندهی، بازآفرینی فضاهای شهری و همچنین برنامه‌های ویژه مدیریت شهری، نقش مهمی در شکل‌گیری این رویکرد داشته‌اند به گونه‌ای که اساساً فلسفه شکل‌گیری کتاب «شهر شاد» مونتگمری، دیدار با انریکه پنالوسا شهردار شهر بوگوتا و تحلیل اقدامات انجام‌شده توسط وی در ارتقا کیفیت فضاهای شهری بوده است (Montgomery, ۲۰۱۳: Gardner et al, ۲۰۰۴).

یکی از عوامل ارتقای شادی در شهر را می‌توان طراحی محیط دانست که باید باید مردم را به یکدیگر نزدیک تر کند، طراحی شهری یکی از دانش‌هایی است که می‌تواند با تغییرات محیطی زمینه ساز شادی باشد و با ارائه راهکارهایی میزان رضایت مردم از زندگی (بعد شناختی) و احساس شادی آنها (بعد عاطفی) را ارتقا دهد (خلیلی و دیگران، ۱۳۹۱: ۶). ایجاد شهر شاد، کاری است همگانی و مسئولیت آن به عهده یک نفر یا نهاد و ارگانی مشخص نیست. فلذا آنچه در این بین بر عهده طراحان شهری است، فراهم سازی بستر چنین فعالیت‌هایی می‌باشد. بر این اساس تدوین چارچوبی مدون برای طراحی فضاها و مراکز شهری شاد از اهمیت پژوهشی بالایی برخوردار است. بنابراین پژوهش حاضر با هدف تدوین الگوی مفهومی مراکز شهری شاد با تاکید بر تجارب موفق جهانی نگاشته شده است.

۲- پیشینه پژوهش

امروزه توجه به مسائل روانی در شهرها اهمیت زیادی پیدا کرده است. تا قبل از دوران مدرن آشفتگی کمتری در سطح شهرها وجود داشت و علت آن را می‌توان پیاده مدار بودن شهرها دانست، دوران مدرن نیز خود پاسخی در برابر شرایط بهداشتی دوران گذشته است که این امر نشان دهنده این است که بشر دائم به دنبال حل مشکلاتی است که در سطح شهر برایش به وجود می‌آید، بنابراین مشکلاتی که در دوران مدرن به وجود آمد توجه محققان و شهرسازان را برای رفع آن مشکلات جلب کرد. رقابت به وجود آمده در سطح کشورهای مختلف باعث شد که محققان به دنبال عینی کردن مفهوم شادی باشند و بتوانند آن را در سطح کشور خود بسنجند تا با دیگر کشورها رقابت کنند، بنابراین این رویکرد رویه ای جهانی به خود گرفت.

اگرچه سنت طولانی درباره شادی و شادکامی وجود دارد، اما تنها در دوره اخیر است که این موضوع مورد پژوهش های علمی قرار گرفته است. اولین مطالعات در طول دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ انجام گرفت. رشته روان شناسی شهری که در سال های دهه ۱۹۷۰ با مطالعات میلگرام از روان شناسی اجتماعی سر بر آورد، بهترین و مناسب ترین رویکرد برای فعالیت در این زمینه است. در مطالعات شهری، شادی به یک مفهوم کلیدی تبدیل شده و ادبیات شادی روی نقش مکان، جوامع محلی و پیوستگی اجتماعی و حس تعلق حساب جدی باز می‌کند. انریکه پنالوسا، با ابداع مفهوم شادی شهری پتانسیل شادی و رفاه را در سیاست های دولتی، برنامه ریزی و تصمیم گیری آشکار نمود (Gardner et al, ۲۰۰۴). در ایران، به جز پژوهش های اندک، آن هم بیشتر با رویکردی روان شناختی و با محور قرار دادن فرآیندهای ذهنی منجر به شادی یا ناشادی، توجه درخوری به این موضوع نشده است.

به طور کلی در پژوهش های داخلی و خارجی به تعریف و بررسی موضوع شادی و سرزندگی و عوامل تاثیرگذار بر شادی پرداخته شده است و همچنین راهکارهایی برای ارتقا سرزندگی از طریق برنامه ریزی و طراحی ارائه شده است. در پژوهش های انجام شده در حوزه شهر شاد، از مفهوم شادی به صورت مستقل استفاده نشده و شادی را معادل سرزندگی اعلام کرده اند.

۳- روش پژوهش

هر پژوهش علمی، با توجه به اهداف پژوهش، نیاز به یک روش تحقیق مناسب با موضوع دارد. منظور از روش تحقیق ابزار و راه‌حل‌های رسیدن به نتیجه در رابطه با یک مسئله خاص است. بکارگیری یک روش پژوهش مناسب تنها راه دستیابی به دستاوردهای قابل قبول علمی می‌باشد. پژوهش پیش رو از نظر هدف کاربردی و از لحاظ ماهیت روش در زمره پژوهش های توصیفی-تحلیلی قرار دارد. در پژوهش حاضر برای گردآوری اطلاعات از روش کتابخانه ای استفاده می‌شود. بر این اساس از مقالات و پایان‌نامه‌ها و کتاب‌های موجود در کتابخانه دانشگاه و سایر کتابخانه‌های شهر و همچنین سایت‌های مرجع بهره‌گیری شده است. روش تجزیه و تحلیل اطلاعات نیز به صورت فراتحلیل می‌باشد.

^۱ Michael Aragail

^۲ Enrique Penalosa

^۳ Montgomery

۴- مرور مبانی نظری پژوهش

در این قسمت مبانی نظری مرتبط با رویکرد شهر شاد، مراکز شهری و نیز طراحی شهری مورد بررسی قرار گرفته است. اطلاعات این بخش از طریق مطالعات کتابخانه‌ای گردآوری شده است.

۴-۱- تبیین روابط میان شادی و شهر

سقراط^۱ در قرن پنجم پیش از میلاد گفته است هدف اصلی از ایجاد شهر تامین نشاط و خوشبختی شهروندان است. این گفته سقراط رابطه قوی و بنیادی میان شهر و شهرسازی و نشاط و سرزندگی را نشان می‌دهد. بر مبنای این دیدگاه است که شهر وسیله‌ای برای نیل به شادی، نشاط و سرزندگی تلقی می‌گردد و اسباب شادی فردی، جمعی و همگانی را فراهم می‌آورد. ضرورت شادی در برنامه‌ریزی‌های اقتصادی و اجتماعی دولت‌ها نیز خود را نشان می‌دهد. اگر دولت‌ها به بالا بردن سطح شادی در جامعه توجه کنند، در اجرای برنامه‌های خود موفق‌ترند و این موضوع در نهایت باعث بهره‌وری بیشتر افراد جامعه خواهد شد. به همین دلیل است که دولت‌ها سعی دارند شهرهای شاد، سرزنده، و شاداب ایجاد نمایند تا بر این اساس بهره‌وری مردمان سرزمین‌شان را افزایش دهند و در اجرای برنامه‌های کلان خود موفق باشند. دولت‌هایی که عملکرد خوبی دارند نابرابری‌ها و بی‌عدالتی‌ها در سطح جامعه را کاهش می‌دهند و اقدامات مؤثر و جمعی جهت افزایش سطح متوسط شادی به کار می‌بندند. بر این اساس، شادکامی هدف مشترک بیشتر دولت‌ها و بلکه تمام انسان‌هاست و لذا همه به نوعی در تلاش برای رسیدن به جامعه شاد، سرزنده و شاداب می‌باشند و برای دست‌یابی به این مهم، مجموعه‌ای از اقدامات و فعالیت‌هایی را تعریف می‌نمایند تا ضمن دست‌یابی به شادی فردی، شادی جمعی نیز محقق گردد تا زمینه شادابی شهری و سرزندگی شهری فراهم گردد. امروزه به دلایل فوق‌الذکر، تأمین نشاط، شادابی، و سرزندگی شهری به یکی از دغدغه‌های مدیران بدل شده است. تأمین سرزندگی شهری به عنوان یک آرمان در تمام اسناد، مدارک، گزارش‌ها، طرح‌های پژوهشی و حتی شعارهای انتخاباتی دیده می‌شود. شهر می‌تواند فرصت‌های گوناگونی را برای تجربه شادی و نشاط در اختیار شهروندان قرار دهد. بین شادی فردی، شادی جمعی و شهر شاداب تعامل و ارتباط تنگاتنگی وجود دارد (وزیری، ۱۳۹۴).

به طور کلی می‌توان گفت بعضی از عوامل زمینه‌ساز شادی در شهر در جدول (۱) ارائه شده است.

جدول ۱- عوامل مؤثر بر شادی در شهر، ماخذ: نگارنده

احساس سالم بودن، احساس امنیت و اعتماد به اطرافیان، وجود عدالت در جامعه، حس تعلق افراد به مردم، شهر، محیط زندگی، احساس آزادی، روابط اجتماعی پایدار، دسترسی به حمل و نقل عمومی، لمس بیشتر طبیعت و ... (مونتگمری، ۲۰۱۳).	از دید چارلز مونتگومری
نبود فقر، سالم و تندرست بودن، برخورداری از آب سالم، مردم تحصیل کرده، کاهش نابرابری‌ها و وجود عدالت، انرژی پاک و مقرون به صرفه، رشد اقتصادی، روابط اجتماعی، مشارکت‌پذیری، تغییرات اقلیمی و ... (live happy, ۲۰۱۶).	سازمان ملل متحد
نبود فقر و بیکاری، فرهنگ کاری راحت و بی‌تنش، خانواده‌های محکم، دانشگاه‌های رایگان، هویت اجتماعی مشخص برای جوانان، طبیعت بکر و معماری شهری زیبا، آلودگی محیطی ناچیز و امکان انجام ورزش کوه‌نوردی، شبکه اجتماعی بسیار قوی، شهر دوستدار محیط زیست، خدمات بهداشتی رایگان و ... (صفری‌نیا و همکاران، ۱۳۹۴)	شهر شاد دانمارک

۴-۲- خاستگاه ایده شهر شاد

با انقلاب صنعتی و اوضاع نابسامان شهرهای اروپایی دوران مدرن پاسخی بود به اوضاع نابسامان این شهرها به منظور برطرف کردن مسائل موجود در شهرها بود در نهایت پس از دوران مدرن رویکرد شهر شاد به گونه‌ای پاسخ به مدرنیست به تدریج به وجود آمده و همزمان با تغییر رویکردهای بررسی به شادی در میان نظریه پردازان ۱۹۶۱ بوده است که از شهرسازی، سیاست و ... گردید این جنبش به دنبال ایجاد شکل و روح، روانشناسی به تدریج وارد حیطه معماری شهر بر اساس مدل رویارویی است که هدف نهایی آن پایین آمدن نرخ جرم و جنایت در کشورهای در حال توسعه بوده است (مونتگمری، ۲۰۱۳).

از سال ۱۹۶۰ به بعد بررسی کیفیت زندگی مردم و سنجش میزان شادی آنها در جوامع توسعه یافته شروع شد، دولت‌ها به گونه‌ای مرتب به سنجش معیارها در جوامع خود پرداختند (موسوی، ۱۳۹۲). پادشاه مرحوم بوتان^۲ اولین رهبر ملی بود که شادی را به عنوان یک شاخص برای اندازه‌گیری سلامت ملی در سال ۱۹۸۰ ارائه داد. در سال‌های اخیر، دیوید کامرون^۳، نیکلا سارکوزی^۴ و همچنین بسیاری دیگر از سیاستمداران شادی را برای اندازه‌گیری پیشنهاد کرده‌اند و امروزه شادی تبدیل به یک اندازه‌گیری رایج برای رتبه‌بندی ملی در سراسر جهان انتخاب شده است (Gao, ۲۰۱۶: ۱۹). به گونه‌ای که امروزه ارزیابی شادی به عنوان یک استاندارد ملی در بسیاری از کشورها شناخته شده است (Thin, ۲۰۱۲). موارد شادی‌آفرینی که قبل از سال ۲۰۰۷ برای ایجاد شادی در شهرها عنوان شد تماماً به صورت مقیاس‌های بالایی برای شادی مد نظر بوده است. اقدامات پنالوسا شهردار بوگاتا از جمله نخستین اقدامات شاد کردن شهر در مقیاس‌های کوچک تر بود (مدنی پور، ۱۳۸۷). ایده شهر شاد از سال ۲۰۰۷ آغاز شد؛ زمانی که چارلز مونتگومری از خیابان پر هرج و مرجی در بوگاتا با دوچرخه عبور می‌کرد و ملاقات با شهرداری که اصرار داشت به منظور ایجاد شادی بیش‌تر، یک کلان‌شهر را دوباره پیکربندی نماید. انریکه پنالوسا معتقد بود: با تغییر شکل شهرهای خشن و فقیر توانسته شهروندان را شادتر نماید. ما ممکن است قادر به رفع مشکلات اقتصادی نباشیم. اما می‌توانیم شهرهایمان را طوری طراحی کنیم که شان و مقام مردم را بالا ببریم، تا آنها احساس کنند که قوی و ثروتمند هستند. شهر می‌تواند آنها را شادتر گرداند. همچنین معتقد بود که شهرهای ثروتمند آمریکا با ساخت و سازهای نامناسب موجب کاهش سطح شادی شده‌اند. پنالوسا نه قول ماشین و نه قول انقلاب اجتماعی را داد. او تعهد داده بود که مردم بوگاتا را شادتر گرداند. از دید او یک فضای عمومی عالی در شهر نوعی کالای جادویی است و هیچگاه از شاد کردن افراد دست بر نمی‌دارد. مونتگومری این ایده را در علوم اعصاب و روان و رفتن به شهرهایی نظیر پاریس و مکزیکوسیتی تا ابوظبی و ... جستجو نمود. ماجراها و بینش‌های او در کتاب شهر شاد منتشر گردید (مونتگومری، ۲۰۱۳). از سال ۲۰۱۱ در سازمان ملل موارد شادی‌آفرین به تصویب رسید به گونه‌ای که تمام کشورهای دنیا باید شادی مردمشان را افزایش بدهند؛ در تمام کشورهای پیشرفته دنیا نظیر

^۱ Socrates

^۲ Kingdom of Bhutan

^۳ David William Donald Cameron

^۴ Nicolas Sarkozy

آمریکا، انگلستان، آلمان، ژاپن، فرانسه و... برنامه هایی را برای افزایش شادی بین مردم به تصویب رساندند و تلاش های بسیار زیادی را در این مسیر در حال انجام هستند (۶: ۲۰۱۳، Wiking).

۴-۳- مفهوم رویکرد شهر شاد

دینر^۱ (۲۰۱۸) شادی را به عنوان رضایت از زندگی و داشتن احساسات مثبت بیش از احساسات منفی معرفی می کند. مسائل سطح فردی مانند توانایی مردم برای کنار آمدن با زندگی در حالی که به طور همزمان برای معیارهای گسترده تر از جمله سلامت ذهنی و رضایت مالی، روابط اجتماعی و دیدگاه های اقتصادی برای بهبود در آینده جز موارد شادی در سطح جامعه م ی شود (۲۰۰۶، haller et al.). به طور کلی می توان گفت رویکرد شهر شاد به دنبال افزایش خوبی و کاهش موارد منفی در شهرها است؛ اما ماتریس شهر شاد از آزادی، فضاهای عمومی غنی، اوقات فراغت و خیابان های امن است. شادی در یک شهر بستگی به شرایط و ویژگی های آب و هوایی، اجتماعی و اقتصادی و امکانات دارد، اما رویکرد شهر شاد بیش از هر چیز میتواند بر طبقه پایین جامعه تأثیرگذار باشد، زیرا آنها مستلزم نگرانی های خاص در برنامه ریزی شهری هستند؛ به دلیل اینکه آنها از لحاظ اجتماعی و اقتصادی از سطح پایین تری برخوردار هستند، بنابراین انجام تحقیقات تخصصی برای این قشر ضروری تر است، زیرا عوامل مؤثر بر شادی معمولاً در قشر فقیر جامعه بسیار کمتر از قشر مرفه جامعه است، علاوه بر آن برای ایجاد شادی در شهر هزینه زیادی لازم نیاز نیست پرداخته شود و به راحتی با کارهای خلاقانه میتوان رضایت به زندگی را افزایش داد (موننگمری، ۲۰۱۳).

۴-۴- پیامدهای رویکرد شهر شاد

با توجه به روان شناسانه بودن رویکرد شهر شاد، در وهله اول باید انتظار شهری آرام و آسوده از لحاظ روانی را برای انسان ها در نظر بگیریم، به منظور دلایل و لزوم استفاده از این رویکرد، تأثیرات رویکرد شهر شاد بر زندگی انسان ها بررسی شده است.

الف) تأثیرات زیست محیطی شهر شاد

تحول شهری که پنالوسا برای شهر بوگاتا در نظر گرفت به گونه ای تأثیر بسیار زیادی در محیط زیست داشت به در سال ۲۰۰۰ در سوئد جایزه ای را دریافت کرد که علت آن متوقف کردن بیش از ۸۵۰۰۰۰ روزهایی که ورود وسایل نقلیه در خیابان ها ممنوع بوده، این روزها در بوگاتا بسیار محبوب شد و به عنوان نمونه ای، درخشان از شهرسازی سبز در نظر گرفته شد. علاوه بر آن سیستم اتوبوس تراموا نیز برای شهر در نظر گرفت که باعث کاهش شدید تولید گازهای گلخانه ای دی اکسید کربن گردید (موننگمری، ۲۰۱۳).

ب) کاهش اضطراب، افزایش شادی

مردم در مواجهه با ترافیک و احتمال دیر رسیدن به مکان دلخواهشان دچار اضطراب شده و واکنش های خصومتی و تهاجمی بسیاری از خود نشان می دهند، سیستم حمل و نقل مناسب شهر شاد از این نوع اضطراب می کاهد. پنالوسا حدود صد هزار اصله درخت نیز در شهر کاشت. نتایج کارهای او، بالا رفتن سطح رضایت مردم و خوش بینی آنها نسبت به یکدیگر را منجر شد. مردم حتی از اقبال کم درآمد به خود و شهرشان افتخار می کردند و تعاملات مناسب اجتماعی میان آنها افزایش یافت. طبق تحقیق ها مشخص شد میزان قتل و جرائم مختلف به مقادیر زیادی کاهش یافت. اقداماتی که شهردار سابق بوگاتا در این شهر انجام داد همچنان پابرجاست و بوگوتا از شهری افسرده به یکی از شادترین شهرهای دنیا تبدیل شده است (موننگمری، ۲۰۱۳).

۴-۵- مراکز شهری

مرکز شهر یکی از فضاهای مهم شهری و در واقع هسته اولیه فضاهای شهری محسوب می شود که باید در جهت پاسخ به نیازهای انسانی در محیط های شهری پیشرفت نماید. شکل گیری مرکز تاریخی هر شهر و ساختار کلی آن در واقع حاصل زندگی شهروندان و محصول تعاملات اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی آنان در بستر شهر است لذا بیشترین نمود آن در این مکان ظهور میابد (سلطانی، ۱۳۸۸: ۷۵). جیکوبز^۲ پویایی و احساس زنده بودن شهر را در گرو مراکز شهری پیچیده، متراکم و پرازدحام میدانند و به آثار مثبت اقتصادی- اجتماعی و روانی- عاطفی اینگونه مراکز اشاره میکنند (حبیبی و همکاران، ۱۳۷۶).

۵- مرور مبانی تجربی پژوهش

۱-۵- تجربه اصفهان، پیاده راه سازی محور چهارباغ اصفهان

همانند سراسر جهان در ایران نیز رویکرد ایجاد شادی سلامت شهری در محدود مکان هایی در فضاهای شهری در حال اجرا می باشد. از جمله پروژه های موجود می توان به پروژه پیاده راه سازی محور چهارباغ اشاره کرد که نگاه این پروژه طرح سه شنبه های بدون خودرو در خیابان ۱۳۹۵ به منظور ارتقا سلامت و نشاط مردم بوده است. اواسط مردادماه سال چهارباغ عباسی اجرایی شد تا مقدمات پیاده راه کردن این محور تاریخی در شهر اصفهان فراهم شود. بر اساس نظر سنجی های موجود این طرح تا این لحظه موفقیت نسبی داشته و شهروندان اصفهانی و حتی کسبه نیز از اجرای آن رضایت دارند. طرح پیاده راه کردن چهارباغ که از روزهای سه شنبه آغاز شد میتواند همسو با جهان باعث کاهش تردد خودروها و کاهش آلودگی هوا و همچنین افزایش استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی تأثیر بسزایی داشته باشد (شورای شهر اصفهان، ۱۳۹۵: ۳). اعضای شورای شهر اصفهان در حمایت از این طرح، محور چهارباغ را با محور شانزه لیزه پاریس مقایسه کرده و اطمینان دارند که با توجه به حضور توریست های فراوان در این محور تاریخی، این محور رقابت شانه به شانه ای با محور شانزه لیزه پاریس خواهد داشت. چشم انداز این طرح به گونه ای است که طبق آن خیابان چهارباغ عباسی معروف ترین خیابان ایران به عنوان منظره خیال انگیز در مقابل یک پاره خط تمام ناشدنی با خاثراتی از ۴۰۰ سال پیش تاکنون میخوهد از شر چرخ و دود و صدای ماشین های موتوری خاص شود. اتفاقی که بی شک هم از نظر روانی و هم از منظر زیبایی شهری، قطعاً تفاوت زیادی با چهارباغ فعلی خواهد داشت و به طور حتم رفتارهای مردم در این خیابانی که قرار است برای همیشه به پیاده راه تبدیل شود، منضبط تر خواهد شد و همگی به دنبال پاس داشت چنین محیطی حرکت خواهند کرد (شورای شهر اصفهان، ۱۳۹۵: ۵). ابوالفضل قربانی عضو کمیسیون حمل و نقل شورای اسلامی شهر اصفهان تصریح کرد که ارتقا سلامت و نشاط مردم ره آورد پیاده راه سازی در شهر اصفهان است، وی در ادامه عنوان میکند که "به عبارت بهتر محل هایی برای تردد راحت شهروندان در نظر گرفته شود تا مردم بتوانند، نیازهای روزمره شان را برآورده کنند و در عین حال تحرک بیشتری را برای خود ایجاد کرده باشند؛ بنابراین امیدواریم با توسعه

^۱ Diner

^۲ Jane Jacobs

پیاده راه ها در شهر شاهد ارتقای وضعیت سامت مردم باشیم" وی همچنین برای حل بار ترافیک ایجاد شده در صورت پیاده راه کردن مسیر عنوان میکند که: "زمانی که یک پیاده راه ایجاد می شود، مدیریت شهری موظف است سیستم های حمل و نقل عمومی را به صورتی در اختیار مردم قرار بدهد که مردم برای رفت و آمد خود با مشکل و آسیبی مواجه نشوند و نگرانی در این زمینه ایجاد نشود.

خوشبختانه مترو از منطقه تاریخی عبور می کند که در حال حاضر صحبت از این است که میدان امام حسین (ع) تا میدان انقلاب را به صورت پیاده راه داشته باشیم، بنابراین مترو از این مسیر عبور می کند که این سیستم می تواند مشکلات مردم را برطرف کند و نیازهای آن ها را برای رفت و آمد فراهم کند. همچنین از سوی دیگر سیستم اتوبوسی که در حال حاضر وجود دارد، می تواند به انتقال مردم به ویژه به میدان امام حسین (ع) و میدان انقلاب کمک کند." وی در ادامه ما مثال زدن بازار تهران که به عنوان پیاده راه شده است و کسبه از کسب و کار راضی هستند، می گوید که با توجه به نمونه انجام شده می توان گفت که حتی برای کسبه نیز مشکلی در شغلشان ایجاد نخواهد شد، سید کریم داوودی نایب رئیس کمیسیون امور اقتصادی، حقوقی و گردشگری شورای اسامی شهر اصفهان نیز در حمایت از این طرح اعلام می کند: ایجاد یک محور زنده قوی برای گردشگران یکی از محاسن طرح ایجاد پیاده راه ها است و ایجاد فضای شهری زنده سبب تقویت گردشگری می شود. وی همچنین تأکید کرد: این چنین طرح ها هزینه های نیز برای دولت مردان و یا مدیران شهر ندارد و این به مصوبه و یک سری تمهیداتی نیاز دارد که برنامه ریزی های لازم انجام شود و مردم با استفاده از حمل و نقل عمومی در این محور حضور یابند و بتوانند اثرهای خوبی داشته باشند (شورای شهر اصفهان، ۱۳۹۵: ۱).

۲-۵- شهر بوگوتا

تاریخچه شهر بوگوتا به عنوان پایتخت کشور کلمبیا^۱ و با مساحت ۱۷۳۲ کیلومتر مربع، با مشکلات عدیده ای مواجه بوده است. سکونتگاه های غیر رسمی، پراکندگی و عدم انسجام ساختار شهری، حمل و نقل، فقر شهری، مسکن و عدم وجود فضاهای عمومی از جمله مشکلات اساسی این شهر بحساب می آید. از هم گسیختگی در این شهر به وضوح قابل مشاهده است. بطوریکه محله های فقیرنشین در جنوب و محله های ثروتمندنشین در شمال شهر واقع شده اند و مرکز قدیمی شهر این دو را از یکدیگر هم جدا می کند (رضایی، ۱۳۸۸: ۱-۲). فضاها در این شهر تحت سلطه ی اتومبیل ها قرار دارند و فرد پیاده جایگاهی در این شهر ندارد. از اینرو فرصتی نیز برای گذران اوقات فراغت و لذت در شهر وجود ندارد. پنالوسا در سال ۱۹۹۷ برای کرسی شهرداری نامزد شد. اولین و تعیین کننده ترین عمل پنالوسا به عنوان شهردار شهر اعلام جنگ در برابر ماشین های شخصی بود. او می گفت که شهر باید برای مردم باشد. او پیشنهاد داد که به جای ساخت بزرگراه ها، بودجه را صرف ساخت مسیرهای دوچرخه و شبکه گسترده ای از پارک ها و میداين و کتابخانه ها، مدارس و مراکز مراقبت کرد. او با استفاده از اتوبوس به جای قطار اولین سیستم حمل و نقل سریع شهری را ساخت (موننگمری، ۱۳۹۶: ۱۳).

مردم ساکن در این شهر به شدت از ایده های وی حمایت کردند. مردم در یک همه پرسی انتخاب کردند که یک روز در سال، سه شنبه فوریه^۲ هر سال به روزی بدون اتومبیل در شهر اختصاص داده شود. در این روز همه با وسایل حمل و نقل عمومی، دوچرخه و یا پیاده در شهر تردد می کنند (رضایی، ۱۳۸۸: ۶). پنالوسا سه سال شهردار بوگوتا بود و در این بازه اقدامات زیادی را برای بهبود وضعیت شهر انجام داد. اقدامات وی شامل: محدود کردن استفاده از اتومبیل، ساخت مسیرهای پیاده، ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه و مسیرهای سبز، ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی بر پایه اتوبوس، ساخت و بهسازی ۱۳۰۰ پارک، کاشت بیش از صد هزار درخت، بهبود وضعیت محلات فقیرنشین و حاشیه نشین (رضایی، ۱۳۸۸: ۹).

پارک ها و فضای سبز شهر بوگوتا: پارک های زیادی در بوگوتا وجود دارند که بیشتر آنها به امکاناتی برای برگزاری کنسرت، تئاتر، فیلم، نقالی و سایر فعالیت ها مجهز هستند. به عنوان مثال «پارک کلان شهر سیمون بولیواره پارکی بزرگی است که اغلب کنسرت های بزرگی در آن اجرا می شود. علاوه بر پارک های طبیعی، بو گو تا پارک هایی را داراست که به سرگرمی اختصاص داده شده اند. ورود به این پارک ها پولی است و مردم باید برای انجام بازی ها پول بپردازند. در این پارک ها مردم علاوه بر تفریح، می توانند با در طبیعت در تماس باشند (بوگوتا، <https://fa.wikipedia.org/wiki>).

شبکه مسیرهای دوچرخه سواری: شبکه مسیر دوچرخه سواری بوگوتا که «سیکلورو تاس^۳» نیز نام دارد، یکی از گسترده ترین شبکه های اختصاص یافته به مسیر دوچرخه سواری در بین شهرهای جهان است و وسعت آن به ۳۰۳ کیلومتر می رسد. این مسیر از خیابان ۱۷۰ در شمال شهر آغاز شده و در جنوب شهر به خیابان ۲۷ می رسد و از جهت دیگر از مونسرانه در شرق تا رودخانه بوگوتا در غرب گسترش دارد.

حمل و نقل عمومی و تاکسیرانی: اتوبوس ها اصلی ترین وسایط نقلیه عمومی هستند. دو نوع سیستم اتوبوس رانی وجود دارد: سیستم سنتی و ترانس میلنیو. در سیستم سنتی انواع مختلف اتوبوس کار می کنند، که در خیابان های معمولی آمد و شد دارند: اتوبوس های بزرگ. «بوستا»: اتوبوس های متوسط و کولکتیوو؛^۴ ون و مینی ون ها. به علاوه، چندین نوع تاکسی در بوگوتا کار می کند. تاکسی های زرد تاکنون رایج ترین نوع بوده اند. تاکسی های سفید نیز توسط شرکت ها و هتل ها برای حمل مشتریان شان استفاده می شود (بوگوتا، <https://fa.wikipedia.org/wiki>).

۲-۳- شهر کپنهاگ دانمارک

کپنهاگ شهری برای پیاده، دارای فضاهایی سرزنده و محیط زیست پایدار است که پیاده به راحتی می تواند در شهر حرکت کرده و با دیگران به تعامل بپردازد. گفتنی است که کپنهاگ پایتخت یکی از شادترین کشورهای جهان در سال های اخیر است. مسیرهای دوچرخه تا سال ۱۹۳۹، کپنهاگ شهری دوچرخه محور بود، اما در حدود دهه ۵۰، خودروها به شهر حمله ور شدند. از دهه ۱۹۶۰ مردم آغاز به مشکلات ایجاد شده توسط ماشین ها کردند. از اینجا بود که جرعه های کاهش رفت و آمد با اتومبیل زده شد، تا جایکه امروزه ۳۶٪ سفرهای درون شهری کپنهاگ بوسیله دو چرخه انجام می شود. مسیرها دوچرخه در کپنهاگ عرضی متغیر بین ۱۰۷ تا ۴ متر می باشد که میانگین آن ۲۰۵ است. دوچرخه سواری محیط شهری را سرزنده تر کرده و سبب می شود مردم بجای دیدن هم از پشت شیشه ی ماشین، یکدیگر را در منظره ی شهر ملاقات می کنند. مطالعات دانشمندان ثابت کرده است که کودکانی که دوچرخه سواری می کنند اعتماد بنفس بالاتری داشته و بخشنده تر و سالمتر هستند. کودکان دوچرخه سوار، اجتماعی تر و به خود متکی تر هستند. آنها توانایی مقابله با سطح استرس بالاتری دارند، بهتر تمرکز می کنند و در معرض بیماری های کمتری می باشند. مسیرهای پیاده کپنهاگ، یکی از بزرگترین شهرهای پیاده دنیاست. برنامه ریزان شهری گام های بی شماری در جهت تغییر شکل

^۱ Columbia

^۲ February

^۳ Cyclorotas

شهر از یک مکان اتومبیل مدار به یک محیط شهروندگرا برداشته اند. فضاهای پیاده مدار این شهر از ابتدای دهه ۱۹۶۰ تا اواخر قرن گذشته به بیش از ۶ برابر افزایش یافته اند (گل، ۱۳۹۲: ۱۲۴).

کثرت، خلاقیت، تنوع نیاز است تا اطمینان حاصل شود که شهر برای همه ی شهروندان تجاری خاطره انگیز و لذت بخش فراهم می کند، در نتیجه شهر قادر به خوش آمد گویی به همه ی افراد است. تاریخچه کپنهاگ بعنوان بندری تجاری؛ همواره دعوت کننده ی تجارب نو آورانه بوده است، و به همان اندازه، تلاش کرده اند تا شهر خود را جذاب تر و همچون مکان ملاقات بسازند. دعوت از مردم از طریق خیابان های پیاده و نماهای باز کپنهاگ را بعنوان شهری که دغدغه ی مردم را دارد معرفی می کند. طراحی یک مرکز محله در دانمارک در شهر کپنهاگ در دانمارک برای کف سازی مرکز محله طراحی جالبی انجام شده است. گروه معماری BIG به همراه گروه ۱ Topotek توانستند رتبه اول مسابقه طراحی محله را که توسط شهرداری کپنهاگ برگزار شده بود کسب کنند. این پروژه در فضایی به مساحت ۴۰۳ هکتار اجرا شد و دارای طراحی خاصی می باشد. انتخاب یک رنگ ویژه، این یکی از یافته های این گروه بود. رنگی که بی طرف باشد و بیانگر زبان و فرهنگ عمومی منطقه باشد و بتواند به خوبی نمایش دهنده فضای شهری پویا و پایدار باشد. این گروه در نهایت طیفی از رنگ های قرمز، نارنجی، صورتی و مشکی را برای این محله انتخاب کرد و این رنگ ها به عنوان پس زمینه برای انواع اشیاء انتخاب شد. هدف از این کار، تبدیل شده محله به مرکز فضاهای شهری نوآورانه می باشد به طوری که از استانداردهای بین المللی نیز برخوردار باشد و الگوی مناسبی برای شهرها و محله های دیگر در اقصی نقاط جهان باشد. مکان های سوم و کافه ها در کپنهاگ محله های بسیار زیبایی دارد و هر یک ویژگی های خاص خود را دارند. تعدادی از شریان های اصلی این محله ها را به هم وصل می کنند و پر از کافه ها، رستوران ها، مغازه ها و کوچه های جذاب و زیبا است. این شهر را می توان شهر کافه های متنوع دانست (National Research Council: ۲۰۰۰)

۴-۵- کارگاه های مرتبط با شهر شاد:

امروزه در سطح جهان کارگاه هایی با موضوع شهر شاد در حال برگزاری است که ریشه آن را کتاب شهر شاد موننگمری می دانند. پس از سال ۲۰۱۳ وی با همکاری موسسه های مختلف کارگاه های مختلف شهر شاد را برگزار کرد که این کارگاه ها تکمیل کننده کتاب وی بوده است. برخی آزمایشات و فعالیت هایی که موننگمری با همکارانش در زمینه شهرشاد انجام داده است، به شرح ذیل است:

۴-۵-۱- تجربه دالاس آمریکا-۲۰۱۵

کارگاه شهر شاد دالاس^۱ آمریکا در سال ۲۰۱۵ توسط گروهی که چارلز موننگمری، نویسنده کتاب شهر شاد، به همراه هازل بوریس^۲، مدیریت این کارگاه را بر عهده داشتند، انجام گرفت. این کارگاه از جمله پژوهش و طراحی های ۲۳ امین کنگره شهر سازی جدید بوده است. هدف این کارگاه به نوعی اتصال طراحی شهری با شادی شهری بوده است سیستم های شهری در راه ها می توانند احساس، رفتار و تعامل با یکدیگر را تحت تأثیر قرار دهند. شواهد جدید نشان می دهد که طراحی توسعه پراکنده گرا که در نیمه دوم قرن ۲۰ شایع است، در نتیجه آثار مخربی بر سلامت شهروندان ارائه داده است. در این کارگاه اعلام شد که سیاست گذاران در سراسر جهان نیاز به در آغوش گرفتن سلامت به عنوان یک هدف مشروع دنبال می کنند همچنین اعلام شد که نکته مثبت اصول شهر شاد این است که می تواند به شهرها کمک کند تا به اهداف بهداشت عمومی و همچنین اهداف اقتصادی و پایداری در همان زمان برسند. به طور کلی منشور شهر شاد، به طور خاص، به دنبال حذف پراکندگی در شهرها است. با توجه به ماهیت در حال تحول از شهرسازی، منشور به معنای یک سند زنده است که به دنبال ارتباط بین طراحی شهری و رفاه در شهرها است. کارگاه به وجود آمده به منظور پاسخ به مضرات مرتبط با گسترش شهرها پدید آمده است و اعضای آن به دنبال ایجاد پایداری، قابلیت پیاده، استفاده از محله های مختلط که منجر به سلامت بهتر و نتایج اقتصادی مطلوبی شود.

اهداف اصلی کارگاه دالاس آمریکا-۲۰۱۵:

- برای کمک به برنامه ریزان و طراحان شهری به منظور ورود به عمل روزمره تعیین کنند که این اعمال منجر به رفاه کلی شود.
- کشف روش عملی برای سنجش نتایج کمی و کیفی از مداخلات طراحی شاد.
- کشف اصول رفاه و چگونگی رسیدن به اهداف سلامت.

شرکت کنندگان یک چارچوب جدید برای ترکیب اصول تندرستی به طراحی و سیستم های برنامه ریزی شهری به دست آورده اند. شرکت کنندگان در گروه کار می کردند و با ترجمه اصول کلی رفاه به دنبال تبدیل آن ها به عناصر شهرسازی شدند، شرکت کنندگان به شناسایی معیارهای کمی و کیفی پرداخته اند که این معیارها به دنبال اندازه گیری میزان موفقیت مداخلات طراحی آینده بوده است. آنها ابتدا به شناسایی زیر ساخت های شهری پرداختند، آنها اهداف را شناخته و به دنبال پاسخ گویی به این اهداف بوده اند. آنها به دنبال پیاده مداری در شهرها بودند هم چنین به دنبال استفاده از دوچرخه بودند، هم چنین مکان طراحی جمع و جوری را در نظر گرفتند که در آن اجتماع نقش مهمی دارد، همچنین از حمل و نقل مناسب استفاده کردند، همچنین به دنبال شناسایی اثرات زیست محیطی بوده اند (Dominguez et al, ۲۰۱۵).

۴-۵-۲- تجربه ونکوور-۲۰۱۵

در ماه مارس^۳ ۲۰۱۵ مقامات شهرداری از سراسر یکی از استان های کلمبیا به همراه گروه شهر شاد به سر گروهی چارلز موننگمری، قسمتی از شمال ونکوور را همراه با اصول و شاخص های مشخصی طراحی کردند. این شاخص ها و اصول همانند دیگر کارگاه های انجام شده توسط موننگمری بود و کاملاً یکسان بوده است. همانند کارگاه شهر شاد دالاس آمریکا، این کارگاه نیز بر اعتماد نظر ویژه ای داشته که این اعتماد نقش بسزایی در شادی شهرها دارد.

اهداف اصلی کارگاه تجربه ونکوور-۲۰۱۵:

- شهر باید فضاهای داشته باشد که با طراحی، مشوق گنجاندن افراد در سن های مختلف، فرهنگ و توانایی های مختلف باشد.
- شهر باید فضا برای گردآوری متنوع را داشته باشد.
- طبیعت باید وارد تجربه روزمره انسان ها شود.

^۱ Dallas

^۲ Hazel Borys

^۳ March

- شهر باید دارای فضاهایی باشد که به مردم اجازه دهد تا از طریق هنر و فرهنگ تعامل سازد.
- شهر باید دارای شبکه های حمل و نقل طراحی شده به منظور افزایش دسترسی و هم چنین تعامل اجتماعی برای همه مردم وجود داشته باشد (Dominguez et al, 2015).

۵- جمع بندی تجارب

در این قسمت جمع بندی تجربیات ایرانی و بین المللی طبق جدول ذیل ارائه می گردد:

جدول ۲- جمع بندی مرور مبانی تجربی، ماخذ: نگارنده

اقدامات	پروژه ها
<ul style="list-style-type: none"> * طرح سه شنبه های بدون خودرو * پیاده راه کردن این محور تاریخی * کاهش تردد خودروها و کاهش آلودگی هوا * افزایش استفاده از حمل و نقل عمومی * تقویت گردشگری 	چهارباغ
<ul style="list-style-type: none"> * ایجاد فضای سبز و پارک های بسیار * ایجاد شبکه گسترده مسیرهای ویژه دوچرخه * ایجاد حمل و نقل عمومی مناسب * محدود کردن استفاده از اتومبیل * ایجاد مسیرهای پیاده پیوسته * در نظر گرفتن فضاها عمومی برای ساکنان و کودکان * استفاده از رنگ های متنوع در فضای شهری 	بوگوتا
<ul style="list-style-type: none"> * طراحی یک مرکز محله در دانمارک در شهر کپنهاگ * مکان های سوم و کافه ها در کپنهاگ * ارتقاء سطح خلاقیت، تنوع به منظور اطمینان از اینکه شهر برای همه شهروندان تجاری خاطره انگیز و لذت بخش فراهم می کند * مسیرهای پیاده کپنهاگ * شبکه مسیرهای دوچرخه 	کپنهاگ دانمارک
<ul style="list-style-type: none"> * اتصال طراحی شهری با شادی شهری * ارتقاء سطح رفاه کلی برای کمک به برنامه ریزان، طراحان شهری * توسعه دهندگان عناصری را به منظور ورود به عمل روزمره تعیین کنند * کشف روش عملی برای اندازه گیری نتایج کمی و کیفی از مداخلات طراحی شاد. * کشف اصول رفاه و چگونگی رسیدن به اهداف سلامت 	تجربه دالاس آمریکا
<ul style="list-style-type: none"> * طراحی قسمتی از شمال ونکوور همراه با اصول و شاخص های مشخص * ایجاد فضاهایی که به کمک طراحی، مشوق گنجاندن افراد در سنین مختلف، فرهنگ و توانایی های مختلف باشد. * ایجاد فضاهایی برای گردآوری تنوع * ورود طبیعت به تجربه روزمره انسان ها * ایجاد فضاهایی که به مردم اجازه دهد تا از طریق هنر و فرهنگ تعامل ایجاد کنند. * ایجاد شبکه های حمل و نقل طراحی شده به منظور افزایش دسترسی و هم چنین تعامل اجتماعی برای همه مردم 	تجربه ونکوور

۶- نتیجه گیری

در پژوهش حاضر با مطالعه منابع مختلف مبانی نظری موضوع، سعی در تدوین معیارها و شاخص های مراکز شهری شاد شده است. برای دستیابی به این هدف ابتدا دیدگاه ها و نظریات مرتبط با شهر بررسی شده و سپس تجربیات ایرانی و بین المللی تبیین شده و در نهایت از برآیند آنها معیارها و شاخص های مراکز شهری در قالب جدول (۳) تدوین شده است. در تمامی مراحل تحقیق روش جمع آوری داده ها به صورت کتابخانه ای بوده و در نهایت از طریق روش فراتحلیل به تجزیه و تحلیل داده ها پرداخته شده است.

در طی این پژوهش، پژوهشگر برآنست تا برخلاف پژوهش های پیشین که در زمینه شهر شاد صورت گرفته و طی آن به کلیات پرداخته شده، به جزئیات پرداخته و با تدوین چارچوبی مدون مولفه ها و معیارها و شاخص های اثرگذار بر ایجاد فضاهای شهری شاد را تعیین نموده و در غالب ابعاد دسته بندی نماید تا ازین ره بستر لازم برای طراحی مراکز شهری شاد را تبیین نماید.

جدول ۳- معیارها و شاخص های پژوهش به تفکیک ابعاد طراحی شهری، ماخذ: نگارنده

ابعاد	مؤلفه ها	معیار	شاخص ها	منابع
بعد رویای طراحی	اجتماعی	مشارکت محلی	میزان حضور شهروندان در گردهمایی ها	دویران و محمدی (۱۳۹۴) رحمانی (۱۳۹۴)
			میزان مشارکت شهروندان در نگهداری از محیط	
		تنوع فرهنگی	میزان تعاملات در فضای شهری	
		همبستگی اجتماعی	میزان پیوندهای موجود بین دوستان و همسایگان	
			سابقه ی انجام فعالیت های داوطلبانه اجتماعی	

سماواتی و رنجبر (۱۳۹۷) میرمحمدصادقی (۱۳۹۷) Montgomery, c (۲۰۱۳) Ostadnia & Bandarabad & Amini (۲۰۱۹)	میزان تنوع کاربری ها در هر ۱۰۰ متر	اختلاط عملکردی	عملکردی
	تنوع کاربران و کاربری ها		
	میزان پاسخگویی کاربری ها به نیازهای ساکنین و کاربران	انعطاف پذیری	
	تعداد فضاهای منعطف	مطلوبیت	
	سرانه فضای سبز محلی	سازگاری	
رضائی و ذوالغیاث (۱۳۹۵) Okulicz-Kozaryn, Adam & Mazelis, Joan Maya. (۲۰۱۶) Paralkar, Siddhanth & Cloutier & Snigdha & Ramanuj (۲۰۱۷)	تعداد کاربری‌هایی که با بستر خود ناهماهنگ هستند	ایمنی	عملکردی
	تعداد کاربری‌های ناسازگار در هر ۱۰۰ متر		
	میزان علائم ترافیکی موجود	پیاده مداری	
	تعداد روش‌های دسترسی به مراکز		
	بیشترین، کمترین و متوسط طول پیاده روهای پیوسته		
	عرض پیاده روها		
	میزان تفکیک مسیرهای سواره و پیاده	دوچرخه محوری	
	لغزندگی کف پوش پیاده روها		
	طول پیاده روها با کفپوش نامناسب		
	میزان آرامسازی محدوده	دوچرخه محوری	
سرعت مجاز خودروها			
عرض مسیرهای دوچرخه			
پیوستگی شبکه دوچرخه			
وزیری و همکاران (۱۳۹۴) فرهمندی مهربانی (۱۳۹۷) موسی زاده (۱۳۹۶) موسی‌زاده و محمدی (۱۳۹۷) نادری و صداقت نیا (۱۳۹۷) Montgomery, c (۲۰۱۳) Richard Florida, Charlotta Mellander & Peter J. Rentfrow (۲۰۱۳)	طول مسیرهای دوچرخه	همه شمولی	عملکردی
	تعداد مسیرهای دوچرخه		
	میزان مناسب سازی فضا برای گروه‌های سنی-جنسی مختلف	سرزندگی	
	استفاده از رمپ در کنار پله ها		
	تامین و تجهیز ایستگاه های اتوبوس مناسب برای معلولان		
	پارکینگ مناسب معلولان	هیجان انگیزی	
	تعداد کاربری های جاذب جمعیت در هر ۱۰۰ متر		
	طول مدت زمان فعال بودن کاربری ها	حضورپذیری	
	تعداد ورزشگاه ها		
	تعداد مکان های مناسب برای ورزش در فضای باز		
نسبت تعداد افراد نشسته به افراد حاضر در فضا			
تعداد افراد حاضر در فضا در بازه های زمانی متغییر	محصوریت		
میزان وجود فضاهای مکث در مقابل کاربری های فعال			
مهدوی و محسن نژاد (۱۳۹۶) Chudoba, Minna (۲۰۱۴) Ostadnia & Bandarabad & Amini (۲۰۱۹) Stavrova, Olga (۲۰۱۹) Montgomery, c (۲۰۱۳)	نسبت محصوریت	انسجام و پیوستگی فضایی	زیبایی شناختی عینی
	تعداد زمین‌های رها شده در هر ۱۰۰ متر چداره		
	میزان اغتشاش خط آسمان	تناسبات بصری	
	نسبت فضاهای بهره مند از مقیاس انسانی و فضاهای فاقد آن		
	فاصله فضاهای مکث و استراحت	تنوع و جذابیت	
	استفاده از کفپوش های متنوع و هماهنگ		
	میزان استفاده از رنگ های سرد و گرم در سطوح		
	میزان و کیفیت وسایل و المان های موجود		
	میزان و کیفیت وسایل بازی و سرگرمی در فضاهای مکث	پیچیدگی و ابهام آمیزی	
	وجود نقاشی دیواری		
میزان فرم ها و مسیرهای رازآمیز و پیچیده	امنیت		
میزان نورپردازی			
رضوانی (۱۳۹۵) نسرا، ال جک (۱۳۹۳) Montgomery, c (۲۰۱۳) Ostadnia & Bandarabad & Amini (۲۰۱۹) Pfeiffer & Cloutier (۲۰۱۶)	فاصله المان های نوری	امنیت	زیبایی شناختی ذهنی
	میزان فضاهای رها شده و گم شده		
	تعداد ساختمان ها و مکان های واجد ارزش	خوانایی	
	تعداد مجسمه‌ها، آبنماها		
	میزان تعریف شدگی ورودی ها	غناي حسی	
	تعداد و فواصل نشانه های ردیابی مسیر		
	تعداد کاربری‌های واجد بو و عطر خاص در هر ۱۰۰ متر	دلبستگی به مکان	
	تعداد کاربری‌های واجد صدا و آوای خاص در هر ۱۰۰ متر		
	تعداد گره های اجتماع پذیر و شناخته شده	خاطره انگیزی	
	میزان مطلوبیت صدای محیط		

ضامنی (۱۳۹۴) Ballas, Dimitris (۲۰۱۳) Bernini & Tampieri (۲۰۱۷) Cloutier & Larson & Jambeck (۲۰۱۳)	کیفیت هوا	پاکیزگی	زیست محیطی
	میزان آلودگی صوتی ناشی از ترافیک		
	میزان زباله های رها شده در محیط		
	تعداد و فواصل سطوح زباله		
	نسبت ساختمان های فرسوده به کل ساختمان ها	آسایش اقلیمی	
	میزان نوشته ها و نقاشی های دیواری بد منظر		
	تنوع پوشش گیاهی		
	میزان سایه گیری خیابان		
	میزان فضای سبز در سه مقیاس کوچک، متوسط، بزرگ		
	تناسب پوشش گیاهی با اقلیم		

شادی به عنوان یکی از نیازهای مهم انسان‌ها، نقشی اساسی در سلامت و پویایی جامعه دارد. عوامل مختلفی بر شادی انسان اثر گذار می‌باشد که شامل عوامل فردی (سن، جنس، شغل، تحصیلات)، عوامل اقتصادی، مذهبی، فرهنگی و عوامل کالبدی می‌شود. آنچه پر واضح است اهمیت طراحی شهرهای شاد و فضاهای شهری شادی است، که بتواند از بروز مشکلات و آسیب های روحی جلوگیری نموده و مسائل موجود را نیز برطرف نماید، زیرا انسان دائماً با محیط شهری در ارتباط است و تصاویر و آوایی که در محیط شهری وجود دارد به شدت بر روح و روان انسان تاثیر گذار می‌باشد. آنچنان که لنگ نیز پیشتر بیان کرده روند ادراک انسان از فضا به این صورت است که قابلیت های محیطی را بوسیله‌ی حواس پنجگانه خود دریافت کرده، این ادراک سطحی با توجه به اینکه چقدر محیط به نیازهای انسان به عنوان انگیزشی رفتاری پاسخگو بوده است، سبب ایجاد عواطف مثبت و منفی در انسان می‌شود. شادی بر اساس برخی از تعاریف مجموع همین عواطف مثبت است. در واقع شادی برآیند دو عامل «رضایت کلی فرد از زندگی خود» و «برآیند عواطف مثبت» می‌باشد. دستیابی به این مهم مستلزم طراحی همه جانبه می‌باشد بطوریکه با در نظر گرفتن تمامی ابعاد طراحی شهری، معیارها و شاخص هایی را تبیین نماییم که منجر به ایجاد فضاهای شاد گردد. در طی این پژوهش با تدوین چارچوبی مدون تلاش گردیده که هیچ یک از ابعاد، معیارها و شاخص های فضای شاد مغفول نشود.

منابع

- خلیلی، محسن، حسینی، سید مرتضی و موسوی زاده، سید محسن. ۱۳۹۱. تعمیق شهر شاد، تقویت شهروندان با نشاط و تطبیف کهن الگوی غمین شهر مذهبی. چهارمین کنفرانس برنامه ریزی و مدیریت شهری. مشهد
- خورشیدی، رضا. ۱۳۸۸. نظریه نشاط اجتماعی، درآمدی بر راه های ارتقای نشاط اجتماع. نشریه رشد و آموزش علوم اجتماعی. شماره ۴۷.
- دویران، اسماعیل و محمدی، جمیله. ۱۳۹۴. طراحی شهری با رویکرد ایجاد شادابی و نشاط شهری با توجه به فرهنگ شهری محدوده مورد مطالعه: شهر زنجان، خیابان سعدی وسط. همایش و کنفرانس سالانه پژوهش های معماری، شهرسازی و مدیریت شهری.
- رحمانی ل. ۱۳۹۴. بررسی و شناسایی عوامل موثر در شهر شاد (دوستدار کودک)، پایان نامه کارشناسی ارشد رشته مدیریت شهری دانشگاه تهران.
- رضوانی، علیرضا. ۱۳۹۵. روح شهر: باز تعریفی از شهر، فضا، فضای شهری و تعیین شاخص های روح بخش، فصلنامه معماری سبز. سال دوم. شماره ۴.
- رضائی، فاطمه؛ ذوالغیاث، محب و رضائی، مریم. ۱۳۹۵. پیاده راه عاملی برای ایجاد شهر شاد. سومین کنفرانس سراسری نوآوری های اخیر در مهندسی عمران، معماری و شهرسازی، تهران
- رضایی، فاطمه و ذوالغیاث، محب. ۱۳۹۵. پژوهشی در باب عوامل تاثیرگذار بر ایجاد شهر شاد. سومین کنگره علمی پژوهشی افق های نوین در حوزه مهندسی عمران، معماری، فرهنگ و مدیریت شهری ایران. تهران، انجمن توسعه و ترویج علوم و فنون بنیادین
- سماواتی، سحر و رنجبر، احسان. ۱۳۹۷. بازشناسی عوامل موثر بر شادی در فضاهای عمومی شهری، مطالعه موردی: محدوده پیاده راه مرکز تاریخی تهران. فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات شهری. شماره ۲۹
- ضامنی، مرتضی. ۱۳۹۴. نقش طراحی شهری در ایجاد شهر شاد نمونه موردی پارک حاشیه ای چمران شیراز. همایش ملی معماری شهرسازی عمران و گردشگری توسعه پایدار شهری.
- فرهمنندی مهربانی، شبنم. ۱۳۹۷. ارزیابی میزان تحقق پذیری شاخص های شهر شاد نمونه موردی: شهر ارومیه. پایان نامه کارشناسی ارشد برنامه ریزی ارومیه
- موسی زاده ع. ۱۳۹۶. ارتقا سرزندگی فضاهای شهری با رویکرد شهرشاد به منظور ارتقا سلامت روان استفاده کنندگان نمونه موردی: خیابان چهارباغ عباسی اصفهان. پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری دانشگاه هنر تهران.
- مهدوی، آیدا و محسن نژاد، سارا. ۱۳۹۶. تبیین مفهوم شادی در طراحی فضاهای شهری. پنجمین کنگره بین المللی عمران، معماری و توسعه شهری، تهران.
- میرمحمدصادقی پ. ۱۳۹۷. طراحی شهری با تاکید بر ارتقای کیفی فضاهای عمومی با رویکرد شهر شاد نمونه موردی: شهر جدید بهارستان. پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری دانشگاه هنر اصفهان.
- نادری، فاطمه و صداقت نیا، سعید. ۱۳۹۷. بررسی عوامل موثر مولفه های سرزندگی و طراحی شهری در ایجاد شهر شاد (مطالعه موردی: شهرستان قایم شهر). کنفرانس بین المللی عمران، معماری و مدیریت توسعه شهری در ایران، تهران.
- نسر، ال. جک. ۱۳۹۳. تصویر ذهنی ارزیابان از شهر. ترجمه: مسعود اسدی محل چالی. انتشارات آرمانشهر
- وزیری، وحید؛ حاجلو، نادر؛ رضایی شریف، علی و کرامتی، صدف. ۱۳۹۴. بررسی شاخص های تعیین کننده مفهوم شادی در طراحی پاتوق های شهری، محدوده مورد مطالعه: منطقه یک شهر اردبیل. نشریه انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران. شماره ۱۰.

۱۷. Ballas, Dimitris. ۲۰۱۳. What makes a 'happy city'?. journals Elsevier.

۱۸. Bernini, Cristina & Tampieri, Alessandro. ۲۰۱۷. The Happiness Function in Italian Cities, Center for Research in Economics and Management University of Luxembourg.

۱۹. Chudoba, Minna. ۲۰۱۴. Designing cities, planning for people The guide books of Otto-Iivari Meurman and Edmund Bacon, Proceedings of the ۶th Annual Architectural Research Symposium in Finland ۲۰۱۴ Article.
۲۰. Cloutier, Scott & Larson, Lincoln & Jambeck, Jenna. ۲۰۱۳. Are sustainable cities “happy” cities? Associations between sustainable development and human well-being in urban areas of the United States, Environ Dev Sustain (۲۰۱۴) ۱۶:۶۳۳-۶۴۷.
۲۱. Montgomery, c. ۲۰۱۳. Happy city: transforming our lives through urban design, macmillan
۲۲. Ostadnia, Mahsan & Bandarabad, Alireza & Amini, Elham. ۲۰۱۹. Theoretical framework of social interaction in happy urban spaces, international academic conference on civil engineering architecture and municipal engineering.
۲۳. Okulicz-Kozaryn, Adam & Mazelis, Joan Maya. ۲۰۱۶. Urbanism and Happiness: A Test of Wirth’s Theory of Urban Life. Urban Studies ۵۵(۲), ۳۴۹-۳۶۴.
۲۴. Okulicz-Kozaryn, Adam & Mazelis, Joan Maya. ۲۰۱۶. Urbanism and Happiness: A Test of Wirth’s Theory of Urban Life. Urban Studies ۵۵(۲), ۳۴۹-۳۶۴. Retrieved from.
۲۵. Paralkar, Siddhanth & Cloutier, Scott & Nautiyal, Snigdha & Mitra, Ramanuj. ۲۰۱۷. The sustainable neighborhoods for happiness (SNfH) decision tool: Assessing neighborhood level sustainability and happiness, International Journal of Social Sustainability in Economics, Social and Cultural Context - January ۲۰۱۷.
۲۶. Pfeiffer, Deirdre & Cloutier, Scott. ۲۰۱۶. Planning for Happy Neighborhoods, Journal of the American Planning Association.
۲۷. Richard Florida, Charlotta Mellander & Peter J. Rentfrow. ۲۰۱۳. The Happiness of Cities, Regional Studies Association.
۲۸. Stavrova, Olga. ۲۰۱۹. How Much Do Sources of Happiness Vary Across Countries? A Review of the Empirical Literature, Department of Social Psychology, Tilburg University.
۲۹. <https://fa.wikipedia.org/wiki>

