مدیریت شهری
شماره ۳۶ پاییز ۱۳۹۳
No.36 Autumn 2014
۹-۲۴
زمان دریافت مقاله: ۱۳۹۲/۱۲/۴ زمان پذیرش نهایی: ۱۳۹۳/۵/۱

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

سهند 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 حسین‌پور - 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 ساعت‌های روز می‌شود. رجوع به مراکز مهم فعالیتی، خرید، تماشای مغازه ها، پرسه زدن و گردش، دیدن و دیده شدن، همه و همه خیابان ملاصدرا 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. بدین‌منظور، پس از بررسی و تجزیه و تحلیل عوامل تاثیرگذار بر تعامل میان مردم در فضای شهری خیابان، فرآیند شناخت و تحلیل محدوده خیابان ملاصدرا 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 نشان‌دهنده 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.

* نویسنده مسئول مکاتبات، شماره تماس: ۰۷۱۱۶۲۳۰۴۵۳، رایانامه: slotfi@shirazu.ac.ir

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]

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 بپردازد و به خلق فضاهایی بیندیشدکه 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 مکان هایی هستندکه 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 به‌کانالی صرفا برای گذر و سرشار از دود، آلودگی، ترافیک و انواع مزاحمت‌های خواسته و ناخواسته‌گردیده 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 دیگرسو، با توجه به پیاده‌رو کم عرض، ترافیک سنگین سواره در طول روز و این‌که خیابان مورد نظر در بافت میانی شهر شیراز قرارگرفته است و نیاز به نوسازی کالبدی دارد، مداخله در آن امری ضروری می‌باشد. کاوش در مطالب بالا ما را با این سوال مواجه می‌سازدکه 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؟ وکدامین 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 کامل‌تری از مفهوم خیابان‌های تعامل‌پذیر، متون تخصصی مختلف هم در ادبیات شهری غرب و هم در ادبیات شهری ایران مورد مطالعه قرارگرفته‌اند و درگام بعد به منظور تجمیع و تحلیل یافته‌ها واژگان اصلی‌که در ارائه این مفهوم به‌کارگرفته شده‌اند، استخراج‌گردیده 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 ملاصدرا، در جدولی طبقه‌بندی و خلاصه‌سازی‌گردیده‌اند.

۲. ادبیات نظری

انسان موجودی اجتماعی است‌که 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 هستندکه نباید تنها به عنوان «کانالی عبوری» به آن‌ها نگریست چراکه از دیر باز خیابان‌ها برای دیدار، مراوده، گذراندن اوقات فراغت، با هم بودن، دادوستد و هم چنین تردد، مورد استفاده مردم قرار می‌گرفته است (معینی، ۱۳۹۰، ص ۳۷).

۲-۱. 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 ویترین مغازه‌ها، بازی‌کردن، 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 باشدکه خود مستلزم تعریف رویدادها و فعالیت‌های متناسب و در نتیجه نقش‌پذیری مردم در فضا و عضویت آن‌ها درگروه‌ها و شبکه‌های اجتماعی است (Car et al,1992). همچنین نوشتن، نقاشی‌کردن، طراحی معماری،

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]

کالبدهای 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 می سازد 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، مردمی‌که 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, ۱۳۸۶). این فضاها در شهر به عنوان مکان هایی 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، رازگونگی (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 فعالیتی 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 تعامل‌پذیر

از پیدایش و شکل گیری 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 شهر نشینی، 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 تعامل‌پذیر دانست. در خیابان مطلوب یا تعامل‌پذیر، 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 عمومی‌شهر بوده و مهم‌ترین جزء حیاتی آن هستند. اگر خیابان‌های اصلی شهر جذاب باشند، شهر

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]

جاذب و جالب خواهد بود» (بهزادفر به نقل از جیکوبز، ۱۳۸۸). تفاوت عمده‌ای بین خیابان‌های «سرزنده»[1] و خیابان‌های «معاشرپذیر»[2] 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 معاشرپذیر 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، ص۴۴). در ادامه عوامل تاثیرگذار بر تعاملات را در خیابان، مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۲-۳. عوامل تاثیر گذار بر تعاملات در خیابان ها

میزان و ویژگی تعاملات انجام‌گرفته در فضاهای شهری، به شدت از برنامه‌ریزی فیزیکی تاثیر می‌پذیرند. تعاملات وکنش‌های اجتماعی وقتی‌که شرایط محیطی نامناسب باشد، انجام نمی‌گیرند و در صورت وجود شرایط مطلوب، رونق می‌یابند. از جمله مواردی‌که در این زمینه می‌توانند مورد توجه قرارگیرند عبارتند از:

پیاده مداری: نکته دارای اهمیت این است‌که تمامی فعالیت‌های اجتماعی با معنا، تجربیات قوی، مکالمه‌ها و دلجویی‌ها در خیابان هنگامی‌که مردم ایستاده‌اند، نشسته‌اند، استراحت می‌کنند و یا قدم می‌زنند، اتفاق می‌افتد. یک فرد می‌تواند از پنجره قطار یا ماشین نگاهی کوتاه به دیگران بیندازد؛ اما زندگی در حالت پیاده اتفاق می‌افتد. تنها حالت پیاده برای فرصت‌های با معنا برای برقراری ارتباط و دریافت اطلاعاتی‌که 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 کارایی‌که به خیابان دوخته می‌شوند و چه برای تشویق تعداد کافی مردم ساکن در ساختمان‌های طول خیابان، برای نگریستن به پیاده راه ها. 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 بی گاه با تماشای فعالیت‌های خیابان سرگرم می‌کنند (جیکوبز، ۱۳۸۸، ص ۳۵).

آمیختن[3]: 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 درکنار هم داده شود. در این صورت برای تک تک وقایع این امکان وجود دارد‌که یکی، دیگری را برانگیزد و تحریک کند. شرکت کنندگان در یک موقعیت فرصت دارندکه در وقایع دیگر شرکت کرده وآن‌ها را تجربه کنند. یک فرآیند خود تقویت‌کننده می تواند آغاز شود. اگر مردم و رویدادها، به طرزی محسوس در هم آمیزند، نتیجه آن بهبود شرایط برای فعالیت‌های اجتماعی و همین طور خصوصی است (گل، ۱۳۸۷، ص ۷۷).

یکپارچه کردن[4]: یکپارچه کردن بر این مفهوم که فعالیتهای گوناگون و مردم با روحیات متفاوت می توانند درکنار هم و پهلو به پهلو عمل کنند، دلالت دارد. یکپارچه کردن فعالیتها و عملکردهای گوناگون درون و اطراف فضای عمومی‌به مردم این اجازه را می‌دهد‌که 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. آنچه‌که اهمیت فراوان دارد این است که مردمی‌که در ساختمان‌های مختلف کار و زندگی می‌کنند از فضاهای عمومی‌مشابه استفاده کنند و در رابطه با فعالیت‌های هر روزه با یکدیگر ملاقات‌کنند (گل، ۱۳۸۷، ص ۹۶).

دعوت کردن[5]: جاذب یا دافع بودن فضای عمومی بستگی به شکل قرارگرفتن فضای عمومی‌در رابطه با فضای خصوصی و چگونگی طراحی مرز بین این دو

1. Lively Streets
2. Sociable Streets
3. Assemble
4. Integration
5. Invite

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]

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[6]: چشم‌ها باید به روی خیابان گشوده باشند؛ چشم هایی که به صاحبان مسلم خیابان تعلق دارند. ساختمان‌های خیابانی که برای مواجه با بیگانگان همچنین 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 کورکنند (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[7]). زمانی که ما در 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[8]). مصالح خوب و جزئیات مناسب برای مردم هنگام قدم زدن در خیابان جذاب هستند (بافت[9]). 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[10]). 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 می‌افزایند (دانشپور به نقل از Whyte، ۱۳۸۶). عملکردهای درونی ساختمانها تاثیر بسزایی بر فعالیت و جذب فضای بیرونی دارند. واحدهای کم عرض 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 هم چنین افزایش تجربه‌ها و وقایع مختلف می‌باشد (تنوع عملکردها[11]). 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[12]) (Gehl, 2006).

6. Eyes on the Street
7. Transparency
8. Scale and Rhythm
9. Texture
10. Vertical façade rhythms
11. Diversity of Functions

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]



نمودار ۱. جمع بست مبانی نظری: شاخصه‌های تاثیرگذار بر تعاملات؛ ماخذ: نگارندگان.

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

۲-۴. چهارچوب طراحی شهری برای خیابان تعامل پذیر

در پژوهش حاضر، به منظور تدوین چهارچوب طراحی شهری برای مولفه‌های 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 می‌شوند، 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 پیاده‌ها و سواره‌ها به مراکز جاذب شهری است و از سوی دیگر، برخلاف آموزه‌های مدرنیزم که نقش عملکردی فضاهای شهری را به‌کانال ساده‌ای برای رفت و آمد تقلیل می‌دهد، دربرگیرنده عملکردهای دیگر همچون تفریح غیرفعال، تماشای مردم و مراسم گوناگون، غذاخوردن و گفتگو، روزنامه خواندن، ملاقات با دوستان و ... نیز بوده تا ضامن سرزندگی و غنای تجربه فضایی شهر گردند. مؤلفه تجربی- زیباشناختی کیفیت طراحی شهری به دریافتهای اداراکی، 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 خردفضاهای شهری (آفتاب، جریان هوا، سایه‌گیری) ودر بعدکلان دغدغه پایداری زیست محیطی را داشته و باکیفیت تعادل مبتنی بر بوم‌شناسی محیط شهری و چگونگی استفاده از منابع طبیعی اعم از زمین، آب و... در رابطه با طرحهای شهری سروکار دارد» (گلکار، ۱۳۷۹، ص ۵۶).

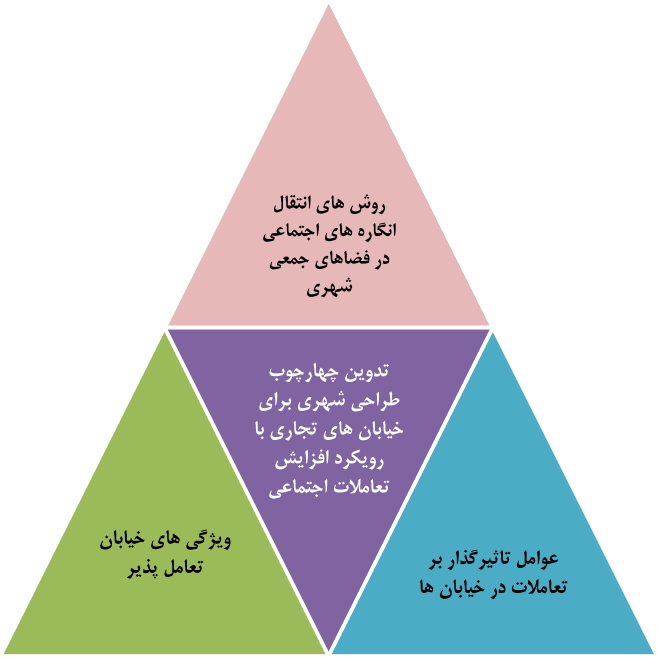
۳. مورد پژوهی

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

۳-۱. موقعیت استراتژیک خیابان ملاصدرا در شهر شیراز

در میان مشخصه‌های شهری که شیراز را معرفی می‌کنند،

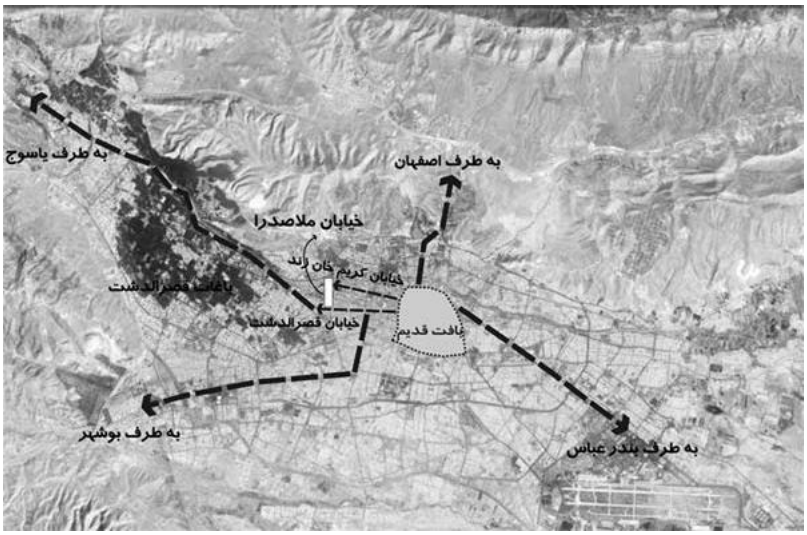
[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]



نمودار۲ . مدل مفهومی‌تحقیق: تدوین چهارچوب طراحی شهری برای خیابان‌های تجاری با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی؛ ماخذ: نگارندگان.

یکی دانشگاهی بودن این شهر است و دیگری تمرکز خدمات پزشکی در آن؛ که این دو کاربری مهم‌ترین حوزه‌های ابتدای خیابان ملاصدرا را تشکیل می‌دهند. یعنی دانشگاه شیراز به عنوان یکی از بزرگ‌ترین محوطه‌های دانشگاهی ایران درکنار بیمارستان نمازی‌که بزرگ‌ترین حوزه درمانی جنوب‌کشور دانسته می‌شود. در کنار چنین‌کاربری‌های قطبی، بسیاری‌کاربری‌های دیگر نیز این خیابان را پر اهمیت می‌کنند. همجواری دو درمانگاه تخصصی با سطح مراجعه منطقه‌ای در جنوب کشور، پایانه اتوبوس رانی، ایستگاه مترو، دانشکده مهندسی و همچنین خوابگاه دانشجویی و کتاب فروشی‌ها وکاربری‌ها تجاری خرد مجاور آن.

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



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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]



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

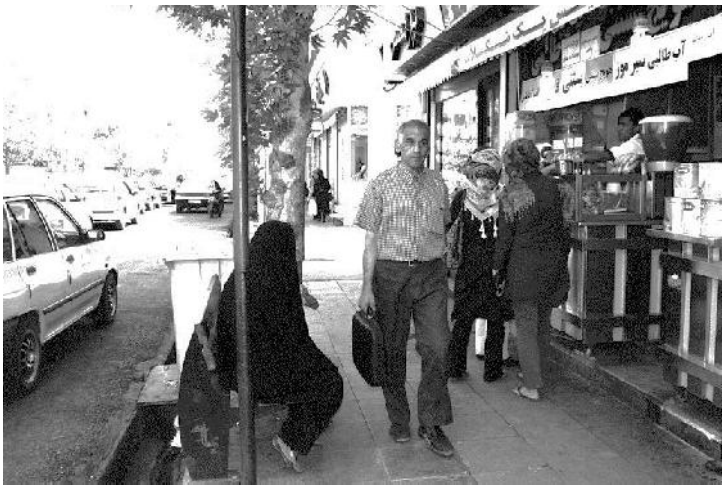


شکل ۳. راه‌های موجود در محدوده خیابان ملاصدرا؛ ماخذ: Google Earth.

مهم‌ترین و تاریخی‌ترین خیابان شیراز یعنی خیابان کریم خان زندکه 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. هم چنین خیابان‌های اردیبهشت، معدل، هدایت و حکیمی از شرق و خیابان‌های شهید جمالی و خلیلی از غرب راه‌های دسترسی به این خیابان هستند. خیابان ملاصدرا ازگران‌ترین بدنه تجاری شیراز محسوب می‌شود و در حال حاضر خیابانی تنگ و همیشه پر ترافیک می‌باشدکه برای پیاده و سواره‌گذر از آن به سختی 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 تعامل‌پذیری این خیابان، با توجه به پارامترهای تعیین‌کننده خیابان‌های تعامل‌پذیر، در قالب جدولی ارائه می‌گردد.

۳-۲. بررسی عوامل تاثیر گذار 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



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

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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]

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، عریض‌ترکردن پیاده‌رو (شکل ۴) و کاهش تعداد سفرهای وسایل نقلیه خصوصی که از خیابان می‌گذرند، ضرورت دارد. سیستم حمل و نقل سازمان یافته ای 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 ویترین‌های تمام شیشه‌ای تشکیل داده‌اندکه جزئیات طراحی زیادی در آنها قابل مشاهده نیست. از محاسن لبه خیابان ملاصدرا واحدهای کوچک با درهای زیاد می‌باشدکه تاثیر خوبی بر جذب مردم به خیابان دارند؛ زیرا این واحدها تعداد زیادی ویترین و اجزای مورد استفاده دارندکه حتی در یک مسیرکوتاه، مورد تماشا قرار می‌گیرند. این واحدهای کم‌عرض، باعث ایجاد ساختار نمای عمودی می‌گردندکه تاثیر بصری مهمی در احساس کوتاه شدن فاصله‌ها دارد و هم چنین موجب جذاب‌تر و راحت‌تر شدن قدم زدن در خیابان می‌شود. البته در بعضی از نقاط خیابان، هم چون مکانی هایی که دیواره صلب دانشکده مهندسی و کاربری‌های مسکونی قرار دارند و هم چنین جداره هایی که در طول زیادی بسته می‌باشند، این ویژگی تنزل پیدا می‌کند.

گذراندن وقت در خیابان: شمارش عابران، گویای تعداد فراوان آن‌ها در خیابان می‌باشدکه 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 (نگاه‌کردن به‌کالاهای موجود در خیابان یا پشت ویترین مغازه‌ها، صحبت کردن با دوستان و آشنایانی که با هم قدم می‌زنند)، نشستن روی تک نیمکت‌های موجود می‌باشد. این بدین معنی است‌که 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 حالی‌که این خیابان، با توجه به جذب اقشار مختلف اجتماعی دارای ظرفیت‌های ویژه‌ای در بعضی نقاط خود می‌باشدکه تاکنون کشف نشده‌اند. از جمله فضاهای عمومی‌که در این خیابان نیاز به آنها احساس می‌شود؛ می‌توان به بوستان، میدانگاه یا فضاهای فعال‌تری‌که 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 فعالیتی وجود ندارد تا زندگی در شب این خیابان را به وجود آورد. به همین دلیل با توجه به کاربری‌های موجود، این خیابان شب هنگام خالی از تردد شهروندان می‌باشد و از زمان‌وارگی و امنیت آن می‌کاهد. بنابراین نیاز به‌کاربری‌هایی چون هتل، رستوران وکافه، سینما و تئاتر یا ... در این خیابان احساس می‌شودکه زندگی شب را در آن تضمین‌کنند. از دیگر سو اکثر جداره خیابان ملاصدرا در شب به صورت بسته (کرکره‌های بسته) می‌باشند (شکل ۷). که این امر موجب می‌شود خیابان در تاریکی فرو رود و تونل غیرجذابی به وجود آیدکه 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 مراجعه کننده به خیابان فراهم می‌سازند، مشکلات تداخل

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]



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

سواره و پیاده را در خیابان نیز افزایش می‌دهند. خیابان ملاصدرا 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، لبه ها، پله‌ها و نشستن رو به روی کافه‌ها و رستوران‌ها از مهم‌ترین مکان‌های خیابان‌ها برای نشستن عابران پیاده می‌باشند. در خیابان ملاصدرا 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. هم چنین به دلیل عرض کم معابر هیچ یک از اغذیه فروشی‌ها نتوانسته‌اند در فضای باز رو به روی خود، امکان نشستن را به خوبی ایجادکنند. 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 نظرگرفته 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 آیدکه با ستون‌های کنده‌کاری شده، پله‌ها و طاقچه‌ها، محیط جذابی را برای مردم ایجاد می‌کند تا ازکنار آن عبورکرده یا لحظه ای مکث‌کنند (گل، ۱۳۸۹، ص۳۶). نماهای جداره‌های خیابان ملاصدرا 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.

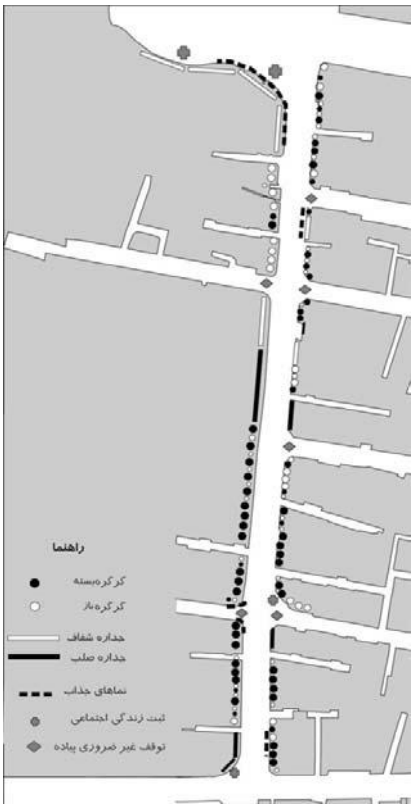
انقطاع در پیاده‌رو: در خیابان ملاصدرا ۵ انقطاع غیر ضروری یافت می‌شود، که پیاده‌رو باید در این مکان‌ها ادامه یابد، ولی به دلیل تلاقی با خطوط رفت و آمد عبوری مثل خیابان‌های فرعی و خط پارک خودروها قطع می‌شوند (شکل ۶). تاسف‌آور است‌که عابران پیاده برای اجتناب از برخورد با خطوط ویژه سواره، مجبور به پایین 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 پیاده رو در محل‌های انقطاع، می‌توان این امر را برای عابر پیاده بهبود بخشید.

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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]



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



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



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

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

هم چنین با درختکاری منظم می‌توان محصوریت خیابان را هم تنظیم‌کرد و برکیفیت پیاده روها افزود.

مسیر دوچرخه: در خیابان ملاصدرا هیچ جایگاهی برای مسیر دوچرخه در نظرگرفته نشده است. ضرورت دارد تا

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]

تدابیری در جهت دعوت مردم به دوچرخه سواری به اجرا دوچرخه‌سواران احساس می‌شود. خطوط اختصاصی در آید. در این راستا نیاز به شبکه‌ای امن برای دوچرخه در موقعیتی امن، فواصل مشخص در

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

مولفه عملکردی		
کیفیت	**ابعاد**	**راهبرد**
کیفیت قرارگاه های رفتاری	اشتغال فعال	درنظرگیری کاربری و کالبد مناسب برای انجام انواع فعالیت های هنری- علمی، گردهمایی‌ها و گفت و گو کردن، امکان قدم زدن بدون توقف با بهره مندی از کالبد زیبا و کفپوش مناسب، در نظر گیری مکان‌هایی 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 دیدهای 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 کابری 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.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]

تقاطع‌ها، رنگ‌آمیزی خطوط دوچرخه، اطلاعات و .. مواردی هستندکه آگاهی بیشتری را فراهم می‌کنند. راز محبوبیت و ایمن‌سازی دوچرخه‌سواری، داشتن تعداد کافی دوچرخه سوار است. رانندگان هنگامی‌می‌آموزند برای دوچرخه‌سواران اهمیت قائل شوندکه دو چرخه سواری بخشی از فرهنگ عمومی‌رفت 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 ۱به 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.
	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 – حسی (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 امرزیبا 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، تعین و تشخص فضاهای خیابان، طراحی کفپوش به گونه ای که عابر را هدایت کند.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]

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 وذهنی	آفتاب گیری معبر در ماه های سرد سال، سایه اندازی در ماه های گرم سال، درنظرگیری 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

با توجه به مشکلات خیابان ملاصدرا در برقراری تعاملات بین شهروندان و بررسی عوامل تاثیر گذار بر این تعاملات، راهبردهایی برای تعامل‌پذیر 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.

۴-۲. بیان یافته‌های تحقیق

این پژوهش درسه سطح مطالعاتی به نتایجی دست پیدا کرد. در سطح اول، در پاسخ به تعیین این پرسش‌که چه عواملی را می‌توان برای ایجاد فضاهای تعاملی در خیابان‌های تجاری، مورد توجه قرار داد و با توجه به مطالب وکلیدواژه‌های برگرفته شده از ادبیات پژوهشی، به معیارهای تاثیرگذار در مورد این پرسش دست یافت. در سطح دوم به دنبال تعیین دلایلی که موجب عدم شکل‌گیری تعاملات در بستر مورد مطالعه ما شده‌اند، در قالب برداشت‌های میدانی مطرح‌گردیدند. به این نتیجه رسید که خیابان مورد مطالعه به دلیل کمبود فضا در 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.

منابع و مآخذ

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 برنامه ریزی خیابان ویژه» نشریه آبادی، مترجمان بهزاد اسکندر افشار و مژگان محمودی راد، سال نوزدهم، شماره ۶۳، تابستان، تهران، صفحات ۴۳ - ۳۸.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]

۴. جیکوبز، جین (۱۳۸۸)، «مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی»، مترجمان حمید رضا پارسی 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، شماره۷، 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 ساختمان ها»، ترجمه شیما شصتی، 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 صفه، 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 پذیر؛ محل درنگ و ماندن» سازمان زیباسازی شهر تهران، نشریه شهر زندگی، زیبایی، شماره۲، 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)

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-24]