

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

سهند لطفی* - استادیار طراحی شهری، گروه شهرسازی دانشکده هنر و معماری، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران.
ارسان 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

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.

خیابان ملاصدرا شیراز برخوردار از جاذبهای متعدد و متنوعی است که مایه حضور شهر و ندان با انگیزه‌های گوناگون در بیشتر ساعت‌های روز می‌شود. رجوع به مراکز مهم فعالیتی، خرید، تماشای مغازه‌ها، پرسه زدن و گردش، دیدن و دیده شدن، همه و همه خیابان ملاصدرا تبدیل به فضایی مملو از انواع رویدادها برای شهر و ندان 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 ملاصدرا 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 ملاصدرا به انجام رسیده است. برondاد این مرحله، در قالب جمع بست پژوهش، شامل چهارچوبی در بردازندۀ راهبردهای مبتنی بر سه مولفه عملکردی، تجربی- زیبایی شناختی و زیست محیطی است که نشان‌دهنده خط مشی طراحی شهری با هدف تعامل پذیرکردن خیابان ملاصدرا شیراز می‌باشد. این چهارچوب می‌تواند الگویی پیشنهادی در فرآیند احیاء و تعامل پذیرکردن خیابان‌های تجاری- تفریحی دیگر باشد.

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

۱. مقدمه

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 در گام بعد به منظور تجمیع و تحلیل یافته‌ها و ازگان 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 ملاصدراً 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 ملاصدراً، 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 آمن، غیر از خانه و محل کار، در فضاهای شهری نیازمندند. خیابان‌ها از عمدۀ ترین فضاهای همگانی هستند که 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

براساس 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 ویترین‌مغازه‌ها، بازی کردن، اجرا یا دیدن برنامه‌ها در خیابان یا یک یا چند همراه، از جمله تعاملات اجتماعی محسوب می‌شوند (2007 Mehta,). 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 مناسب و در نتیجه نقش‌پذیری مردم در فضا و عضویت آن‌ها در گروه‌ها و شبکه‌های اجتماعی است (et al, 1992 Car). همچنین نوشتمن، نقاشی کردن، طراحی معماری،

شهر امروزین برای جوابگویی به نیازهای بشر فرن بیست و یک و تکنولوژی جدید باید به مواردی بیش از صراف طراحی ابینی و شبکه‌های دسترسی بپردازد و به خلق فضاهایی بیندیشید که موجب تنوع و جذابیت بیشتر شهر گردیده و تاثیر بیشتری بر پیوند شهر وندان، فضاهای و مکان‌های شهری بگذارد (لنارد و دیگران، ۱۳۷۷). از میان انواع مسیرهای یک شهر، خیابان بیشترین حساسیت و ظرفات را به خود می‌طلبد زیرا خیابان‌ها مکان‌هایی هستند که تعاملات اجتماعی و جنب و جوش شهری در آن‌ها به حد اکثر کمی و کیفی خود رسیده، ذهن شهر وندان را انباسته 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 شهر وندان شدیداً تضعیف شده است. در عوض خیابان تبدیل به کانالی صراف برای گذر و سرشار از دود، آلودگی، ترافیک و انواع مزاحمت‌های خواسته و ناخواسته گردیده است. خیابان ملاصدراً شیراز نیز از این قاعده مستثنی 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 پیاده‌روی 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 قرارداد؟ چه مشکلاتی در بستر مورد مطالعه ما برای برقراری تعاملات میان شهر وندان 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

مدیریت شهری

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

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- 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 شهر نشینی، ورود اتومبیل و بهبود اقتصاد شهر، امر شکل‌گیری فعالیت‌های مختلف در لبه خیابان‌ها مانند فضاهای فراغت، دیدار با یکدیگر و گذراندن ساعتی 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 بینند و رقابت یا حرص و طمع باد دیگران در میان بگذارند. باید در خیابان اصلی حس لذت، تنوع و ایمنی برای پیاده روی فراهم باشد. علاوه بر این، خیابان اصلی مکالمه‌های 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

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). راپورت فضای شهری را به عنوان محیط اجتماعی که در بردارنده مجموعه‌ای 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 فضاهای تحت تاثیر قرار می‌دهد (Rapoport, 1984). فضای جمعی فضایی است که در آن با غریب‌ها سهیم هستیم، مردمی که اقوام، دولتان 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 فضاهای محل تبادل افکار و اطلاعات و مکانی برای شکل‌گیری شبکه‌های اجتماعی هستند؛ چنین فضاهایی بیش از آنکه تنها یک فضای باشند، یک تجربه‌اند (دانشپور به نقل از Hager, ۱۳۸۶). این فضاهادر شهر به عنوان مکان‌هایی که بیشترین کنش‌ها و ارتباطات میان شهروندان در آن روی می‌دهد، بستر اصلی فعالیت‌های کارکردی و مراسmi شهر وندان را ایجاد نموده و عنصر مهمی در ایجاد پیوند اجتماعی میان شهروندان و هم چنین خاطره جمعی مشترک در بین آنهاست (عندليب، ۱۳۸۹، ص ۱۸). فضاهای جمعی مطلوب و همانگ 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 فضاهای جمعی دهنده. فضاهای جمعی مشتمل بر فضاهای شهری گوناگونی چون: خیابانها، معابر،

دوخته می‌شوند و چه برای تشویق تعداد کافی مردم ساکن در ساختمان‌های طول خیابان، برای نگریستن 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 طرزی محسوس در هم آمیزند، نتیجه آن بهمود شرایط برای فعالیت‌های اجتماعی و همین طور خصوصی است (گل، ۱۳۸۷، ص ۷۷).

یکپارچه کردن^۴؛ یکپارچه کردن بر این مفهوم که فعالیتهای گوناگون و مردم با روحیات متفاوت می‌توانند در کنار هم و پهلویه 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 هر روزه 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 مزین این دو

جاذب و جالب خواهد بود» (بهزادفر به نقل از جیکوبز، ۱۳۸۸). تفاوت عمدہ‌ای بین خیابان‌های «سرزنه»^۶ و خیابان‌های «معاشرپذیر»^۷ در فضاهای شهری وجود دارد. خیابان‌های سرزنه 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 در نگ 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 غریبیه و آشنا در شهرهای بزرگ و شلوغ را برای همگان امکان پذیر می‌نماید (معینی، ۱۳۹۰، ص ۴۴). در ادامه عوامل تاثیرگذار بر تعاملات را در خیابان، مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۳-۲. عوامل تاثیرگذار بر تعاملات در خیابان‌ها

میزان و ویژگی تعاملات انجام گرفته در فضاهای شهری، به شدت از برنامه‌ریزی فیزیکی تاثیر می‌پذیرد. تعاملات وکنش‌های 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 ماشین نگاهی کوتاه به دیگران بیندازد؛ اما زندگی در حالت پیاده اتفاق می‌افتد. تنها حالت پیاده برای فرستادهای 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

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

مناسب برای مردم هنگام قدم زدن در خیابان جذب 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 ستوون 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 فضاهای تاثیرگذار باشد. وجود فضاهای کافی جهت نشستن و وقوع رویدادهای خاص در فضای قبیل نمایش‌های خیابانی، هنرهای عمومی و رخدادهایی از این دست که مردم را با یکدیگر پیوند می‌دهند، به جذابیت این فضاهای می‌افزایند (دانشپور به نقل از Whyte, 1۳۸۶). عملکردهای درونی ساختمانها

تاثیر بسزایی بر فعالیت و جذب فضای بیرونی دارند. واحدهای کم عرض و تعداد زیاد درب‌های 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^{۱۳}:** چشم‌ها باید به روی خیابان گشوده باشند؛ چشم‌هایی 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 سرزنش‌گی محیط و دعوت عابرین به این فضاهای و فراهم نمودن امکان استراحت، تجارب خوشنایند و سلامت بیشتر برای مردم می‌گرددند 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 بر عکس تجربه‌های حسی زیادی را ایجاد می‌کند (شفافیت^{۱۴}). 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^{۱۵}). 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

روش های انتقال انگاره های اجتماعی در فضاهای جمعی شهری



نمودار ۱. جمع بست مبانی نظری: شاخصه های تاثیرگذار بر تعاملات؛ مأخذ: نگارندگان.

مدیریت شهری

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

۱۴

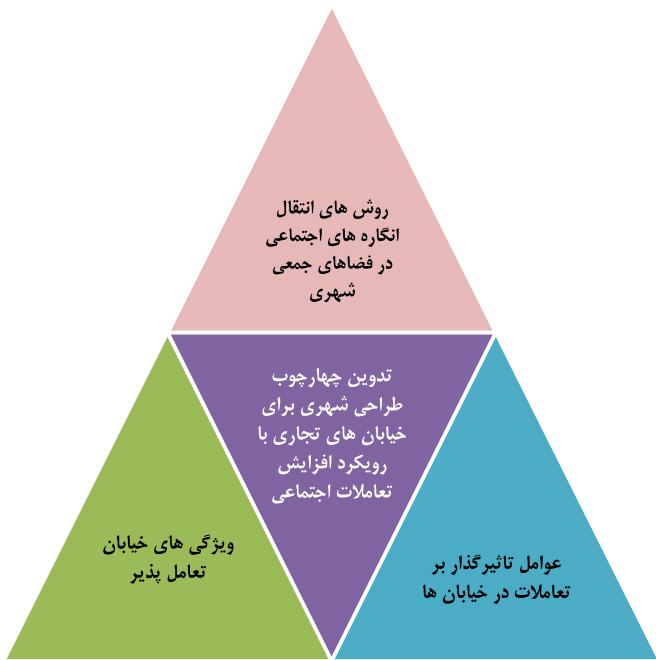
طراحی شهری به دریافت‌های ادارکی، شناختی و ترجیحات محیطی افراد در قبال فضاهای شهری سروکار دارد و در نهایت، مؤلفه زیست محیطی کیفیت طراحی شهری در بعد خرد آن دربرگیرنده مقولاتی همچون تنظیم اقلیم خرد فضاهای شهری (آفتاب، جریان هوا، سایه‌گیری) و در بعد کلان دغدغه پایداری زیست محیطی را داشته و با کیفیت تعادل مبتنی بر بوم‌شناسی محیط شهری و چگونگی استفاده از منابع طبیعی اعم از زمین، آب... 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 زمینه‌ای سازگار با شرایط محلی و بومی مطالعه ای موردنی بر روی خیابان ملاصدرا شیراز صورت گرفته است.

۱-۳. موقعیت استراتژیک خیابان ملاصدرا در شهر شیراز در میان مشخصه‌های شهری که شیراز را معرفی می‌کنند،

۴-۴. 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 خواهد 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 به کانال 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 سرزنشگی و غنای تجربه فضایی شهر گردد. مؤلفه تجربی - زیباشناختی کیفیت



نمودار ۲. مدل مفهومی تحقیق: تدوین چهارچوب طراحی شهری برای خیابان‌های تجاری با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی؛ مأخذ: 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 در کنار بیمارستان نمازی که بزرگ‌ترین حوزه درمانی جنوب کشور دانسته می‌شود. در

کنار چنین کاربری‌های قطبی، بسیاری کاربری‌های 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 و کاربری‌ها تجاری خرد مجاور آن.



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



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



شکل ۲. کاربری‌های موجود در محدوده
خیابان ملاصدرا؛ مأخذ: 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 خیابان‌ها تعامل پذیر، در قالب جدولی ارائه می‌گردد.

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

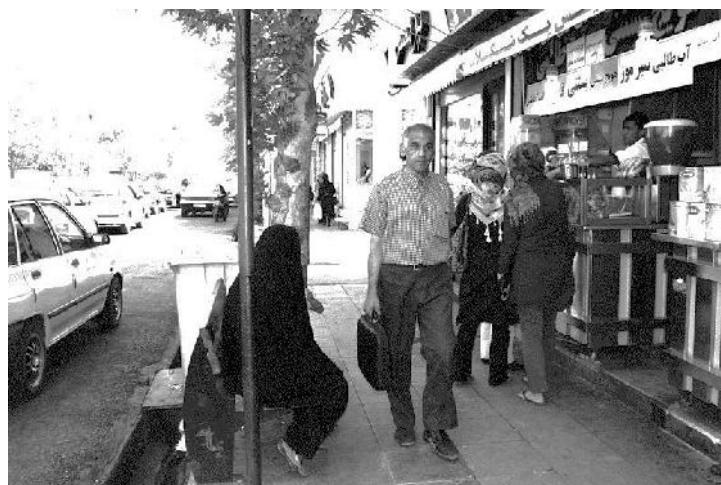
رفت‌آمد عبوری: تداخل میان رفت و آمد سواره و عابران پیاده، یکی از بزرگترین مشکلات در خیابان ملاصدرا

مهم‌ترین و تاریخی‌ترین خیابان شیراز یعنی خیابان کریم خان زندکه با قدمتی چند قرن، ارگ کریم خانی 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 اردبیهشت، معلم، 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 سواره‌گذر از آن به سختی

مدیریت شهری

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

■ ۱۶ ■



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

میر شهری

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

۱۷

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 فضاهای زندگی پرپوش 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 سرزنشی خیابان و ادراک ایمنی به شمار می‌آیند. اگر تعداد فعالیت‌ها در ساعت 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 شهریورندان می‌باشد و از زمان وارگی و امنیت آن می‌کاهد. بنابراین نیاز به کاربری‌هایی چون هتل، رستوران و کافه، سینما و تئاتر یا... در این خیابان احساس می‌شود که شب زندگی شب رادر آن تضمین کنند. از دیگر سواکثر 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 آید که هرگونه میل به دیدن معازه‌ها 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 مراجعت کننده به خیابان فراهم می‌سازند، مشکلات تداخل

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، عرض ترکردن 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 ویترین‌های تمام شیشه‌ای تشکیل داده‌اند که جزئیات طراحی زیادی در آنها قابل مشاهده نیست. از محاسن لبه خیابان ملاصدرا واحدهای کوچک با درهای زیاد می‌باشند که تاثیر خوبی بر جذب مردم به خیابان دارند؛ زیرا این واحدها تعداد زیادی ویترین و اجزای مورد استفاده دارند که حتی در یک مسیر کوتاه، مورد تماشا قرار می‌گیرند. این واحدهای کم عرض، باعث ایجاد ساختار نمای عمودی می‌گردند که 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 مکانی‌هایی که دیواره صلب دانشکده مهندسی و کاربری‌های مسکونی قرار دارند و هم چنین جداره‌هایی که در طول زیادی بسته می‌باشند، این ویژگی تنزل پیدا می‌کند.

گذراندن وقت در خیابان: شمارش عابران، گویای تعداد فراوان آن‌ها در خیابان می‌باشد که فقط تعداد اندکی از آن‌ها مانند 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 ویترین معازه‌ها، صحبت کردن با دوستان و آشنایانی که با هم قدم می‌زنند)، نشستن روی تک نیمکت‌های موجود می‌باشد. این بدین معنی است که



شکل ۵. پارکنگ 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 ملاصدرا به جزئیات کتابخانه دانشکده مهندسی و بنای موجود در نبش خیابان اردیبهشت و تعدادی معازه 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 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 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 تقویت کنند و به برقراری سلسه مراتب متمایزی در شناخت خیابان

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 وسائل نقلیه شخصی به این خیابان را مهیا می‌سازد. نشستن در فضای باز: نیمکت‌ها، لبه‌ها، 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 آذیه فروشی‌های توانسته‌اند در فضای باز رو به روی خود، امکان نشستن را به خوبی ایجاد کنند. هم چنین 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 کنده کاری شده، پله‌ها و طاقچه‌ها، محیط جذابی را برای مردم

مدیریت شهری

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



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



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

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

هم چنین با درختکاری منظم می توان محصوریت خیابان را هم تنظیم کرد و برکیفیت پیاده روهای 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: مأخذ: نگارندگان.

مولفه عملکردی		
راهبرد	ابعاد	کیفیت
در نظر گیری 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 متناسب و میدانچه هایی برای کوتاه به نظر رسیدن مسیر پیاده.	اشتغال فعال	کیفیت قرارگاه های رفتاری
امکان مشاهده و نظارت دیگران، ایستادن، نشستن، شنیدن، رعایت حریم و حباب های شخصیتی افراد، ایجاد دیدهای بدون مانع و جذاب.	اشتغال غیر فعال	
امکان حضور گروه های مختلف اجتماعی (سالخوردگان، کودکان، زنان و ...)، فرصت برای صحبت کردن و تعامل با آشنايان، دوستان و ...، در نظر گیری انواع فعالیت های فردی و جمعی، افزایش تعداد افراد موجود در فضای پتانسیل شکل گیری گروه های اجتماعی.	تعامل پذیری	
امکان انجام فعالیت ها در ساعت مختلط شبانه روز، فصول مختلف سال و حتی در روزهای تعطیل، کشاندن فعالیت بعضی از کابری ها به بیرون، انواع فعالیت ها برای تمامی سنین.	انعطاف پذیری فعالیتها	
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 مختلط	
در نظر گیری کاربری هایی چون: فروش پوشاسک، شیرینی فروشی، گل فروشی، سینما، اغذیه فروشی، کتاب و روزنامه فروشی، مراکز هنری، موسسات آموزشی و	کاربری جذاب	کاربری ها
کاربری هایی چون: کافه ها، کافی شاپ ها، رستوران، کتابخانه ها، گالری ها و	مکان سوم	
امکان نفوذ پذیری 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.	نفوذ پذیری و راحتی دسترسی به فضا	
حفظ تسلسل حرکت، حمایت از مکث، سکون و سرعت کم، از بین بدن انقطاع در پیاده رو.	تسلسل حرکت	دسترسی و ارتباط
کنترل ورود و خروج انواع وسایل نقلیه و ساماندهی آنان و هم چنین کنترل پارکینگ ها.	کنترل	
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.	سیستم حمل و نقل	
رویت پذیری فضا (چشمان خیابان) توسط کاربری های فعال در شب و کاربری مسکونی، همپوشانی فعالیتها در فضا و زمان، شناسایی و حذف مناطق نا امن، نورپردازی مناسب کنترل مکان: ۱- مکانیکی (دوربین، دروازه و ...)، ۲- طبیعی (تعريف فضا، قلمرو و ...)، ۳- سازمانی (پلیس، نگهبان و ...).	امنیت روانی و فیزیکی	ایمنی و امنیت
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.	ایمنی	

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 دوچرخه سواری بخشی از فرهنگ عمومی رفت و آمد باشد.

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

مولفه تجربی - زیبایی شناختی		
راهبرد	ابعاد	کیفیت
درنظرگیری فرم و هندسه جذاب هنگام طراحی جداره‌های خیابان، استفاده از واحدهای کوچک و کم عرض (۱۰ الی ۲۰ درب در هر ۱۰۰ متر)، ارتقای کیفیت نماهای طبقه همکف، بهره‌گیری از جاذبه‌های بصیری برای پیاده، به کارگیری معماری خاص برای بنایهای مهم، تعریف ورودی‌های دعوت کننده، ایجاد فرصت کالبدی برای نشستن و گردش‌مایی افراد و گروه‌ها، استفاده از تنشیات ۱ به ۲ و ۱ به ۱/۵ برای عرض خیابان، استفاده از مصالح بومی.	سازمان کالبدی	کیفیت محیط کالبدی - فضایی (محیط عینی)
معرفی و کنترل ورودی و خروجی‌های خیابان، ایجاد ریتم و ضربانگ در لبه‌ها و جداره‌ها، گشودگی فضایی و ایجاد میدانچه‌ها برای مکث و سکون، درنظرگیری تراکم مطلوب، ایجاد کردن پیوستگی فضایی ضوابط مشخص برای تورفتگی‌ها و بیرون آمدگی‌ها.	استخوان بندی فضایی و توده و فضا	
شفافیت جداره‌ها برای تبادل بصیری افراد و اتفاقاتی که در داخل بنارخ می‌دهد، امتحان فضای بیرون و درون، دسترسی بصیری و کالبدی.	رویت پذیری	
رعایت حریم و سلسه مراتب فضایی‌های عمومی و خصوصی و ارتباط صحیح آن‌ها.	نقشه نولی	
استفاده هر چه بیشتر از نرم فضا‌ها برای جدا کردن حریم‌ها، درنظرگیری پیوستگی کف، تامین شرایط مناسب برای نا توانان جسمی و افراد با کالسکه بچه.	انعطاف پذیری کالبدی	
بالا بردن خوانایی و وضوح نماهای خیابان و مسیر پیاده طراحی با توجه به مقیاس انسانی، در نظر گیری پیوستگی لبه‌ها و جداره‌ها، یکپارچگی و وحدت نماهای ساختمان‌ها، نظم و هماهنگی در طراحی کالبدی خیابان.	تحلیل ساختار کالبدی خیابان	کیفیت محیط ادرائی - حسی (محیط ادرائی)
تداوی حضور شهروندان در خیابان، شور و هیجان ناشی از فعالیت‌های موجود، تشویق و راغب کردن مغازه‌داران به مشارکت در امرزبیان سازی فضاهای رو به روی مغازه‌خود.	سرزندگی	
در نظر گیری عناصر محیطی با هویت، به گوش رسیدن آواز گذشته (قرائت میراث فرهنگی)، حفاظت تاریخی، تداعی معانی فرهنگی، شخصیت بخشی به طراحی، ایجاد خاطره در اذهان شهروندان.	معانی انضمایی	کیفیت محیط ادرائی ذهنی (محیط شناختی)
ایجاد حس جهت یابی، نشانه گذاری کالبدی و فعالیتی توسط بنایهای شاخص، تعیین و تشخیص فضاهای خیابان، طراحی کپیوش به گونه‌ای که عابر را هدایت کند.	منظـر ذهـنـی (فضـایـیـ زمـانـیـ)	

دری 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؛ مأخذ: نگارندگان.

مولفه زیست محیطی		
راهبرد	ابعاد	کیفیت
آفتات گیری معب 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 فضاهایها.	آسایش فیزیولوژیکی وذهنی	کیفیت اقلیم خرد فضاهای شهری
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 سرزنشگی فضایی شود چون اجرای موسیقی و ...	کیفیت اصوات، بو و رایحه محیط	
اولویت دادن به پیاده، دوچرخه و سپس حمل و نقل عمومی، باز یافت مواد.	تقلیل آلودگی ها	

۴. نتیجه گیری

۱-۴. پیشنهادات راهبردی برای بهبود تعاملات در خیابان گرد همایی، کمبود جای نشستن، نبود فعالیت در شب و

ملاصدراي شيراز

با توجه به مشکلات خیابان ملاصدرا در برقراری تعاملات بین شهر و ندان و بررسی عوامل تاثیر گذار بر این تعاملات، راهبردهایی برای تعامل پذیر کردن خیابان ملاصدرای شیراز؛ با توجه به چهار جو布 طراحی شهری، که در بخش ۴-۲ همین مقاله به آن اشاره شد، در قالب جدولهایی با سه مولفه عملکردی (جدول ۱)، تجربی - رسید.



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

۲۲

منابع و مأخذ

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

۲-۴. بیان یافته‌های تحقیق

این پژوهش درسه سطح مطالعاتی به نتایجی دست پیدا کرد. در سطح اول، در پاسخ به تعیین این پرسش که چه عواملی را می‌توان برای ایجاد فضاهای تعاملی در خیابان‌های تجاری، مورد توجه قرار داد و با توجه به مطالب و کلیدواژه‌های 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 ماشده‌اند، در قالب برداشت‌های میدانی مطرح گردیدند. به این نتیجه رسید که خیابان مورد مطالعه به دلیل کمبود فضا در

میراث شهری

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

■ ۲۳ ■

- پذیر؛ محل درنگ و ماندن» سازمان زیباسازی شهر تهران، نشریه شهر زندگی، زیبایی، شماره ۲، دوره اول، ۳۶-۴۵ صفحات.
- 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 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. عندليب، علي رضا (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 فربا قرایی، مهشید شکوهی، زهرا اهری و اسماعیل صالحی، تهران، انتشارات دانشگاه هنر.
۸. گل، یان (۱۳۸۷)، «زندگی در فضای میان ساختمن‌ها»، 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 صفو، 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)، «باز تعریف فضای شهری - مطالعه موردی: محورولی 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

مدیریت شهری

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

۲۴