

بررسی چالش‌های معابر بافت فرسوده، با رویکرد تعاملات اجتماعی

(نمونه موردی: منطقه تاریخی و فرهنگی شیراز)



فاطمه کشاورز* کارشناس ارشد حسابداری

چکیده

در طرح‌های نوسازی بافت فرسوده شهری در کشور ما، معابر اهمیت بسیاری یافته‌اند؛ به گونه‌ای که شاهدیم تخریب معابر قدیمی و ساخت و تعریض معابر جدید به جای آن‌ها، بدون توجه به چگونگی روابط همسایگی، تعاملات اجتماعی و زندگی جمعی ساکنان محله‌ها انجام می‌شود. این در حالی است که بسیاری از معابر محله‌های قدیمی و فرسوده شهرهای ما، در عین حال که محل اقشار پایین تر جامعه شهرتین هستند، بافت زنده‌تر و پویاتری نسبت به محلات جدید و نوساز دارند؛ در نتیجه نوسازی کالبد آن‌ها به شکل و شیوه کنونی، تنها موجب از بین رفتن بافت اجتماعی آن‌ها و انتقال ساکنانشان به نقاط دیگر شهر می‌شود. این عوامل باعث جدا افتادگی این محدوده‌های شهری از سایر قسمت‌های شهری می‌شود و آن را از لحاظ کارکردی دچار آسیب‌های شدید می‌کند. یکی از عوامل اصلی این موضوع ناکارآمدی و نامتناسبی شبکه معابر این گونه بافت‌ها، با شرایط روز زندگی مردم شهر است. این مقاله حاصل مشاهدات عینی، برداشتهای میدانی و مطالعات اسنادی است. به شیوه تحلیلی-توصیفی سعی در بررسی الگوی شبکه معابر در بافت فرسوده منطقه هشتم شیراز (منطقه تاریخی فرهنگی) داشته و با بررسی و بیان مشکلات و آسیب‌های موجود در الگوی شبکه معابر بافت‌های فرسوده، منطبق بودن این گونه شبکه معابر را با توجه به نیازهای امروزی انسان بررسی می‌کند. در پایان با نتایج کاربردی و با تأکید بر سلسله مراتبی از نظام مراکز و فضاهای باز شهری، حل مسائل اجرایی و واقعیت از کارافتادگی بافت‌های فرسوده بر اثر ناکارآمدی شبکه معابر آن، قصد دارد راهکاری برای ایجاد روابط و تعاملات اجتماعی در محلات ارائه دهد.

واژگان کلیدی: معابر، بافت فرسوده، تعاملات اجتماعی، منطقه تاریخی و فرهنگی، شیراز.

مقدمه

یکی از مشکلات اساسی بافت‌های فرسوده، کمبود دسترسی به درون این بافت‌ها و ضعیف بودن کارایی شبکه معابر است که موجب جدا افتادگی این مناطق از سایر نقاط شهری شده و مسائل و مشکلات دیگری را نیز در پی داشته است. بافت فرسوده دارای معابری است که بسیاری از آن‌ها دارای عرضی کم‌تر از شش متر است؛ از این رو سیاستی که به‌منظور حل این مشکل انتخاب شده تعریض معابر در طرح‌های نوسازی و بهسازی بافت فرسوده است که با در نظر گرفتن چند مشخصه که بعضاً نگاه منتقدانه هم دارد، می‌توان در نظر گرفت که عامل دسترسی از عامل قابلیت حرکت در معابر شهری متفاوت است؛ به این معنی که در یک بافت می‌توان یک معبر پهن با قابلیت تحرک زیاد، اما دسترس‌ناپذیر یا برعکس یک کوچه‌باغ باریک، اما در دسترس و پرتردد داشت (ریسمانچیان، ۱۳۸۹، ص ۳۶). مسئله بافت فرسوده، سطح اشغال معابر نیست؛ چراکه درصد سطح اشغال معابر در میان بافت‌ها از متوسط شهرها بیش‌تر است، بلکه مشکل اصلی آن‌ها توزیع نامناسب معابر در کل بافت است که موجب شکل‌گیری گذرهای زیاد اما فاقد کارایی می‌شود (عندلیب، ۱۳۸۶، ص ۴۵)؛ بنابراین تکیه بر ویژگی‌های ترافیکی معابر بافت‌های فرسوده نمی‌تواند پاسخگوی مشکلات دسترسی و نفوذپذیری به این بافت‌ها باشد و توجه به ویژگی‌های ساختاری و ارتباطی معابر در ایجاد و اصلاح آن‌ها در بافت‌های فرسوده اهمیت دارد. شبکه معابر در شناخت ساختار فضایی شهرها اهمیت ویژه‌ای دارد؛ اما آنچه در ساختار یک شهر اهمیت پیدا می‌کند، روابط فضایی و پیوستگی عناصر آن است که عامل تعیین‌کننده در ایجاد تحرک و سرزندگی فضای شهری است و در زندگی شهری امروزی معابر نه‌تنها محل اتصال و ارتباط فضاها و فعالیت‌های شهری به یکدیگرند، بلکه مظهر و آئینه زندگی هر شهر نیز به حساب می‌آیند. به‌طوری‌که با ایجاد ارتباط بین بخش‌ها و فعالیت‌های مختلف یک شهر همانند شریان‌های بدن، آن را زنده و پویا نگه می‌دارند. در پهنه فضای شهری، معابر شهر و بالأخص پیاده‌راه‌ها به‌عنوان محل تعاملات اجتماعی ساکنان شهر، در فراهم آوردن بستر مناسب برای شکل‌گیری فرهنگ صحیح و ایجاد سلامت و نشاط در جامعه شهری، نقش بسزایی دارند. تحولات سریع و پیچیده در زندگی شهری بشر، روابط تنگاتنگی نیز بین بافت فیزیکی و روانی شهروندان برقرار کرده است و ثابت شده که کیفیت مطلوب معابر شهری، به‌ویژه پیاده‌روها نقش بسزایی در ایجاد و تکوین تعاملات اجتماعی شهروندان و در نتیجه ایجاد سرزندگی و نشاط شهری دارد. در این مقاله به این موضوع خواهیم پرداخت که هر معبر شهری که واجد کیفیت و خصوصیات مطلوب پیاده‌روی باشد، تحرک، نشاط و نیز استقبال بیشتری از آن در شهر به عمل می‌آید. به‌عنوان نمونه موردی، محدوده چند خیابان اصلی را در منطقه تاریخی و فرهنگی شیراز انتخاب کرده‌ایم. کیفیت طراحی معابر بافت فرسوده به عوامل چندی بستگی دارد، مانند کاربری‌های متنوع، تأمین امنیت و آسایش برای تمامی اقشار استفاده‌کننده از معبر و همچنین کیفیت جداره‌های اجراشده معابر و موانع موجود در آن؛ اما نکته مهم دیگر این است که کیفیت طراحی معابر بافت فرسوده، علاوه بر داشتن رابطه‌ای مستقیم با میزان استقبال شهروندان برای تردد در آن معبر، عاملی اصلی در ایجاد تحرک و نشاط و سرزندگی در آن فضا خواهد بود. در این مقاله به بررسی همین موضوع می‌پردازیم.

پیشینه پژوهش

توجه به ساخت شهر در شهرسازی، متأثر از دیدگاه ساخت‌گرایان، از ابتدای دهه ۱۹۶۰ آغاز شده است. در ابتدای دهه ۱۹۶۰ گروه ده^۱ کوشیدند در مخالفت با عملکردگرایی، با شهر به‌عنوان یک «کلیت واحد» برخورد کنند (بزرگر، ۱۳۸۷: ۵۵). در این مکتب نظریه‌پردازانی همچون ادموند بیکن، کریستوفر الکساندر و لینچ به اهمیت فضاهای باز شهری که شبکه معابر بیشترین سطح آن را تشکیل می‌دهند، به‌عنوان مهم‌ترین عنصر ساختار فضایی که می‌تواند ارتباط فضایی و انسانی را تقویت نماید، اشاره می‌کنند. پس‌از آن در اواخر دهه ۱۹۷۰ پرفسور بی‌لهیر همراه با جولین هنسن، نظریه و روش چیدمان فضایی و پیکربندی شهر را ارائه کردند و بر اساس آن‌ها به چگونگی اثر متقابل ساختار پیکربندی فضا و سازمان اجتماعی و رفتارهای اجتماعی پرداختند؛ اما به‌طور مشخص اولین مطالعات بر روی تغییرات ساختار فضایی شبکه معابر در بافت‌های فرسوده به روش چیدمان فضا، به اواخر ۱۹۹۰ و قرن حاضر بازمی‌گردد. در این راستا هلیور و همکاران^۲ در مقاله «نقش فرم فضایی در تقویت سکونت‌گاه‌های غیررسمی» جدا افتادگی فضایی را یکی از اصلی‌ترین خصوصیات بافت‌های فرسوده می‌دانند، هرچند بسیاری از محلات مرفه‌نشین شهری نیز جدا افتاده از کل ساختار شهر هستند که نمی‌توان آن‌ها را در زمره بافت‌های فرسوده قرار داد (هلیور و همکاران ۲۰۰۵). بر همین اساس آن‌ها، بین جدا افتادگی اجباری و اختیاری تفاوت قائل هستند؛ همچنین وارگان در بررسی محلات مهاجرنشین و حاشیه شهر لندن، دریافته است که این محلات معمولاً در هم‌جواری معابری با درجه هم‌پیوندی زیاد شکل می‌گیرند. او بیان می‌دارد این محلات در درون خود ساختاری مناسب دارند و معابر و فضاهای این بافت در مقیاس محلی، هم‌پیوندی خوبی دارند (وارگان، ۲۰۰۷).

اهداف پژوهش

هدف اصلی و کلی این پژوهش بررسی الگوی شبکه معابر در بافت فرسوده منطقه هشت شیراز (منطقه تاریخی فرهنگی) است و مشکلات و آسیب‌های موجود در الگوی شبکه معابر بافت‌های فرسوده و نامنطبق بودن این‌گونه شبکه معابر را برای نیازهای امروزی انسان‌ها بررسی می‌کند. در پایان با توجه به نتایج کاربردی، قصد دارد با تأکید بر سلسله‌مراتبی از نظام مراکز و فضاهای باز شهری، حل مسائل اجرایی و واقعیت از کارافتادگی بافت‌های فرسوده بر اثر ناکارآمدی شبکه معابر، برای ایجاد روابط و تعاملات اجتماعی راهکاری ارائه دهد.

روش پژوهش

این مقاله حاصل مشاهدات عینی، برداشت‌های میدانی و مطالعات اسنادی و به شیوه تحلیلی-

1. Team ten
2. Hillier et al

توصیفی است. سعی شده است چالش‌های معابر بافت فرسوده با رویکرد تعاملات اجتماعی بررسی شود؛ سپس با تأکید بر سلسله‌مراتبی از نظام مراکز و فضاهای باز شهری، راهکاری مفید برای اصلاح شبکه معابر در بافت فرسوده شیراز (منطقه تاریخی فرهنگی شیراز) ارائه شود.

بیان مسئله

یکی از مشکلات اساسی و ابعاد مهم در شناسایی بافت‌های فرسوده، ضعیف بودن کارایی شبکه معابر در آن‌ها است. کمبود دسترسی به درون این بافت‌ها موجب جدا افتادگی آن‌ها از دیگر مناطق شهری شده و همچنین مشکلات دیگری را به وجود می‌آورد. این در حالی است که بافت‌های فرسوده با معابری که بسیاری از آن‌ها دارای عرض کم‌تر از شش متر هستند، به‌عنوان بافت‌های مشکل‌دار شهری شناخته شده و سیاست تعریض معابر به‌عنوان راه‌حلی مناسب برای رفع این مشکل در طرح‌های نوسازی و بهسازی انتخاب شده است (عباس زادگان، ۱۳۹۱: ۶۴). در انتقاد به این سیاست ذکر چند نکته لازم است:

- اول، عامل دسترسی با عامل قابلیت حرکت در معابر شهری متفاوت است. به این معنی که در یک بافت می‌توان معبری پهن با قابلیت تحرک زیاد، اما در دسترس نبودن یا برعکس یک کوچه‌باغ باریک، اما در دسترس و پرتردد داشت.
- دوم، مطالعات انجام‌شده بر روی بافت‌های فرسوده نشان می‌دهد که مسئله بافت‌های فرسوده مربوط به سطح اشغال معابر نیست؛ چراکه درصد سطح اشغال معابر در این بافت‌ها از متوسط شهرها بیشتر است، بلکه مشکل اصلی آن‌ها توزیع نامناسب معابر در کل بافت است که موجب شکل‌گیری گذرهای زیاد، اما فاقد کارایی می‌شود.
- سوم، با توجه به اینکه اکثر ساکنان بافت فرسوده را اقشار کم‌درآمد جامعه تشکیل می‌دهند، می‌توان تصور کرد که تعداد خانوارهایی که دارای اتومبیل شخصی هستند یا برای رفت‌وآمد درون شهری به اتومبیل شخصی خود تکیه دارند کم است؛ بنابراین تکیه بر ویژگی‌های ترافیکی معابر بافت‌های فرسوده نمی‌تواند پاسخگوی مشکلات دسترسی و نفوذپذیری به این بافت‌ها باشد و توجه به ویژگی‌های ساختاری و ارتباطی معابر در ایجاد و اصلاح آن‌ها در بافت‌های فرسوده اهمیت دارد. شبکه معابر اهمیت ویژه‌ای در شناخت ساختار فضایی شهرها دارد؛ اما آنچه در ساختار شهر اهمیت پیدا می‌کند، روابط فضایی و پیوستگی عناصر آن است. در این میان نظریاتی در ارتباط با پیوستگی عناصر و فضاهای شهری مطرح شده است که همگی آن‌ها به معابر به‌عنوان عامل پیونددهنده عناصر سازمان فضایی شهرها اشاره می‌کنند. بر همین اساس گروهی از شهرسازان به ارائه نظریه‌ای با عنوان نظریه پیوستگی عناصر و فضاهای شهری پرداخته‌اند. این نظریه از خطوطی که اجزا و عناصر شهر را به یکدیگر پیوند می‌دهند، صحبت می‌کند. این خطوط را پیاده‌روها، فضاهای باز خطی و سایر عناصر پیونددهنده، شکل می‌دهند که قسمت‌های مختلف شهر را از نظر کالبدی به یکدیگر مرتبط می‌کند. این نظریه به شهرسازان کمک می‌کند تا

بتوانند نظام راه‌های ارتباطی و شبکه‌ای را که به فضاها ساخت می‌دهد، سازمان دهند و بتوانند ترکیب فضاهای عمومی را به صورت یک کل نشان دهند.

معبر باشکوه، شهر باشکوه را می‌سازد و در فضای شهری خوب می‌توان انتظار داشت که علاوه بر فعالیت‌های اجباری، فعالیت‌های اختیاری و اجتماعی بتواند شکل بگیرد؛ از این رو می‌توان نتیجه گرفت که هر معبری به عنوان عرصه‌ای عمومی، عنصری بسیار حیاتی از زندگی عمومی است. معبر خوب در زندگی شهری چنان اهمیت دارد که بهتر است تحت اختیار کسانی قرار نگیرد که با تنگ‌نظری فقط به حل یک مسئله شهری می‌پردازند؛ بلکه حیات شهر در آن باید شکل بگیرد. در واقع معبر در شهر، دارای کارکردهای متنوع و زیادی است که باید در هنگام طراحی و مدیریت به این مسئله مهم توجه داشت.

پیتر هال اهمیت معابر به عنوان فضای شهری را دلایل زیر می‌داند:

۱. طراحی شهری به عنوان هنر ارتباط تلقی شده است؛
۲. معابر به عنوان مفصل بین فضاهای شهری ارتباط برقرار می‌سازند و در مکان‌هایی به عنوان آستانه‌هایی، قلمرو فضایی را تعریف می‌کنند؛
۳. معبر به عنوان مهم‌ترین عنصر ارتباطی شهری محسوب می‌شود؛
۴. معابر سطح فراوانی از شهر را اشغال کرده‌اند و عنصر اصلی تشکیل‌دهنده شهر هستند؛
۵. معابر به عنوان نماد فرهنگی و محل تعاملات اجتماعی است و قرارگاه‌های رفتاری گروه‌های اجتماعی گوناگون را در بر می‌گیرد (هال، پی، وارد، ۲۰۰۸).

بر اساس این نظریه، بررسی ارتباط فرم شهر و شناخت آسیب‌های فضایی و همچنین بررسی ارتباط بین تغییرات فضایی و ویژگی‌های اجتماعی-اقتصادی و فعالیتی در شهرها، می‌تواند به شناخت آسیب‌های ساختاری ایجادشده در انواع بافت‌های فرسوده و توسعه و احیای این بافت‌ها کمک نماید؛ بنابراین بیش از هرگونه مداخله (نوسازی، بازسازی یا بهسازی) در این بافت‌ها، به‌ویژه در ارتباط با حل مشکل نفوذپذیری کم آن‌ها، تحلیل و بررسی دقیق ساختار فضایی شهرها برای شناخت نقاط ضعف و قوت استخوان‌بندی و ساختار اصلی هر شهر و باز تعریف آن در طرح‌های توسعه و عمران شهری به کمک روش چیدمان فضا ضروری است.

چارچوب نظری

اهمیت شبکه معابر شهری

ساختار شبکه ارتباطی گاه عامل اولیه و زیربنایی، گاه عامل ثانوی و گاه همراه با کاربری‌های شهری، از عوامل تشکیل‌دهنده و مؤثر در پدیدار شدن ساختار اصلی شهر است؛ در نتیجه شناخت کارکرد ترافیکی و استانداردهای حمل‌ونقل ساختار شبکه ارتباطی، به‌تنهایی کافی نیست، بلکه عوامل مهم‌تری باعث پدیدار شدن آن می‌شوند (گهل، ۲۰۱۰). پیتر هال اهمیت معابر به عنوان یک فضای شهری را به

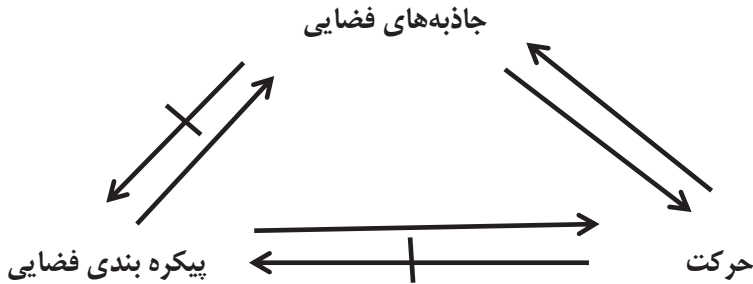
دلایل ذیل می‌داند:

- الف) از آنجایی که طراحی شهری به‌عنوان هنر ارتباطی تلقی شده است؛
ب) معبر به‌عنوان مهم‌ترین عنصر ارتباطی شهری محسوب می‌شود؛
ج) معابر به‌عنوان مفصل، بین فضاهای شهری ارتباط برقرار می‌سازند و در مکان‌هایی به‌عنوان آستانه‌هایی، قلمرو فضایی را تعریف می‌کنند؛
د) معابر سطح فراوانی از شهر را اشغال کرده‌اند و عنصر اصلی تشکیل‌دهنده شکل شهر هستند؛
ه) معابر نماد فرهنگ و محل تعاملات اجتماعی است و قرارگاه‌های رفتاری گروه‌های اجتماعی گوناگون را در بر می‌گیرند (هال، پی، وارد، ۲۰۰۸).

۶-۲ نظریه حرکت طبیعی

بیل هیلیر، پژوهشگر انگلیسی، در نظریه خود به نام حرکت طبیعی به تأثیر پیکره‌بندی فضایی در شکل‌گیری الگوهای رفتاری و اجتماعی، مانند الگوی حرکت، می‌پردازد. این نظریه بر این باور است که پیکره‌بندی فضایی و نحوه ارتباط بین فضاهای شهری، الگوی حرکت در شهر را شکل می‌دهد و باعث رشد ساختاری فضای شهر می‌شود. با درک این ارتباط می‌توان الگوی حرکت را در سطح شهر به‌صورت کمی شناسایی کرده و از آن به‌منظور آزادسازی بافت‌های جدا افتاده شهری استفاده کرد (هیلیر، ۲۰۰۷). هیلیر معتقد است که برخلاف نظریه جاذبه‌های فضایی، این شبکه معابر است که حرکت درون‌شهری را شکل می‌دهد. شکل شماره یک نشان می‌دهد در حالی که پیکره‌بندی فضایی می‌تواند بر جاذبه‌های فضایی و حرکت تأثیر بگذارد؛ نمی‌تواند از آن‌ها متاثر شود. حرکت به‌وجودآمده از پیکر فضایی، پتانسیل‌های فراوانی در شکل‌دهی به کیفیت‌های اجتماعی-اقتصادی داشته و توجه به آن نه‌تنها می‌تواند بافت‌های جدا افتاده را از نظر فضایی با دیگر مناطق شهری هم‌پیوند سازد، بلکه می‌تواند برای هم‌پیوندسازی بافت از نظر اقتصادی و اجتماعی نیز مؤثر باشد. به‌طور مثال در تأثیر پیکره‌بندی فضایی بر حرکت می‌توان کاربری‌های اجتماعی، مانند خرده‌فروشی‌ها و مساجد را مطرح کرد که برای استفاده بهره‌وری حرکتی، از آن‌ها مکان‌یابی می‌شود و سپس خود به‌عنوان جاذبه‌های فضایی باعث جذب بیشتر عابران و افزایش حرکت می‌شود (هیلیر و همکاران، ۲۰۰۷). در نمونه ایرانی این نظریه می‌توان به شکل‌گیری بازار که تأثیر شایانی بر ساختار فضایی شهر و نیز روابط اجتماعی-اقتصادی داشته است، اشاره کرد. در این راستا می‌توان بیان کرد که نحوه قرارگیری دروازه‌های شهرهای قدیم، پیکره‌بندی فضا را شکل می‌داده است که باعث حرکت از سمتی به سمت دیگر شهر و پیدایش حرکت از دروازه‌ای به دروازه دیگر می‌شدند؛ سپس کاربری‌های تجاری، مذهبی و محلی برای بهره‌بری از حضور مردم، در راستای این حرکت مکان‌یابی می‌شدند. به این ترتیب راسته‌های اصلی بازار از یک سمت شهر به سمت دیگر شهر به وجود آمده و بر همین اساس در سطح محلات مختلف توسعه می‌یافتند و نظم فضایی و روابط اجتماعی-

اقتصادی شهری را ساماندهی می‌کردند. با توجه به این نظریه، به نظر می‌رسد که شناخت معضلات فضایی هر شهری، می‌تواند در شناخت معضلات فضایی بافت فرسوده و دلایل جدا افتادگی آن‌ها از کل شهر بسیار مؤثر باشد.

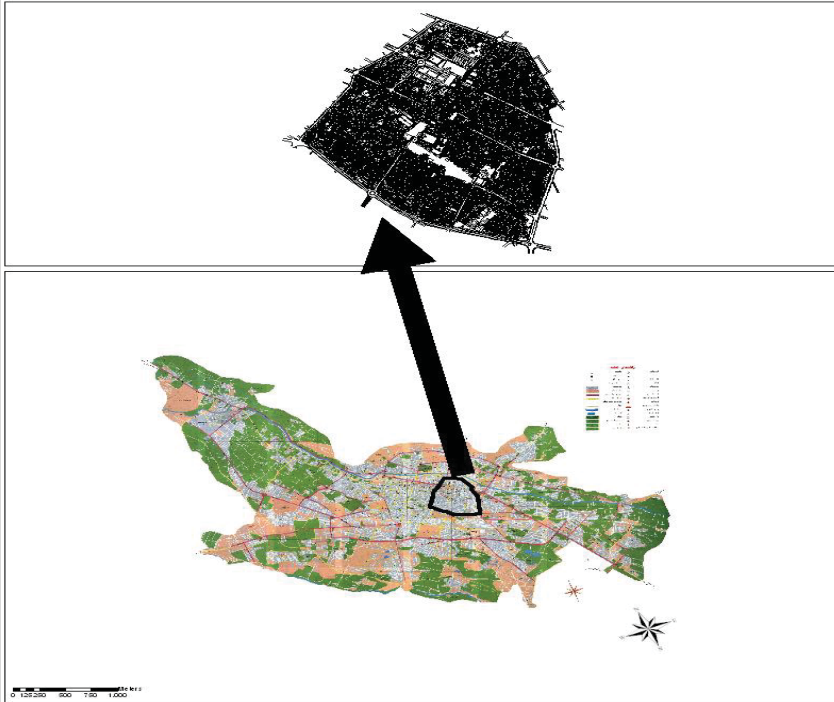


شکل (۱) نحوه تأثیرگذاری پیکره‌بندی فضایی بر حرکت و جاذبه‌های فضایی.

منبع: هلیبر، ۲۰۰۷

محدوده مطالعه شده

منطقه تاریخی و فرهنگی شهر شیراز با وسعت تقریبی ۳۷۸ هکتار، بخش مرکزی شهر شیراز (C.B.D) را شامل می‌شود که امروز منطقه ۸ شهرداری شیراز را تشکیل داده است. این منطقه علاوه بر این که هسته اولیه پیدایش شهر شیراز بوده، در حال حاضر نیز بسیاری از فعالیت‌های مرکزی تجاری، مذهبی، خدماتی و اداری را در خود جای داده است و ظرفیت‌های بالفعل و بالقوه قابل توجه و سرزندگی خاصی در معابر و فضاهای آن وجود دارد.



نقشه (۱) محدوده مطالعه شده در این پژوهش (ترسیم: نگارندگان)

تجزیه و تحلیل

معرفی بافت فرسوده شهر شیراز

بنا بر مطالعات انجام شده پیشین، پهنه‌های نشان داده شده در شکل، واجد عنوان بافت‌های فرسوده هستند. معیارهای اصلی تشخیص این بافت‌ها کم‌دوامی، ریزدانه‌گی، نفوذپذیری کم و نبود دسترسی مناسب (عرض کم معابر) است که از مشکلات اصلی برشمرده شده برای این بافت‌ها نیز به حساب می‌آیند.

۸-۲ ویژگی محلات بافت فرسوده شیراز

بافت قدیم شیراز با قرارگیری در مرکز شهر وسعتی معادل ۳۷۸ هکتار دارد. این بافت از ۸ محله تشکیل شده است که هر کدام دارای ویژگی‌های خاص هستند. به‌طور کلی این محله‌ها از حیث فرسودگی، پایین بودن سطح درآمد، حضور اقشار سنتی در کنار مهاجران تازه‌وارد، کمبود خدمات شهری و کهن سالی جمعیت، با یکدیگر وجه اشتراک دارند.



نقشه (۲) محلات بافت فرسوده شیراز (ترسیم: نگارندگان)

تحلیل و بررسی

تحلیل و بررسی‌ها نشان می‌دهد که ویژگی دسترسی به این بافت‌ها را باید به دودسته «دسترسی به بیرون» و «دسترسی به درون» بافت تقسیم کرد. به این ترتیب می‌توان گفت که درحالی که دسترسی به محلات اطراف حرم مطهر آسان است، دسترسی به درون این بافت‌ها دچار مشکل است. این مشکل از آنجا ناشی می‌شود که توسعه خیابان‌های جدید، در شعاعی به مرکزیت حرم مطهر، بدون توجه به ساختار درونی این محلات و نقشی که در ساختار فضایی کل شهر ایفا می‌کنند، انجام گرفته است؛ از همین رو نتوانسته است هم‌پوندی این محلات را به بافت و معابر اطراف افزایش دهد. این گونه خیابان‌کشی‌ها تنها بافتی یکپارچه و مشکل‌دار را به قسمت‌های مختلف تقسیم کرده و باعث پارگی بافت و تبدیل آن به چند بافت مشکل‌دار می‌شود.

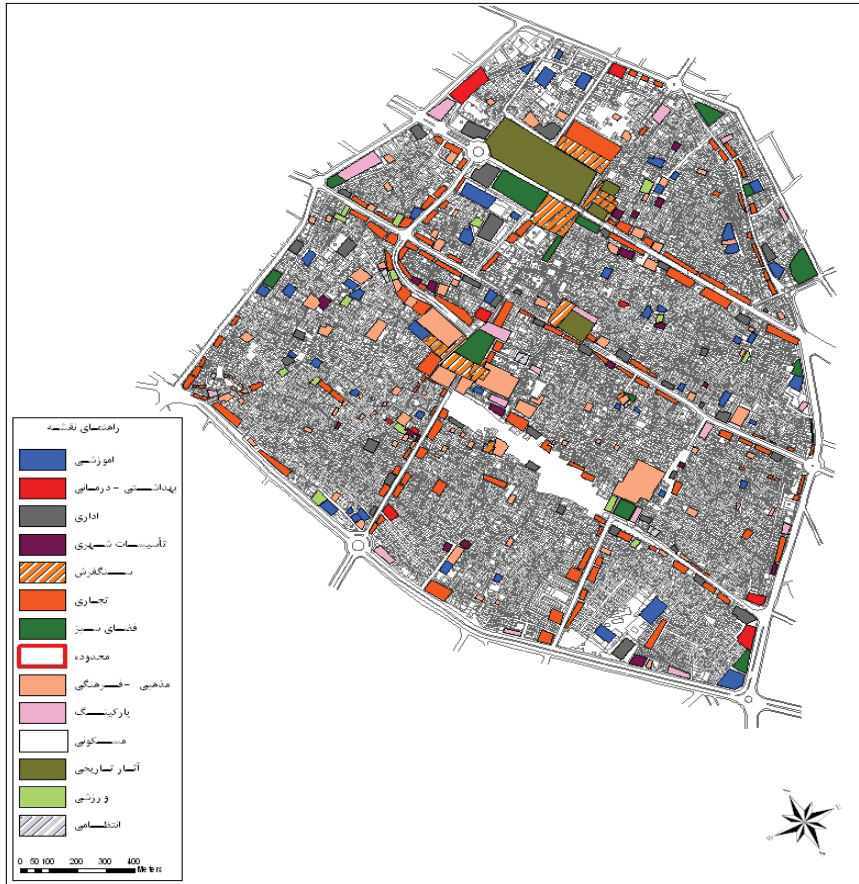
آزمون فرضیات

آزمون فرضیه اول: به نظر می‌رسد که کمبود خدمات و امکانات شهری، سبب فرسوده شدن و تخریب بیشتر در بافت شهر شیراز شده است.

با توجه به جدول وضعیت کاربری اراضی شهری بافت فرسوده، مشاهده می‌شود که از لحاظ دسترسی به کاربری‌های مورد نیاز در این بافت، شهروندان کاملاً با کمبود مواجه هستند. این یکی از عوامل مهمی است که سبب فرسوده شدن بافت می‌شود. همان‌طور که مشاهده می‌شود، کاربری غالب این منطقه، کاربری مسکونی است که حدود ۶۰ درصد از مساحت این بافت را تشکیل داده است. با توجه به جمعیت موجود در این منطقه، سرانه مطلوب کل کاربری‌ها، باید ۹ میلیون و ۹۲۳ هزار و ۲۴۸ مترمربع باشد؛ اما مشاهده می‌شود که سرانه کل کاربری‌های شهر به این بافت ۳ میلیون و ۸۰۵ هزار و ۲۷۸ مترمربع است که کسری کاربری‌های اداری ۲۸۶۳۳، آموزشی ۱۰۵۷۳۹، کاربری بهداشتی-درمانی ۲۳۱۵۸، ورزشی ۹۴۵۳۱، تأسیسات شهری ۲۴۴۷۵۴، کاربری انتظامی ۱۰۷۲۲، پارکینگ ۱۰۴۲۰، راه‌ها و معابر ۵۶۵۲۲۰ و کاربری فضای سبز ۳۰۵۷۲۴ مترمربع است؛ در نتیجه فرضیه اول به دلیل کمبود خدمات و امکانات شهری در این بافت، تأیید می‌شود.

جدول (۱) وضعیت کاربری اراضی شهری بافت فرسوده شیراز

نوع کاربری	وسعت مورد نیاز (مترمربع)	وسعت فعلی کاربری (مترمربع)	کسری کاربری (مترمربع)
مسکونی	۲۳۷۷۵۲۰	۲۵۴۹۷۸۱	-
تجاری	۱۱۸۸۱۷۶	۱۶۷۴۲۱	-
اداری	۸۹۱۵۷	۶۰۵۲۴	۲۸۶۳۳
آموزشی	۱۷۸۳۱۴	۷۲۵۷۵	۱۰۵۷۳۹
بهداشتی-درمانی	۴۴۵۷۸	۲۱۴۲۰	۲۳۱۵۸
فرهنگی-مذهبی	۴۴۵۷۸	۹۴۷۲۳	-
ورزشی	۱۱۸۸۱۷۶	۲۴۳۴۵	۹۴۵۳۱
تأسیسات شهری	۲۹۷۱۹۰	۵۲۴۳۶	۲۴۴۷۵۴
انتظامی	۱۶۰۴۸	۵۳۲۶	۱۰۷۲۲
پارکینگ	۳۳۲۸۵	۲۲۸۶۵	۱۰۴۲۰
معابر	۱۱۸۸۱۷۶۰	۶۲۳۵۴۰	۵۶۵۲۲۰
فضای سبز	۴۱۶۰۶۶	۱۱۰۳۴۲	۳۰۵۷۲۴
جمع کل	۴۹۲۳۳۴۸	۳۸۰۵۲۷۸	۱۳۸۸۸۹۲



نقشه (۳) کاربری اراضی شهری بافت فرسوده شیراز (ترسیم: نگارندگان)

آزمون فرضیه دوم: به نظر می‌رسد که وضعیت اقتصادی-اجتماعی ساکنان در بافت قدیم، سبب فرسوده‌شدن بافت شده است.

برای آزمون این فرضیه از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است. در این آزمون، وضعیت اجتماعی-اقتصادی به‌عنوان متغیر مستقل و فرسودگی بافت به‌عنوان متغیر وابسته انتخاب شده است. همان‌طور که در نتایج تحلیل‌ها دیده می‌شود، بین وضعیت اجتماعی-اقتصادی ساکنان بافت، رابطه معناداری وجود دارد؛ بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که هرچه وضعیت اجتماعی-اقتصادی ساکنان بافت افزایش یابد، فرسودگی بافت کمتر خواهد شد و برعکس. فرضیه دوم با توجه به اینکه وضعیت اجتماعی ساکنان بافت (تعداد افراد خانوار، سن ساکنان بافت، مدت‌زمان اقامت و تحصیلات افراد) و

وضعیت اقتصادی ساکنان (نوع شغل، مقدار درآمد و نوع تملک مسکونی) وضع مناسبی را نشان نمی‌دهد، تأیید می‌شود.

نتیجه‌گیری

با توجه به مسائل گفته‌شده و مشکلات موجود در بافت سنتی و ناکارآمد منطقه تاریخی و فرهنگی شیراز، می‌توان راه‌حلهایی را ارائه کرد؛ اما بایستی توجه داشت که راه‌حل‌های ارائه‌شده خود تبدیل به مشکلی دیگر نشود، مانند طرح عریض سازی معابر که باگذشت سال‌ها همچنان به سرانجام نرسیده است. به نظر باریک بودن کوچه‌ها دلیل اصلی در ایجاد مشکلات در این محدوده است؛ اما باید در نظر داشت که این ساختار به‌نوعی بازگوکننده تاریخ و فرهنگ شهرهای ماست و بسیاری با تغییر و عریض کردن این معابر مخالفت دارند و انجام این کار را نادرست می‌دانند. شاید بتوان به‌نوعی این نظرات را درست دانست؛ زیرا می‌توان در کشورهای پیشرفته نیز همین بافت‌ها را دید که باوجود باریک بودن معابر، مشکلات موجود در بافت فرسوده شیراز را ندارند؛ پس شاید بهتر باشد که به‌جای تخریب بافت سنتی که به‌نوعی بیانگر تاریخ، سنت و فرهنگ کهن مردمان ما است به فکر ایجاد راهکارهای دیگری بود که در کنار حفظ این بافت‌ها بتواند مشکلات آن‌ها را نیز برطرف کند. در اینجا به چند راهکار برای حل این مشکلات اشاره می‌کنیم:

۱. بازتعریف معابر و استخوان‌بندی و ساختار اصلی بافت در طرح‌های توسعه و عمران شهری به کمک روش چیدمان فضا، پیش از هرگونه مداخله‌ای؛
۲. افزایش هم‌پوندی این محلات با بافت‌ها و معابر اطراف گامی در جهت بهبود مشکل جدا افتادگی و نفوذناپذیری این بافت است؛
۳. ترمیم نوسازی کف‌پوش معابر قدیمی و اجرای زهکشی کارآمد برای دفع آب‌های به‌جای مانده از برف و باران و جلوگیری از یخ‌زدگی معابر و همچنین کمک به زیباسازی محیط؛
۴. ایجاد روشنایی در معابر برای تأمین هرچه بیشتر امنیت در تاریکی؛
۵. تبدیل خانه‌های مخروبه به فضاهای عمومی، مانند پارک و مراکز خرید روزانه و ایجاد ایستگاه‌های نیروی انتظامی در آن‌ها که به تأمین امنیت منطقه کمک کرده و مانع از تجمع بزهکاران می‌شود؛
۶. ترمیم معابر پله‌ای و ایجاد رمپ در آن‌ها برای تردد سالمندان و معلولین و همچنین ایجاد پله با ارتفاع کم در معابر شیب‌دار برای تردد در فصول سرد بارانی؛
۷. ایجاد گذرهای اصلی با عرض مناسب و اتصال آن‌ها به یکدیگر برای ایجاد شرایط مناسب به‌منظور دسترسی خودروهای امدادی و امنیتی به درون بافت، بدون آسیب رساندن به معابر قدیمی و تاریخی؛
۸. ترمیم پلاک‌های فرسوده و ایجاد معابر مناسب برای جذب گردشگران به درون بافت.

منابع

- اپلبارد، دونالد (۱۳۸۲). «خیابان‌ها می‌توانند باعث مرگ شهرها شوند»، ترجمه نوین طولایی، فصل‌نامه معماری و شهرسازی آبادی ۳۹.
- بزرگر، محمدرضا (۱۳۸۲). *شهرسازی و ساخت اصلی شهر، شیراز، کوشامهر*.
- ریسمانچیان، امید (۱۳۸۹). «برخورد روشمند در مدیریت حرکت عابر پیاده (نمونه موردی محله نظام‌آباد)» ماه‌نامه منظر ۳۶، ص ۶ تا ۳۹.
- عباس‌زادگان، مصطفی (۱۳۸۱). «روش چیدمان فضا در فرایند طراحی شهری»، مجله مدیریت شهری، ۱۳۴، ص ۶۴ تا ۷۵.
- عباس‌زادگان، مصطفی (۱۳۹۱). «نگاهی ساختاری به اصلاح شبکه معابر در بافت‌های فرسوده جهت حل مشکل نفوذپذیری و انزوای فضایی این محلات»، دو فصل‌نامه مدیریت شهری.
- شاه‌علی، جعفر (۱۳۸۹). «بررسی شبکه معابر شهری در ارتباط با مورفولوژی شهری»، فصل‌نامه علمی پژوهشی جغرافیای انسانی، سال دوم، شماره سوم.
- حمیدی، ملیحه؛ سیروس صبری، رضا؛ حبیبی، محسن و سلیمی، جواد (۱۳۸۶). *استخوان‌بندی شهر تهران، تهران، سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران*، جلد اول.
- بیگدلی، زاهد و همکاران (۱۳۸۹). «مفهوم بافت در حوزه رفتارهای اطلاعاتی»، فصل‌نامه کتابداری و اطلاع‌رسانی، دوره ۱۳، شماره ۳، مشهد.
- سلطانی، یزدان (۱۳۹۳). «بررسی الگوی شبکه معابر در بافت‌های فرسوده شهری»، همایش ملی معماری، عمران و محیط‌زیست.
- مرکز آمار ایران (۱۳۸۵). *سرشماری عمومی نفوس و مسکن کشور، استان فارس، بخش جمعیت*.
- Alvin, Boskoff. (2007). *The sociology of urban region*, Meredith corporation U.S.A.
- Loosim. (1996). *Urban conservation policy and the preservation of historical and cultural heritage cities*, vol. 13. No.6.
- mith, N. (2006). *the New Urban Frontier Gentrification and the Reaches City* London: Rutledge
- Press, Washington Gehl Jan. (2010). *Cities for People*, Islan.
- Hall, P, Ward, W. (2008). *Sociable Cities, The legacy of Ebenezer Howard*, John Wiley & Sons.

