

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

سهند لطفی*	استادیار طراحی شهری بخش شهرسازی دانشکده هنر و معماری دانشگاه شیراز
ارسلان گل مکانی	کارشناسی ارشد طراحی شهری
محمد حسین پور	استادیار برنامه ریزی شهری بخش شهرسازی دانشکده هنر و معماری دانشگاه شیراز
مهسا شعله	استادیار طراحی شهری بخش شهرسازی دانشکده هنر و معماری دانشگاه شیراز

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 مغازه‌ها، پرسه زدن و گردش، دیدن و دیده شدن، همه و همه خیابان ملاصدرا را تبدیل به فضایی مملو از انواع رویدادها برای شهروندان نموده است. این خیابان مهم شهر شیراز، اما به دلیل کمبود عرض پیاده رو، کمبود فضاهای جمعی برای مکث و سکون و گردهمایی، کمبود جای نشستن، نبود فعالیت در شب و روزهای تعطیل، ازدحام سواره رو و جریان ترافیک عبوری، و شرایط کالبدی نامناسب، بستری متناسب برای برقراری تعاملات میان مردم و کاربران فضا نیست. پژوهش حاضر به دنبال تبیین نقش عوامل موثر در ارتقاء تعاملات در خیابان ملاصدرای شیراز است. بدین منظور، پس از بررسی و تجزیه و تحلیل عوامل تاثیرگذار بر تعامل میان مردم در فضای شهری خیابان، فرآیند شناخت و تحلیل محدوده خیابان ملاصدرا به انجام رسیده است. برونداد این مرحله، در قالب جمع بست پژوهش، شامل چارچوبی دربردارنده راهبردهای مبتنی بر سه مولفه عملکردی، تجربی-زیبایی شناختی و زیست محیطی است که نشان دهنده ی خط مشی طراحی شهری با هدف تعامل پذیر کردن خیابان

ملاصدرای شیراز می‌باشد. این چارچوب می‌تواند الگویی پیشنهادی در فرآیند احیاء و تعامل پذیر کردن خیابان‌های تجاری-تفریحی دیگر باشد.

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

۱. مقدمه

شهر امروزی 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 بیندیشد که موجب تنوع و جذابیت بیشتر شهر شده و تاثیر بیشتری بر پیوند شهروندان، فضاها و مکان‌های شهری بگذارد (لنارد و دیگران، ۱۳۷۷). از میان انواع مسیرهای یک شهر، خیابان بیشترین حساسیت و ظرافت را به خود می‌طلبد زیرا خیابان‌ها مکان‌هایی هستند که تعاملات اجتماعی و جنب و جوش شهری در آن‌ها به حداکثر کمی و کیفی خود رسیده، ذهن شهروندان را انباشته از خاطرات جمعی و ذهنیت‌های مشترک راجع به نوع و چگونگی حیات مدنی می‌گردانند. (پاکزاد، ۱۳۸۸، ص ۱۳۲) حال امروزه نقش خیابان به عنوان مکانی برای تعاملات اجتماعی، دیدارها، برخوردها و صحنه حضور شهروندان به شدت تضعیف شده است. در عوض خیابان تبدیل به کانالی صرفاً برای گذر و سرشار از دود، آلودگی، ترافیک و انواع مزاحمت‌های خواسته و ناخواسته گردیده است. خیابان ملاصدرای شیراز نیز از این قاعده مستثنا نیست. این خیابان تجاری با وجود پتانسیل بالا در جذب جمعیت از گروه‌های مختلف اجتماعی توانایی لازم را در برقراری ارتباط میان آن‌ها ندارد و معمولاً این خیابان را برای عبور، انتخاب می‌نمایند. از دیگر سو با توجه به پیاده رو کم عرض، ترافیک سنگین سواره در طول روز و این که 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 مارا با این سوال مواجه می‌سازد که چه

تدوین چارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرای شیراز با ...

عواملی (کالبدی، فعالیتی و معنایی) را می‌توان برای ایجاد فضاهای تعاملی در خیابان‌های تجاری، مورد توجه قرار داد؟ چه مشکلاتی در بستر مورد مطالعه ما برای برقراری تعاملات میان شهروندان وجود دارد؟ و کدامین تعریف و الگوی طراحی، جهت افزایش تعاملات در بستر مورد مطالعه ما جوابگو خواهد بود؟ در این تحقیق، با روشی « توصیفی - تحلیلی»، به منظور شناخت کامل تری از مفهوم خیابان‌های تعامل پذیر، متون تخصصی مختلف هم در ادبیات شهری غرب و هم در ادبیات شهری ایران مورد مطالعه قرار گرفته اند و در گام بعد به منظور جمع و تحلیل یافته‌ها واژگان اصلی که در ارائه این مفهوم بکار گرفته شده اند، استخراج گردیده و با توجه به نحوه تاثیر گذاری 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 گرفته اند. در پایان، یافته‌های پژوهش به منظور ارائه تدوین چارچوب طراحی برای خیابان ملاصدرای، در جدولی طبقه بندی و خلاصه سازی شده‌اند.

۲. ادبیات نظری

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

۱-۲. تعاملات در فضاهای جمعی شهری

بر اساس پژوهش‌های انجام شده، انسان‌ها به دلیل نیاز و علاقه به هم‌نوعان خود، از معاشرت با دیگران لذت می‌برند. صحبت کردن، خوردن یا نوشیدن در فضای عمومی،

راه رفتن، تماشای ویتترین مغازه‌ها، بازی کردن، اجرا یا دیدن برنامه‌ها در خیابان با یک یا چند همراه، از جمله تعاملات اجتماعی محسوب می‌شوند (Mehta, 2007). تعامل اجتماعی و برقراری ارتباط می‌تواند یک موضوع فیزیکی، یک نگاه، یک مکالمه و ارتباط بین افراد باشد که خود مستلزم تعریف رویدادها و فعالیت‌های متناسب و در نتیجه نقش پذیری مردم در فضا و عضویت آن‌ها در گروه‌ها و شبکه‌های اجتماعی است (Car et al, 1992). هم چنین نوشتن، نقاشی کردن، طراحی معماری، 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). راپپورت 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 فضاها را تحت تاثیر قرار می‌دهد (Rapoport, 1984). فضای جمعی فضایی است که در آن با غریبه‌ها سهیم هستیم، مردمی که اقوام، دوستان یا همکار ما نیستند. فضایی است برای سیاست، مذهب، داد و ستد و ورزش، فضایی برای همزیستی مسالمت آمیز و برخوردهای غیرشخصی (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 شکل گیری شبکه‌های اجتماعی هستند؛ چنین فضاهایی بیش از آنکه تنها یک فضا باشند یک تجربه اند (دانشپور به نقل از Hajer, ۱۳۸۶). این فضاها در شهر به عنوان مکان‌هایی که بیشترین کنش‌ها و ارتباطات میان شهروندان در آن روی می‌دهد، بستر اصلی فعالیت‌های کارکردی و مراسمی شهروندان را ایجاد نموده و عنصر مهمی در ایجاد پیوند اجتماعی میان شهروندان و هم چنین خاطره جمعی مشترک در بین آنهاست (عندلیب، ۱۳۸۹، ص ۱۸). فضاهای جمعی مطلوب و هماهنگ با فرهنگ، ویژگی‌ها و نیازهای اجتماعی و مناسب با شرایط محیطی را می‌توان ارزشی انکار ناپذیر در مطلوبیت فضای زندگی شهری امروز به شمار آورد (گل، ۱۳۸۹، ص ۱). فضاهای

جمعی دارای ابعاد گوناگونی هستند که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به فعالیت و کاربری، دسترسی و ارتباط، تصویر ذهنی و آسایش و اجتماع پذیری (PPS.org, 2000) 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، میداين، 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 برنامه‌ریزی شوند و یا آن که دارای تنوع کالبدی و فعالیتی و در نتیجه اجتماع پذیری بیشتر باشند (Car et al, 1992). در قسمت بعد "خیابان تعامل پذیر" را با توجه به موضوع پژوهش و نقش مهم آن در عرصه همگانی شهر، مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۲-۲. خیابان‌های تعامل پذیر

از پیدایش و شکل‌گیری شهرها به عنوان اجتماعات یکجا نشین، فضاهایی وجود داشته اند 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 تعامل پذیر دانست. در خیابان مطلوب یا تعامل پذیر، خودروها، دوچرخه سواران و عابران پیاده از حقوق یکسانی بر خوردارند 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 می-

آیند تا ببینند و دیده شوند و دیدگاه‌های خود را بدون هرگونه حس رقابت یا حرص و طمع با دیگران در میان بگذارند. باید در خیابان اصلی حس لذت، تنوع و ایمنی برای پیاده‌روی فراهم باشد. علاوه بر این، خیابان اصلی مکانی برای برخوردهایی اتفاقی، تفریح و سرگرمی، مکالمه‌های روزمره و اوقات فراغت است. چنانچه به عقیده جیکوبز «خیابان‌ها و پیاده‌روهای آن بخش مهم و اصلی مکان‌های عمومی شهر بوده و مهم‌ترین جزء حیاتی آن هستند. اگر خیابان‌های اصلی شهر جذاب باشند، شهر جاذب و جالب خواهد بود». (بهزاد فر به نقل از جیکوبز، ۱۳۸۸). تفاوت عمده‌ای بین خیابان‌های «سرزنده^۱» و خیابان‌های «معاشرپذیر^۲» در فضاهای شهری وجود دارد. خیابان‌های سرزنده با تنوع کاربری‌های اداری، تجاری، مسکونی و غیره عموماً با شلوغی و ازدحام جمعیت همراه است و به عنوان مبدایی برای رسیدن به مقصدی مورد استفاده مردم قرار می‌گیرند که درنگ و تعاملات اجتماعی مردم به هم در آن کم است، در حالی که خیابان‌های 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 امکان‌پذیر می‌نماید (معینی، ۱۳۹۰، ص ۴۴). در ادامه عوامل تاثیر گذار بر تعاملات را در خیابان، مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۲-۳. عوامل تاثیر گذار بر تعاملات در خیابان‌ها

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

پیاده‌مداری: نکته دارای اهمیت این است که تمامی فعالیت‌های اجتماعی با معنا، تجربیات قوی، مکالمه‌ها و دلجویی‌ها در خیابان هنگامی که مردم ایستاده‌اند، نشسته‌اند،

1. Lively Streets
2. Sociability Streets

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 اطلاعاتی که شخص برای تجربه نمودن آن زمان صرف می‌کند، مکث می‌کند و خود را درگیر می‌کند، موقعیت آفرینی می‌کند (گل، ۱۳۸۷، ص ۶۵). پیاده راه‌ها باید پیوسته مورد استفاده قرار بگیرند؛ چه برای افزودن به تعداد چشم‌های کارایی که به خیابان دوخته می‌شوند و چه برای تشویق تعداد کافی مردم ساکن در ساختمان‌های طول خیابان، برای نگرستن به پیاده راه‌ها. هیچ کس از نشستن کنار پنجره و خیره شدن به یک خیابان خالی لذت نمی‌برد. تقریباً هیچ کس چنین کاری نمی‌کند؛ اما مردم بسیاری خود را گاه و بی‌گاه با تماشای فعالیت‌های خیابان سرگرم می‌کنند (جیکوبز، ۱۳۸۸، ص ۳۵).

آمیختن^۱: یعنی به فعالیت‌های گوناگون و گروه‌های مختلف مردم (افراد) که از لحاظ طبقه اجتماعی، شغل، سن یا جنس با یکدیگر متفاوت‌اند) 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 تقویت کننده می‌تواند آغاز شود. اگر مردم و رویدادها، به طرز محسوس در هم آمیزند، نتیجه آن بهبود شرایط برای فعالیت‌های اجتماعی و همین‌طور خصوصی است (گل، ۱۳۸۷، ص ۷۷).

یک پارچه کردن^۲: یک پارچه کردن بر این مفهوم که فعالیت‌های گوناگون و مردم با روحيات متفاوت می‌توانند در کنار هم و پهلو به پهلو عمل کنند، دلالت دارد. یک پارچه 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

1. Assemble
2. Integration

جامعه‌ی 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^۱: جاذب یا دافع بودن فضای عمومی بستگی به شکل قرار گرفتن فضای عمومی در رابطه با فضای خصوصی و چگونگی طراحی مرز بین این دو دارد. مرزهای انعطاف پذیر، 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^۲: چشم‌ها باید به روی خیابان گشوده باشند؛ چشم‌هایی که به صاحبان مسلم خیابان تعلق دارند. ساختمان‌های خیابانی که برای مواجهه 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 کور کنند (جیکوبز، ۱۳۸۸، ص ۳۵).

تبادلات اجتماعی و فرهنگی: فضایی که زمینه را برای فعالیت‌های فرهنگی، تبادلات اجتماعی، نمایش‌های خیابانی، سیرک‌ها، موسیقی خیابانی و غیره فراهم سازد. هم چنین 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 اهمیت‌اند (دانشپور به نقل

1. Invite
2. Eyes on the Street

از Kaplan (۱۳۸۶). ایجاد فرصت برای دیدن از بیرون (فضای شهری) به درون (ساختمان‌ها) و بر عکس تجربه‌های حسی زیادی را ایجاد می‌کند (شفافیت^۱). 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^۲). مصالح خوب و جزئیات مناسب برای مردم هنگام قدم زدن در خیابان جذاب هستند (بافت^۳). 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^۴). 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 هم‌چنین افزایش تجربه‌ها و وقایع مختلف می‌باشد (تنوع عملکردها^۵). ما می‌توانیم زمانی که توسط

-
1. Transparency
 2. Scale and Rhythm
 3. Texture
 4. Vertical façade rhythms
 5. Diversity of Functions

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^۱) (Gehl, 2006).

نمودار ۱. جمع بست مبانی نظری: شاخصه‌های تاثیرگذار بر تعاملات؛ منبع: نگارنده.



۲-۴. چارچوب طراحی شهری برای خیابان تعامل پذیر

در پژوهش حاضر، به منظور تدوین چارچوب طراحی شهری برای مولفه‌های خیابان تعامل پذیر و هم‌چنین تعیین راهبردی برای محدوده مطالعاتی، از مطالعات پیشین در همین حوزه بهره‌گرفته شده است. در این راستا راهبردهایی که برای محدوده

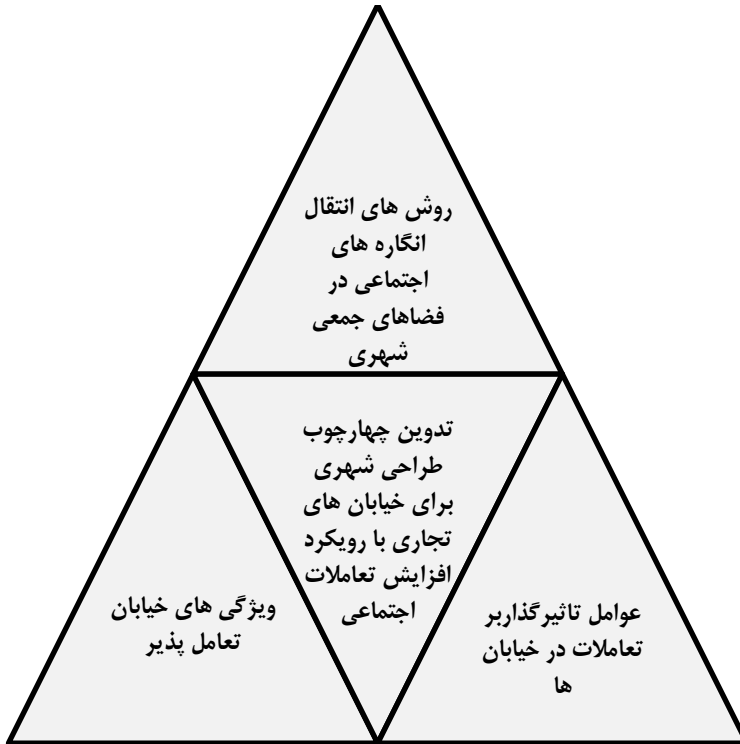
1. Appeal to many senses

تدوین چارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرای شیراز با ...

مطالعاتی پیشنهاد داده می‌شوند، بر آیند سه مؤلفه، کیفیت عملکردی، کیفیت تجربی - زیباشناختی و کیفیت زیست محیطی خواهند بود.

« مؤلفه عملکردی کیفیت طراحی شهری " از یک سو در برگیرنده 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 ساده ای برای رفت و آمد تقلیل می‌دهد، دربرگیرنده عملکردهای دیگر همچون تفریح غیرفعال، تماشای مردم و مراسم گوناگون، غذا خوردن 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 ادراکی، شناختی و ترجیحات محیطی افراد در قبال فضاهای شهری سروکار دارد و درنهایت، " مؤلفه زیست محیطی کیفیت طراحی شهری " در بعد خرد آن دربرگیرنده مقولاتی همچون تنظیم اقلیم خرد فضاهای شهری (آفتاب، جریان هوا، سایه گیری و...) و در بعد کلان دغدغه پایداری زیست محیطی را داشته و با کیفیت تعادل مبتنی بر بوم شناسی محیط شهری و چگونگی استفاده از منابع طبیعی اعم از زمین، آب و ... در رابطه با طرح‌های شهری سروکار دارد» (گلکار، ۱۳۷۹، ص ۵۶).

نمودار ۲. مدل مفهومی تحقیق: تدوین چارچوب طراحی شهری برای خیابان‌های تجاری با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی؛ منبع: نگارنده.



۳. مورد پژوهشی

برای رسیدن به نتیجه ای 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 ملاصدرای در شهر شیراز

در میان مشخصه‌های شهری که شیراز را معرفی می‌کنند، یکی دانشگاهی بودن این شهر است و دیگری تمرکز خدمات پزشکی در آن. که این دو کاربری مهم‌ترین

تدوین چارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرا شیراز با ...

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.

مهم‌ترین و تاریخی‌ترین خیابان شیراز یعنی خیابان کریم خان زند که با قدمتی چند قرنه، ارگ کریم خانی و باغ‌های تاریخی اطرافش را به هم وصل می‌کند در شمال و خیابان با اهمیت قصردشت 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 از گران‌ترین بدنه تجاری شیراز محسوب می‌شود و در حال حاضر خیابانی تنگ و همیشه پر ترافیک می‌باشد که برای

پیاده و سواره گذر 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 تعامل پذیری این خیابان، با توجه به پارامترهای تعیین کننده خیابان‌های تعامل پذیر، در قالب جدولی ارائه می‌شود.

۲-۳. 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 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، عریض تر کردن پیاده رو (شکل ۴) و کاهش تعداد سفرهای وسایل نقلیه ی خصوصی که از خیابان می‌گذرند، ضرورت دارد. سیستم حمل و نقل سازمان یافته ای چون اتوبوس رایگان، تراموا، دوچرخه و ... نیز نیازمند توسعه اند تا برای افرادی که به خیابان می‌آیند جایگزینی برای خودروی شخصی باشند.

جداره خیابان: کیفیت ساختمان‌های کنار پیاده روها عامل بسیار مهمی برای کیفیت یک ناحیه شهری محسوب می‌شوند (گل، ۱۳۸۹، ص ۳۶). نماهای طبقه همکف خیابان ملاصدرا را بیشتر و بهترین‌های تمام شیشه ای تشکیل داده اند که جزئیات طراحی زیادی در آن‌ها قابل مشاهده نیست. از محاسن لبه خیابان ملاصدرا واحدهای کوچک با درهای زیاد می‌باشد که تاثیر خوبی بر جذب مردم به خیابان دارند. زیرا این واحدها تعداد زیادی ویتترین 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 جذاب تر و راحت تر 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 ماندن و وقت گذرانی در خیابان را انتخاب می‌کنند. مستندات فعالیت‌های مستلزم توقف در خیابان ملاصدرا، نشانه ی نرخ بسیار پایین فعالیت‌ها می‌باشد. فعالیت‌ها بیشتر شامل ایستادن (نگاه کردن به کالاهای موجود در خیابان یا پشت ویتترین مغازه‌ها، صحبت کردن با دوستان و آشنایانی که با هم قدم می‌زنند)، نشستن روی تک نیمکت‌های موجود می‌باشد. این بدین معنی است که کیفیت‌های فضاهای عمومی در این خیابان پایین می‌باشد و امکانات برای توقف به صورت مناسبی توسعه نیافته اند.

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 ویژه ای در بعضی نقاط خود می‌باشد که تا کنون کشف نشده اند. از جمله فضاهای عمومی که در این خیابان نیاز به آن‌ها احساس می‌شود؛

می‌توان به بوستان، میدان‌گاه یا فضاهای فعال تری که به منظور تجمع و فعالیت‌های متنوع استفاده شوند، اشاره کرد. این گونه فضاها در زندگی پرتپش این خیابان مکتبی ایجاد می‌کنند و حس تعلق را به وجود می‌آورند و هم چنین 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 بازدید کنندگان 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 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 زندگی شب را در آن تضمین کنند. 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 غیر جذابی به وجود آید که هر گونه 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 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.



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

نشستن در فضای باز: نیمکت‌ها، لبه‌ها، پله‌ها و نشستن روبه روی کافه‌ها و رستوران‌ها از مهم‌ترین مکان‌های خیابان‌ها برای نشستن عابران پیاده می‌باشند. در خیابان 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 پر تردد شهری می‌باشد. هم‌چنین به دلیل عرض کم معابر هیچ یک از اغذیه‌فروشی‌ها نتوانسته‌اند در فضای باز رو به روی خود، امکان نشستن را به خوبی ایجاد کنند. هم‌چنین لبه‌های این خیابان به صورت بسیار پراکنده امکان نشستن را ایجاد می‌کنند و هیچ تدبیر از پیش تعیین شده‌ای در این راستا صورت نگرفته است. ضروری است که در توسعه آینده، مکان‌های از پیش تعیین شده‌ای برای نشستن و استراحت در نظر گرفته شود.

نماهای جذاب: لبه‌ها غالباً محبوب‌ترین مکان برای معاشرت، نشستن یا ایستادن یا تماشا کردن زندگی جمعی هستند. یک لبه سرزنده می‌تواند از طریق نماهای سرزنده به وجود آید که با ستون‌های کنده کاری شده، پله‌ها و طاقچه‌ها، محیط جذابی را برای مردم ایجاد می‌کند تا از کنار آن عبور کرده یا لحظه‌ای مکث کنند. (گل، ۱۳۸۹، ص ۳۶) نماهای

تدوین چارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرا شیراز با ...

جداره‌های خیابان ملاصدرا به جز نمای کتابخانه دانشکده مهندسی و بنای موجود در نبش خیابان اردیبهشت و تعدادی مغازه طلافروشی 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.

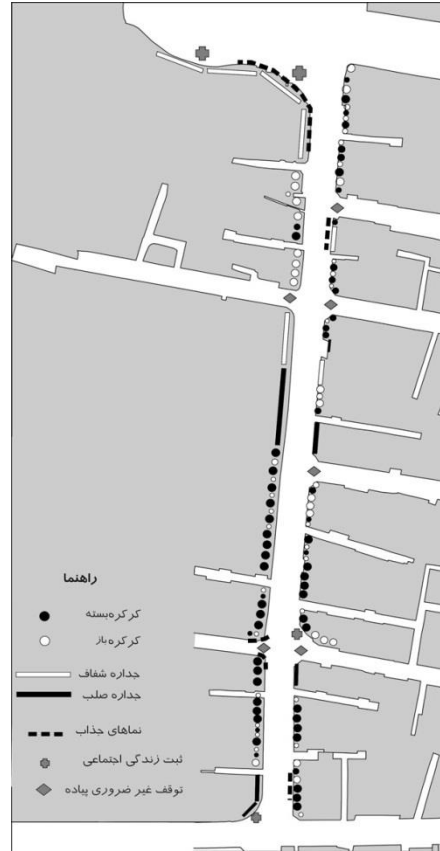
انقطاع در پیاده رو : در خیابان ملاصدرا ۵ انقطاع غیر ضروری یافت می‌شود، که پیاده رو باید در این مکان‌ها ادامه یابد، ولی به دلیل تلاقی با خطوط رفت و آمد عبوری مثل خیابان‌های فرعی و خط پارک خودروها قطع می‌شوند (شکل ۶). تاسف آور است که عابران پیاده برای اجتناب از برخورد با خطوط ویژه ی سواره، مجبور به پایین و بالا رفتن در سطوح گوناگون باشند، چرا که 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 .



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



شکل ۸. برداشت مکان‌های نشستن، درختان موجود و پارکینگ‌ها؛ منبع: نگارنده.



شکل ۷. برداشت جداره در شب، نمای جذاب، توقف غیر ضروری عابر پیاده و مکان‌هایی که زندگی اجتماعی در آن‌ها دیده می‌شود؛ منبع: نگارنده.

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

تدوین چارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرای شیراز با ...

خیابان باید ادامه یافته و به آن ویژگی متمایز و سایه سار بخشید. هم چنین با درختکاری منظم می‌توان محصوریت خیابان را هم تنظیم کرد و بر کیفیت پیاده روها افزود.

مسیر دوچرخه: در خیابان ملاصدرا هیچ جایگاهی برای مسیر دوچرخه در نظر گرفته نشده است. ضرورت دارد تا تدابیری در جهت دعوت مردم به دوچرخه سواری به اجرا در آید. در این راستا نیار به شبکه ای امن برای دوچرخه سواران احساس می‌شود. خطوط اختصاصی دوچرخه در موقعیتی امن، فواصل مشخص در تقاطع‌ها، رنگ آمیزی خطوط دوچرخه، اطلاعات و .. مواردی هستند که آگاهی بیشتری را فراهم می‌کنند. راز محبوبیت و ایمن سازی دوچرخه سواری، داشتن تعداد کافی دوچرخه سوار است. رانندگان هنگامی می‌آموزند برای دوچرخه سواران اهمیت قائل شوند که دو چرخه سواری بخشی از فرهنگ عمومی رفت و آمد باشد.

۴. نتیجه گیری

۴-۱. پیشنهادهای 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 تعامل پذیر کردن خیابان ملاصدرای شیراز؛ با توجه به چارچوب 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 شده اند.

۴-۲. 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 کلید واژه‌های برگرفته شده از ادبیات پژوهشی، به معیارهای تاثیر گذار 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 مطرح گردیدند. 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 زمینه‌ساز برای برقراری تعاملات در خیابان‌های تجاری، به چهار چوب طراحی برای خیابان ملاصدرا ی شیراز با رویکرد افزایش تعاملات رسید.

جدول ۱. مولفه عملکردی: اولین مولفه از مولفه‌های سه گانه؛ منبع: نگارنده.

مولفه عملکردی		
کیفیت	ابعاد	راهبرد
کیفیت قرارگاه‌های رفتاری	اشتغال فعال	در نظر‌گیری کاربری و کالبد مناسب برای انجام انواع فعالیت‌های هنری - علمی، گردهمایی‌ها و گفت و گو کردن، امکان قدم زدن بدون توقف با بهره‌مندی از کالبد زیبا و کفپوش مناسب، در نظر‌گیری مکان‌هایی برای خوردن و استراحت کردن، ایجاد فضای خیابانی متناوب و میدانچه‌هایی برای کوتاه به نظر رسیدن مسیر پیاده.
	اشتغال غیرفعال	امکان مشاهده و نظاره دیگران، ایستادن، نشستن، شنیدن، رعایت حریم و حباب‌های شخصیتی افراد، ایجاد دیدهای بدون مانع و جذاب.
	تعامل پذیری	امکان حضور گروه‌های مختلف اجتماعی (سالخورده‌گان، کودکان، زنان و ...)، فرصت برای صحبت کردن و تعامل با آشنایان، دوستان و ...، در نظر‌گیری انواع فعالیت‌های فردی و جمعی، افزایش تعداد افراد موجود در فضا، پتانسیل شکل‌گیری گروه‌های اجتماعی.

مولفه عملکردی		
راهبرد	ابعاد	کیفیت
امکان انجام فعالیت‌ها در ساعات مختلف شبانه روز، فصول مختلف سال و حتی در روزهای تعطیل، کشاندن فعالیت بعضی از کاربری‌ها به بیرون، انواع فعالیت‌ها برای تمامی سنین.	انعطاف پذیری فعالیت‌ها	
در نظر گیری کاربری‌های مختلف برای تنوع و جلوگیری از شب مردگی، بناهای مسکونی در نزدیکی محور اصلی خیابان در نظر گرفته شوند.	کاربری مختلط	کاربری‌ها
در نظر گیری کاربری‌هایی چون: فروش پوشاک، شیرینی فروشی، گل فروشی، سینما، اغذیه فروشی، کتاب و روزنامه فروشی، مراکز هنری، موسسات آموزشی و	کاربری جذاب	
کاربری‌هایی چون: کافه‌ها، کافی شاپ‌ها، رستوران، کتابخانه‌ها، گالری‌ها و	مکان سوم	
امکان نفوذپذیری بالا به جداره‌ها و بلوک‌های اطراف، راحتی دسترسی به فضای خیابان و طبقات بالایی ساختمان‌های جداره، اتصال پیاده راه به سامانه حمل و نقل همگانی.	نفوذ پذیری و راحتی دسترسی به فضا	دسترسی و ارتباط
حفظ تسلسل حرکت، حمایت از مکث، سکون و سرعت کم، از بین بردن انقطاع در پیاده رو.	تسلسل حرکت	
کنترل ورود و خروج انواع وسایل نقلیه و ساماندهی آنان و هم چنین کنترل پارکینگ‌ها.	کنترل	
تقویت دسترسی عابران پیاده به خیابان، اولویت دادن به پیاده و تقویت شبکه دسترسی پیاده برای قدم زدن، بروز برخوردهای اجتماعی و دسترسی به کاربری‌های 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 پارکینگ‌های عمومی.	سیستم حمل و نقل	

مولفه عملکردی		
راهبرد	ابعاد	کیفیت
رویت پذیری فضا(چشمان خیابان) توسط کاربری‌های 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 (تعریف 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 آمدگی‌های پیاده رو در تقاطع‌ها.	ایمنی	

جدول ۲. مولفه تجربی - زیبایی شناختی: دومین مولفه از مولفه‌های سه‌گانه؛

منبع: نگارنده.

مولفه تجربی - زیبایی شناختی		
راهبرد	ابعاد	کیفیت
در نظر گیری فرم و هندسه جذاب هنگام طراحی جداره‌های خیابان، استفاده از واحدهای کوچک و کم عرض (۱۰ الی ۲۰ در در هر ۱۰۰متر)، ارتقای کیفیت نماهای طبقه همکف، بهره‌گیری از جاذبه‌های بصری برای پیاده، به کارگیری معماری خاص برای بناهای مهم، تعریف ورودی‌های دعوت کننده، ایجاد فرصت کالبدی برای نشستن و گردهمایی افراد و گروه‌ها، استفاده از تناسبات ۱ به ۲ و ۱ به ۱/۵ برای عرض خیابان، استفاده از مصالح بومی.	سازمان کالبدی	کیفیت محیط کالبدی - فضایی (محیط عینی)

مولفه تجربی - زیبایی شناختی		
راهبرد	ابعاد	کیفیت
تعریف و کنترل ورودی و خروجی های خیابان، ایجاد ریتم و ضرباهنگ در لبه ها و جداره ها، گشودگی فضایی و ایجاد میدانچه ها برای مکث و سکون، در نظر گیری تراکم مطلوب، ایجاد کردن پیوستگی فضایی ضوابط مشخص برای تو رفتگی ها و بیرون آمدگی ها.	استخوان بندی فضایی و توده و فضا	کیفیت محیط ادراکی - حسی (محیط ادراکی)
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.	رویت پذیری	
رعایت حریم و سلسله مراتب فضای های عمومی و خصوصی و ارتباط صحیح آنها.	نقشه نولی	
استفاده هر چه بیشتر از نرم فضاها برای جدا کردن حریم ها، در نظر گیری پیوستگی کف، تامین شرایط مناسب برای نا توانان جسمی و افراد با کالسکه بچه.	انعطاف پذیری کالبدی	کیفیت محیط ادراکی - حسی (محیط ادراکی)
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، یک پارچگی و وحدت نماهای ساختمان ها، نظم و هماهنگی در طراحی کالبدی خیابان.	تحلیل ساختار کالبدی خیابان	
تداوم حضور شهروندان در خیابان، شور و هیجان ناشی از فعالیت های موجود، تشویق و راغب کردن مغازه داران به مشارکت در امرزیا سازی فضاهای رو به روی مغازه خود.	سرزندگی	کیفیت محیط ادراکی ذهنی (محیط شناختی)
در نظر گیری عناصر محیطی با هویت، به گوش رسیدن آوای گذشته (قراثت میراث فرهنگی)، حفاظت تاریخی، تداعی معانی فرهنگی، شخصیت بخشی به طراحی، ایجاد خاطره در اذهان شهروندان.	معانی انضمامی	
ایجاد حس جهت یابی، نشانه گذاری کالبدی و فعالیتی	منظر ذهنی	

مؤلفه تجربی - زیبایی شناختی		
کیفیت	ابعاد	راهبرد
	(فضایی و زمانی)	توسط بناهای شاخص، تعیین و تشخیص فضاهای خیابان، طراحی کفپوش به گونه ای که عابر را هدایت کند.

جدول ۳. مؤلفه زیست محیطی : سومین مؤلفه از مؤلفه‌های سه‌گانه؛ منبع: نگارنده.

مؤلفه زیست محیطی		
کیفیت	ابعاد	راهبرد
کیفیت اقلیم خرد فضاهای شهری	آسایش فیزیولوژیکی و ذهنی	آفتاب گیری معبر در ماه‌های سرد سال، سایه اندازی در ماه‌های گرم سال، در نظرگیری گردش هوا و استفاده بهینه از باد، رطوبت و ...، استفاده از درختان فراوان، سایبان‌های متعدد در مسیر، استفاده وسیع و منظم از آب، خاک، هوا و گیاهان برای فضاها.
	کیفیت اصوات، بو و رایحه محیط	در نظر گیری کاربری‌هایی چون گل فروشی، اغذیه فروشی‌ها، شیرینی فروشی، رستوران‌ها و...، در نظر گیری فعالیت‌هایی که صدای آن‌ها موجب سرزندگی فضا می‌شود چون اجرای موسیقی و
	تقلیل آلودگی‌ها	اولویت دادن به پیاده، دوچرخه و سپس حمل و نقل عمومی، باز یافت مواد.

فهرست منابع

الف. فارسی

- بهزادفر، مصطفی، رزاقی اصل، سینا (۱۳۸۸)، «خیابان اصلی: الزامات و توقعات طراحی شهری» نشریه آبادی، سال نوزدهم، شماره ۶۳، تابستان، تهران، صفحات ۶۳ - ۵۶.
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۸)، «راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران»، تهران، انتشارات شرکت طرح و نشر پیام سیما، چاپ چهارم.
- جیکوبز، آلن بی (۱۳۸۸)، «مفاهیم و اصول برنامه ریزی خیابان ویژه» نشریه آبادی، مترجمان بهزاد اسکندر افشار ومژگان محمودی راد، سال نوزدهم، شماره ۶۳، تابستان، تهران، صفحات ۴۳ - ۳۸.
- جیکوبز، جین (۱۳۸۸)، «مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی»، مترجمان حمید رضا پارسی و آرزو افلاطونی، تهران، دانشگاه تهران، چاپ دوم.
- 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.
- عندلیب، علیرضا (۱۳۸۹)، «فضای جمعی و حیات مدنی» نشریه تخصصی منظر، شماره ۷، خرداد، تهران.
- کارمونا، متیو و دیگران (۱۳۸۸)، «مکان‌های عمومی - فضاهای شهری»، مترجمان دکتر فریبا قرایی، مهشید شکوهی، زهرا اهری و اسماعیل صالحی، تهران، انتشارات دانشگاه هنر.
- گل، یان (۱۳۸۷)، «زندگی در فضای میان ساختمان‌ها»، ترجمه شیما شصتی، تهران، انتشارات جهاد دانشگاهی، چاپ اول.
- گل، یان (۱۳۸۹)، «فضاهای عمومی و زندگی جمعی»، مترجم علی غفاری و صادق سهیلی پور، تهران، مرکز چاپ و انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
- گلکار، کوروش (۱۳۷۹)، «مؤلفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری» نشریه علمی - پژوهشی صفا، شماره ۳۲، تهران، صفحات ۶۵ - ۳۸.

- لنارد، هنری و لنارد، سوزان (۱۳۷۷)، «طراحی فضای شهری و زندگی اجتماعی» نشریه معماری و شهرسازی، مترجم رسول مجتبی پور، شماره ۴۵.
- لنگ، جان (۱۳۸۸)، «آفرینش نظریه معماری»، مترجم دکتر علیرضا عینی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ چهارم.
- لنگ، جان (۱۳۸۶)، «طراحی شهری»، ترجمه سید حسین بحرینی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم.
- ماجدی، حمید، منصوری، الهام، حاجی احمدی، آذین (۱۳۹۰)، «باز تعریف 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.
- معینی، سید مهدی (۱۳۹۰)، «خیابان‌های معاشر پذیر؛ محل درنگ و ماندن» سازمان زیبا سازی شهر تهران، نشریه شهر - زندگی - زیبایی، شماره ۲، دوره اول، زمستان، صفحات ۴۵ - ۳۶.

ب. انگلیسی

- Carr, S., Mark, F., Leanne, R. and Andrew Stone (1992). 'Public Space', Massachusetts: Cambridge university press.
- Gehl, J. (2002). 'Public space and Public life', The Danish Architectural Press.
- Gehl, J., Johansen, L. and S. Reigstad (2006). 'Close encounters with buildings', Urban Design International, no. 11, pp. 29-47.
- 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.
- 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.
- Walzer, M. (1986). 'Pleasures and Costs of Urbanity', Dissent vol. 33, no. 4, pp. 470-475.
- www.pps.org (accessed: 2013/7/21)
- www.gehlarchitects.com (accessed: 2013/8/6).