

ساماندهی کالبدی و فضایی بافت فرهنگی و تاریخی شهر شیراز بر مبنای مفهوم پایداری (مطالعه موردی محور حافظ)



شهرداری شیراز

حامد خسروی* کارشناس ارشد راه و ترابری، دانشگاه صنعتی اصفهان و کارشناس ارشد ترافیک سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز
علی مصلی نژاد کارشناس ارشد معماری، دانشگاه شهید بهشتی و مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز

چکیده

در طی دهه‌های اخیر، در نتیجه زیاد شدن مشکل‌های شهری، مثل آلودگی محیط زیست، مشکل‌های ترافیکی و تخریب فضاهای تاریخی و فرهنگی، بازیابی و توسعه فضاهای پیاده در دنیا به یکی از محورهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری بدل شده است که از آن به‌عنوان جنبش پیاده‌گستری یاد می‌شود. شیراز نیز با توجه به وسعت و جمعیت خود با مشکل‌های مشابهی روبه‌رو است که تغییر نگرش به سمت افزایش طراحی فضاهایی با قابلیت پیاده در کنار پیاده راه‌سازی برخی محورهای عبوری در سطح شهر می‌تواند گامی مؤثر در راستای دستیابی به اهداف توسعه پایدار باشد. محور حافظ را به نوعی می‌توان قدیمی‌ترین محور عبوری شهر شیراز دانست که از این جهت پتانسیل تبدیل به یک فضای شهری پیاده-محور را دارد. بدین منظور در پژوهش حاضر امکان‌سنجی احداث و بهره‌برداری از پیاده‌راه محور حافظ مورد ارزیابی قرار گرفته است. در این پژوهش، از تکنیک SWOT بر مبنای مفهوم پایداری و با رویکرد پیاده‌محور به ویژه با توجه به نقش گردشگری محدوده استفاده گردیده است و در نهایت راه‌کارهایی نتیجه‌بخش از جدول SWOT در قالب ابعاد چهارگانه مکان پایدار که شامل چهار مؤلفه کالبدی، فعالیت، صورها(معنا) و اکوسیستم ارائه گردید.

واژگان کلیدی: ساماندهی کالبدی- فضایی، تکنیک SWOT، محور حافظ، مفهوم پایداری.

* نویسنده مسئول h.khosravi@cv.iut.ac.ir

این مقاله در دومین کنگره بین‌المللی سازه، معماری و توسعه شهری تبریز ارائه و نمایه شده است.



۱. مقدمه

امروزه با رشد روزافزون شهرنشینی، مشکل‌های شهری بیش از هر زمان دیگری دامن‌گیر شهرهای کشور گردیده است، این مشکل‌ها با تأثیرگذاری بر تمامی جنبه‌های شهرنشینی، روابط منطقی زندگی شهرنشینی را نابسامان و کیفیت کلی و قابلیت زندگی در آن‌ها را به شدت کاهش داده است و زمینه ناپایداری در آن‌ها را فراهم کرده است (عربشاهی، ۱۳۸۴). هم‌چنین با توجه به روند روزافزون استفاده از خودرو در شهرها، مسئله آلودگی هوا و آلودگی صوتی، جنون ترافیک و ناامنی را به دنبال داشته است. به همین دلیل با توجه به مباحثی نظیر شهرهای پیاده-محور و شهرهای پایدار می‌بایست در امر تردد، اولویت پیاده‌مداری در طراحی عرصه‌های عمومی شهرها را مدنظر قرار دهند (معینی، ۱۳۸۵).

در شهر شیراز در سال‌های اخیر از یک‌سو به دلیل افزایش روند استفاده از خودرو در مقیاس وسیع و از سوی دیگر، با توجه به حذف حجم قابل توجهی از سطوح سبز (باغ‌های شمال غرب) وضعیت نگران‌کننده بوده است. بدین جهت، تغییر نگرش‌ها به سمت افزایش طراحی فضاهای با قابلیت پیاده در کنار پیاده راه‌سازی برخی محورهای عبوری در سطح شهر می‌تواند گامی مؤثر در راستای دستیابی به اهداف توسعه پایدار باشد. محور حافظ را به نوعی می‌توان قدیمی‌ترین محور عبوری شهر شیراز دانست که از یک‌سو مجاورت آن با بافت تاریخی و از سوی دیگر قرارگیری در منطقه سه که میراث‌های با ارزش بسیاری را دل خود جای می‌دهد، بر غنای آن افزوده است و از این جهت پتانسیل تبدیل به یک فضای شهری پیاده-محور را دارد. از این رو، به نظر می‌رسد این محور می‌تواند به عنوان یک مسیر پیاده-محور با محوریت گردشگری-فرهنگی ایفای نقش نماید؛ اما طراحی این مسیر تنها در صورتی موفق عمل خواهد نمود که با توجه به نیازهای موجود طراحی گردد. از این جهت پژوهش ضروری خواهد بود.

در این پژوهش ابتدا مفهوم پایداری به شکل خلاصه مطرح می‌گردد و سپس نیازسنجی ساماندهی کالبدی-فضایی محور حافظ به عنوان یکی از میراث‌های مهم شهر

شیراز صورت می‌گیرد. در گام بعدی به شناخت و تحلیل‌های محیطی در دو قسمت محیط طبیعی و محیط انسان ساخت پرداخته می‌شود. در نهایت بر اساس مفهوم پایداری و با استفاده از تکنیک SWOT راه‌کارهایی برای ساماندهی کالبدی-فضایی محور حافظ ارائه می‌گردد.

۲. مفهوم پایداری

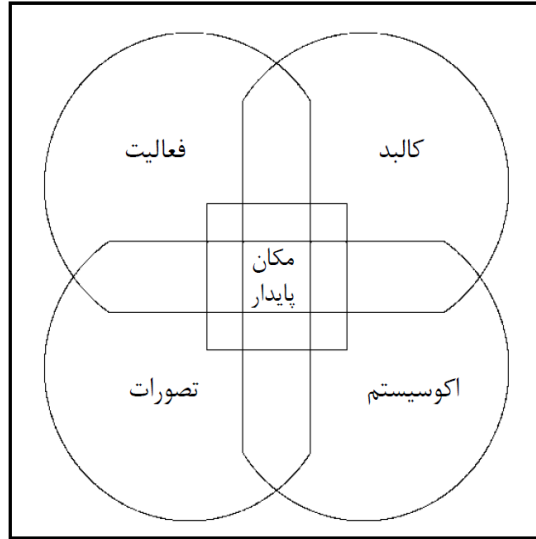
نظریه‌پردازان مختلف در طول تاریخ، عناصر تشکیل دهنده عرصه‌های عمومی را به گونه‌های مختلف تعریف نموده‌اند. این تفاوت‌ها را می‌توان ناشی از نحوه نگرش به ماهیت «عرصه عمومی شهری» دانست. لوکوربوزیه (۱۹۳۰) عناصر اصلی عرصه عمومی کالبدی شهر را به ترتیب خورشید، آسمان، درخت، آهن و سیمان تعریف می‌کرد. پس از او روانشناسان اکولوژیست (دهه ۱۹۶۰) خیابان را یک بستر رفتاری، شامل الگوهای رفتاری ثابت یا تکرار شونده محیط مصنوع و یک دوره زمانی می‌دانستند؛ اما از دهه ۱۹۶۰ به بعد اما، لینچ، جیکوبز، اپلیارد و ... خیابان را فضای شهری، مکان جمعی و مستلزم کیفیت‌های محیطی از جمله سرزندگی، دسترسی به فرصت‌ها، اصالت و معنا، زندگی اجتماعی، امنیت، انسجام، تعادل، وحدت و ... معرفی کردند (لینچ، ۱۹۸۱؛ جیکوبز، ۱۹۸۷).

از دهه ۱۹۷۰ به بعد، با ارائه مدل‌های مرتبط با کیفیت طراحی شهری و شکل‌گیری حس مکان توسط افرادی چون دیوید کانتر (۱۹۷۷)، دانلد اپلیارد (۱۹۸۱) و جان پانتر (۱۹۹۱) در حقیقت تعریف خیابان به‌عنوان مکانی سرزنده و تضمین‌کننده حیات شهرها شکل تازه‌ای به خود گرفت (اپلیارد، ۱۹۸۷؛ کانتر، ۱۹۷۷). بدین ترتیب، شکل‌گیری مکان منوط به وجود سه مؤلفه کالبد، فعالیت و تصورها (معنا) تعریف گردید (نمودار ۱).

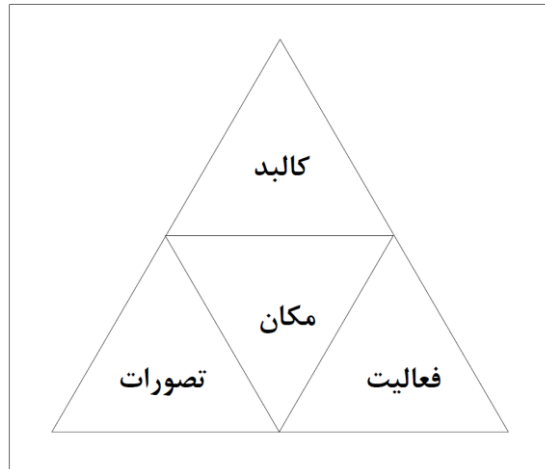
با تعریف مفاهیم در چارچوب پایداری، بعد اکوسیستم و محیط زیست نیز به عنوان مؤلفه چهارم جهت شکل‌گیری مکان معرفی شد (نمودار ۲). در نمودار سه نیز



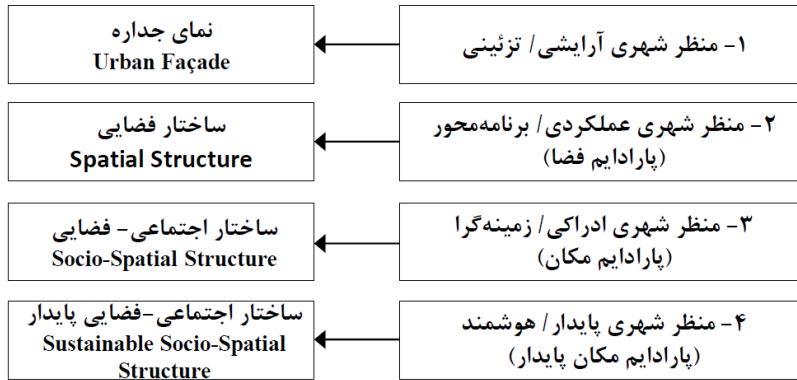
سیر تحول بصری عرصه‌های عمومی شهری از رویکرد تزئینی تا رویکرد پایدار ارائه شده است.



شکل ۱: نمودار ۱ نمونه مدل ارائه شده مبین نحوه شکل‌گیری مکان (گلکار، ۱۳۷۹)؛



نمودار ۲: مدل مکان پایدار ارائه شده توسط دکتر گلکار



نمودار ۳: سیر تحول محیط بصری عرصه‌های عمومی شهری از رویکرد تزئینی تا رویکرد پایدار

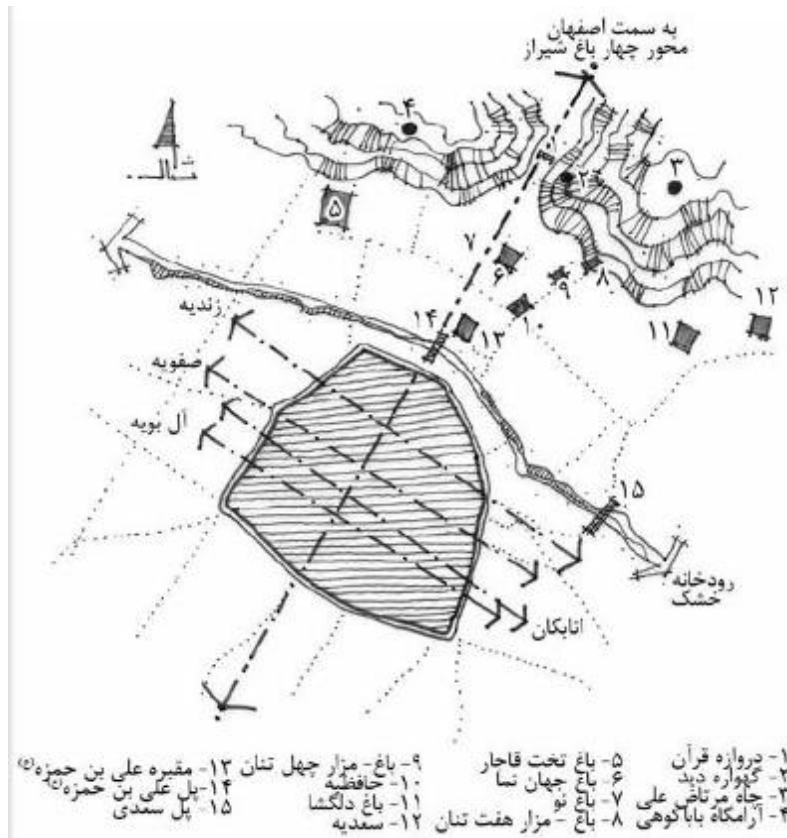
۳. نیازسنجی

محور حافظ در بافت تاریخی و فرهنگی منطقه سه شیراز قرار دارد که به لحاظ دارا بودن مناظر با ارزش تاریخی- هنری از دیرباز با سابقه‌ترین نقاط شهری شیراز به شمار می‌رفته است؛ به گونه ای که در حال حاضر، علاوه بر شهرت ملی از بعد جهانی نیز دارای اهمیت به‌سزایی است. این منطقه به لحاظ موقعیت جغرافیایی از اهمیت و جایگاه ممتازی در مقایسه با دیگر مناطق شهر برخوردار است. به بیان دیگر از یک طرف به‌عنوان منطقه با ارزش تاریخی- فرهنگی شهر شیراز مطرح است و از طرف دیگر با مناطق جدید و نوساز هم‌جوار است.

بناهای تاریخی هر شهر جزء میراث ارزشمند ساکنان آن شهر و نشان دهنده هویت شهر و جامعه می‌باشد؛ بنابراین شناخت این آثار علاوه بر برجسته ساختن شاخص‌های فرهنگی و اجتماعی شهر، لزوم حفاظت، نگهداری و رسیدگی به این بناها را یادآور می‌شود. هم‌چنین طرح‌های شهری با شناخت این گونه آثار و موقعیت آن‌ها، امکان برنامه‌ریزی هدفمند در جهت حفظ و احیای آن‌ها مطابق با برنامه‌های توسعه شهر را خواهد داشت. محور حافظ، بناهای مقدس را در پیرامون خود در برداشته است، از جمله: باغ‌هایی مانند باغ نو، باغ جهان نما، آرامگاه علی بن حمزه (ع)، کاروانسرای از دوره زندگی و بناهای دیگری هم‌چون آرامگاه حافظ، هفت‌تنان و چهل‌مقام نیز در همین



محدوده قرار گرفته‌اند. آرامگاه شاه شجاع از بزرگان معاصر حافظ نیز در نزدیکی باغ هفت‌تنان دیده می‌شود. شکل ۱ تحول‌های کالبدی و شکل‌گیری عناصر شاخص در محدوده قدیم شیراز را نشان می‌دهد.



شکل ۱: تحول‌های کالبدی و شکل‌گیری عناصر شاخص در محدوده قدیم شیراز
(فربوم شهر پارس، ۱۳۹۲)

نتایج حاصل از بررسی مؤلفه‌های اثرگذار بر طرح در حوزه طراحی و مداخله نشان از آن دارد که:

اهمیت محدوده طرح، به دلیل قرارگیری در مجاورت مهم‌ترین عناصر ساخت اصلی شهر از یکسو و نقش عناصر هویت بخش موجود در نزدیکی آن از سوی دیگر، نقش فرامحلی و فراشهری خواهد داشت. محور حافظ یکی از دو محور اصلی است که

شکل دهنده فرم شهر شیراز بوده است و جایگاه این محور عمودی، همواره در طول تاریخ ثابت است و اهمیت ویژه‌ای دارد. این محور به لحاظ موقعیت جغرافیایی نیز همواره و در طول تاریخ خود دارای ارزش دیداری ویژه بوده است، چرا که نه تنها امکان دید مهم‌ترین عناصر شهر در بدو ورود به شهر و باگذر از این محور مسیر می‌شود، بلکه امکان دسترسی به بخش قابل توجهی از این عناصر نیز به واسطه این محور وجود دارد. هم‌چنین این محدوده به واسطه وجود محیطی مطلوب و هم‌چنین وجود آثار تاریخی و جاذبه گردشگری مورد استقبال شهروندان شیرازی و غیرشیرازی قرار داشته است. وجود بازار در آن سر محور حافظ و عملکردها و فعالیت‌های مربوط به آن، سرزندگی این محدوده را به ویژه در طول روز تضمین کرده و همواره مورد بازدید شهروندان شیرازی و غیر شیرازی قرار گرفته است. مهم‌ترین عوامل جذب سفر در این محدوده مربوطه به آثار با ارزش تاریخی - فرهنگی می‌باشند که مخاطبانی بیش‌تر در مقیاس فرامحلی، شهری و فراشهری دارند. وجود دروازه قرآن به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ورودی‌های شهر و رودخانه خشک و گذار محورهای ساحلی آن که وظیفه تأمین دسترسی به نقاط مختلف شهر از جنوب شرق به شمال شرق را به عهده دارد، از شاخص‌های حوزه حمل‌ونقل در محدوده می‌باشند. به لحاظ کالبدی، سطح گسترش فرسودگی در این منطقه و به ویژه در محدوده طرح، از نکته‌های حایز اهمیت می‌باشد؛ چرا که فرسودگی کالبد با خطر فرسودگی محتوا (فعالیت و بافت اجتماعی) همراه است.

در نتیجه این محور در طرح‌های به دست آمده شهر شیراز مانند گزارش بازنگری طرح تفصیلی شهر شیراز (شهر و خانه، ۱۳۸۸) و گزارش طرح بازنگری طرح تفصیلی منطقه تاریخی و فرهنگی شیراز (پرداراز، ۱۳۸۸)، به شکل شاخص محور کانون فرهنگی - تاریخی مرکز شهر خوانده و نقش مسیر گردشگری پیاده به آن داده شده است. نکته قابل توجه در ارتباط با محدوده آن است که علیرغم دارا بودن بیش‌ترین کارکردهای گردشگری در دل خود، بیش‌ترین میزان کارکردهای کارگاهی و صنعتی را نیز در سطح منطقه به خود اختصاص داده است؛ بنابراین نیاز به ساماندهی کالبدی فضای این محور بسیار قابل توجه می‌باشد.

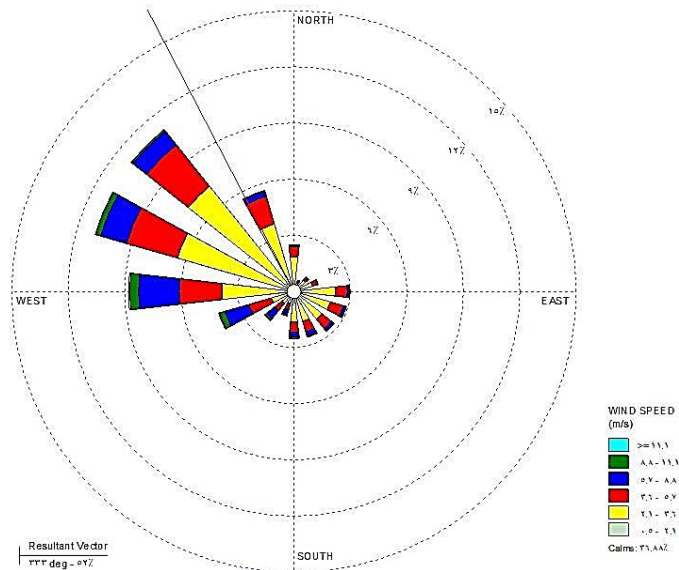
۴. شناخت و تحلیل‌های محیطی

۴-۱. شناخت و تحلیل‌های محیط طبیعی

۴-۱-۱. اقلیم

اقلیم (آب و هوا) عبارت است از شرایط جوی غالب یک محل در دراز مدت. اقلیم هر منطقه ناشی از روابط پیچیده هر یک از مؤلفه‌های اقلیمی (بارندگی، دما، نم نسبی، تبخیر و ...) می‌باشد؛ از میان این مؤلفه‌ها، مؤلفه باد در شهر شیراز و منطقه مورد مطالعه به شرح زیر می‌باشد:

یکی از فاکتورها و عامل‌های اقلیمی، سرعت و جهت باد می‌باشد. این عامل از این جهت که میزان رطوبت، جابه‌جایی و انتقال ابرهای بارش‌زا و سایر عوامل تأثیرهای عمده‌ای را دارد، حایز اهمیت می‌باشد. باد غالب طبق گلباد ایستگاه هواشناسی سینوپتیک شیراز (شکل ۲) باد شمال غربی است و بادهای غربی و جنوب شرقی نیز به ترتیب بیش‌ترین شدت و درصد را به خود اختصاص داده‌اند.



شکل ۲: گلباد ایستگاه هواشناسی سینوپتیک شیراز باند مدت سالانه

۴-۱-۲. توپوگرافی و عوارض زمین

دشت شیراز که از جهت شمال غرب به جنوب شرق کشیده شده است در واقع امتداد دشت‌هایی است که بین کوه‌های زاگرس قرار دارد. ارتفاع متوسط شهر شیراز حدود ۱۵۴۰ متر است، آنچه که به شدت توپوگرافی شهر شیراز به ویژه محدوده مورد مطالعه را تحت تأثیر قرار می‌دهد، وجود رودخانه خشک است که به تبعیت از وضعیت و جهت دشت از شمال غرب به جنوب شرق کشیده شده است و کل شهر را به دو قسمت شمالی و جنوبی تقسیم کرده است. به عبارت دیگر شهر شیراز برای گسترش با محدودیت‌های توپوگرافیک عمده‌ای همانند کوهستان‌های شمال شهر، رودخانه خشک دریاچه مهارلو، کوهستان‌های نواحی جنوبی و محدود شدن دشت از سمت شمال غرب مواجه است. وضعیت توپوگرافی زمین در محور حافظ در شکل ۳ نمایش داده شده است.



شکل ۳: وضعیت توپوگرافی زمین در محور حافظ



۴-۱-۳. شیب

شیب سطح دشت به ویژه در جنوب رودخانه خشک بسیار کم است و حداکثر آن از ۴ درصد بیش تر نیست. این شیب کم، هم از جهت شمال غرب به جنوب شرق و هم از جنوب به شمال تا رودخانه خشک دیده می شود. در واقع، شیب عمومی سطح دشت همان گونه که گفته شده است به تبعیت از روند ناهمواری ها و امتداد سطح دشت دارای جهت شمال غرب - جنوب شرق است؛ اما وجود رودخانه خشک در شمال منطقه باعث شده است تا در امتداد رودخانه خشک به ویژه در شمال این رودخانه، شیب ها دارای جهت شمال- جنوبی باشند و در نوار باریکی در قسمت جنوب رودخانه خشک دارای جهت شمال و شمال شرقی، به شکلی که رودخانه خشک برای این دو نوار باریک نقش خط القعر و زحکش اصلی را بازی می کند.

۴-۱-۴. جمع بندی

شکل کشید شده شهر شیراز با جهت شمال غرب به جنوب شرق به تبعیت از ویژگی های توپوگرافی موجود در روند ناهمواری ها شکل گرفته است و محدودیت های توسعه شهر در مناطق شمالی شهر به ویژگی ها و محدودیت های توپوگرافیک موجود برمی گردد. از طرفی روند ناهمواری و سطح دشت تأثیر خود را به شکل گیری شبکه های معابر و شریان های اصلی شهر نیز که هم جهت با روند گفته شده هستند، گذاشته است به گونه ای که خیابان های اصلی و شریانی شهر به تبعیت از روند ناهمواری دارای جهت شمال غرب و جنوب شرق می باشند.

به گونه ای که توسعه کالبدی محدوده شمالی شهر شیراز به واسطه جهت شیب و باد غالب و هم چنین وجود عوارض طبیعی نظیر رودخانه خشک و ارتفاع های شمالی شهری تحت تأثیر عوامل طبیعی قرار دارد. بازتاب این عوامل از یک سو به شکل مستقیم منجر به کاهش تقاضا برای سکونت و سرمایه گذاری در منطقه و در نتیجه کاهش قیمت زمین گردیده که در نتیجه بازتاب آن در ساخت و سازها و جذب کاربری های شهری نمایان گردیده است و از سوی دیگر، اثرهای غیر مستقیم این عوامل موجب کاهش کیفی محیط کالبدی و تبدیل شدن آن به بافتی پراکنده و بدون

استخوانبندی قابل تشخیص گردد.

۴-۲. تحلیل محیط انسان ساخت

۴-۲-۱. بررسی حرکت پیاده و سواره در محدوده طرح

بررسی میدانی در محدوده طرح نشان از آن دارد که اگرچه محور حافظ از عناصر ساخت اصلی شهر به شمار می‌رود که عناصر شاخص و با ارزش تاریخی متعددی را در خود جای می‌دهد؛ اما به لحاظ عبور و مرور سواره نسبت به محورهای عمود بر آن از اهمیت و اولویت پایین‌تری برخوردار است، بدین معنا که میزان رفت و آمد از محورهای منشعب شده از این خیابان به مراتب بیش‌تر از آمد و شد داخل خود محور می‌باشد تا آن‌جا که میزان حرکت سواره در این محور به یک سوم تردد در محورهای عمود بر آن می‌رسد (شکل ۴).

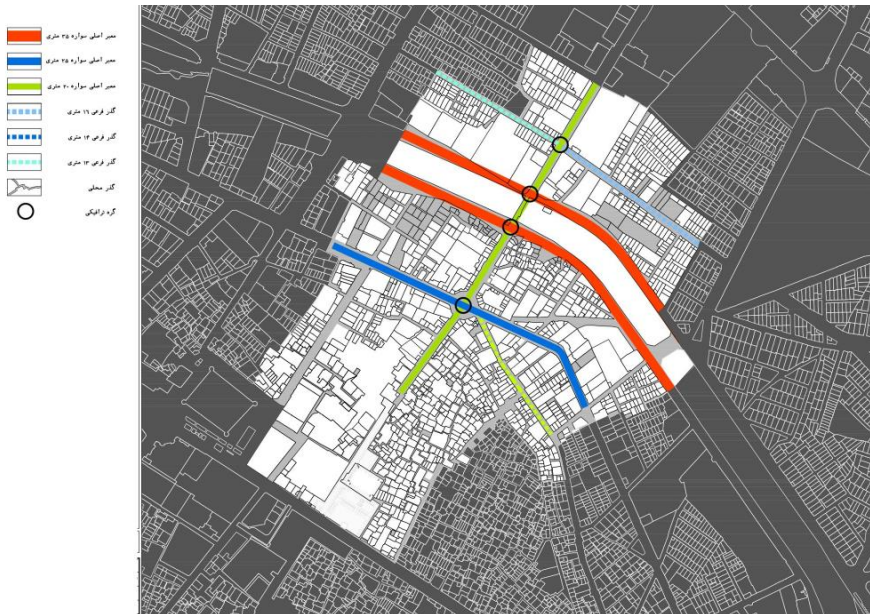


شکل ۴: برداشت میزان تردد اتومبیل‌ها در یک ساعت

به همین دلیل به نظر می‌رسد اعمال طراحی خیابان با محوریت پیاده (محدود کردن سواره به آمد و شدهای ضروری) به سهولت امکان‌پذیر خواهد بود؛ از این‌رو به منظور امکان‌سنجی این کانسپت، نسبت اولیه به بررسی و تحلیل آمار رفت و آمد سواره در محدوده طرح پرداخته شد. نتیجه آن‌که براساس بررسی‌های انجام شده،

مسدود کردن کامل محور به منظور عدم تردد سواره و پیاده راه‌سازی خیابان حافظ ممکن نیست؛ اما می‌توان حرکتهای غیر ضروری را از چرخه محدوده حذف نمود تا هم میزان کیفیت محیطی افزایش یابد و هم از آلودگی (هوا، صوتی و بصری) محدوده به میزان قابل توجهی کاسته گردد.

در این میان محدوده جلوی بازار که به پارکینگ کسبه اختصاص یافته است و نقشی در تأمین دسترسی‌های لازم در محدوده ایفا نمی‌کند را می‌توان به نوعی یک محور پیاده دانست. از این رو، با تأمین پارکینگ لازم در پشت محور، ورود خودرو را به این قسمت حذف نمود. بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد در طول یک ساعت، ۱۴۰۴ نفر از ضلع غربی خیابان بازار نو و ۱۱۲۸ نفر از ضلع شرقی آن عبور می‌کنند که در مجموع می‌توان تعداد عابران پیاده در این محدوده در یک ساعت را ۲۵۳۲ نفر معرفی نمود. به طور کلی محور عرضی حافظ از ۱۸ تا ۲۷ متر متغیر است که ۱۳ متر آن به عرض معبر سواره اختصاص یافته است. نقشه و جایگاه معابر در محدوده طرح در شکل ۵ ارائه گردیده است.



شکل ۵: نقش و جایگاه معابر در محدوده طرح

۴-۲-۲. بررسی نظام اجتماعی - اقتصادی

بررسی سالنامه‌های آماری منتشر در سال‌های گذشته، بیانگر کاهش سهم منطقه سه نسبت به جمعیت شهر شیراز در دهه گذشته است در واقع، منطقه سه با روند نزولی جمعیت در طول ده سال گذشته روبه رو بوده است. مهم‌ترین علت آن را می‌توان در افزایش سرعت تغییر سهم کاربری‌های مسکونی به کاربری‌های تجاری در این منطقه بیان کرد. شایان ذکر است میزان باسوادی افراد در منطقه سه در مقایسه با میانگین کشور از وضعیت مطلوبی برخوردار است و به شکل تقریبی با میانگین شهر شیراز برابری می‌کند (شهر و خانه، ۱۳۸۸).

از بعد اقتصادی، تمامی اراضی موجود در محدوده طرح از مالکیت خصوصی برخوردار است و با توجه به موقعیت و کارکرد آن‌ها بالاترین قیمت را در میان اراضی منطقه دارا هستند؛ اما نکته قابل توجه در این میان آن است که استفاده‌کنندگان محدوده محور حافظ، محدود به ساکنان آن نیست و در مقایسه فرا محلی، فرا منطقه‌ای و حتی فراشهری مطرح هستند. بدین ترتیب نقش خیابان در هویت بخشی به شهروندان شیراز و حتی در تصویرسازی ذهنی و ایجاد خاطره در گردشگران اهمیت ویژه‌ای دارد. این در حالی است که فعالان اقتصادی در این منطقه (که لزوماً از ساکنان منطقه نیستند)، بیش‌تر به فعالیت‌های کارگاهی و یا عمده‌فروشی مشغولند که نه تنها در راستای تحقق گردشگری پایدار در محدوده منطقه (باتوجه به پتانسیل بالای آن) نیستند، بلکه عملکردی ناسازگاری با این مفهوم دارند.

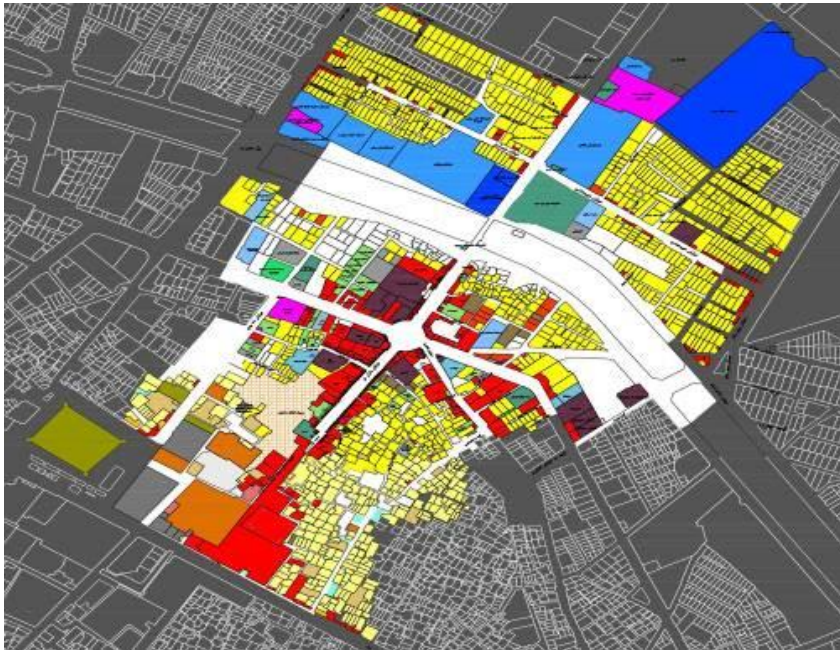
۴-۲-۳. بررسی نظام کالبد و فعالیت

بررسی نظام کاربری زمین در محدوده مورد مطالعه نشان می‌دهد که در محدوده شمالی محور حافظ به لحاظ کارکرد، با پهنه‌های مسکونی مواجه هستیم که کارکردهای اداری و آموزشی را در بدنه‌های خارجی خود جای داده‌اند به گونه‌ای که بدنه محور ساحلی در شمال غرب رودخانه به گونه‌ای کامل به کاربری آموزش (از سطح آموزش ابتدایی تا آموزش عالی) اختصاص یافته است. بخش شرقی محور حافظ در شمال رودخانه نیز پهنه مسکونی است که لبه خارجی آن را کارکردهای تجاری تشکیل می‌دهد.

نکته حایز اهمیت در این محدوده آن است که کارکردهای تجاری در این بخش



بیشتر یا به اغذیه‌فروشی (سوپر مارکت در مقیاس محلی) و یا به کارکردهای کارگاهی و تعمیرگاهی اختصاص یافته‌اند. کاربری زمین در محدوده طرح در شکل ۶ ارائه شده است.



شکل ۶: کاربری زمین در محدوده طرح

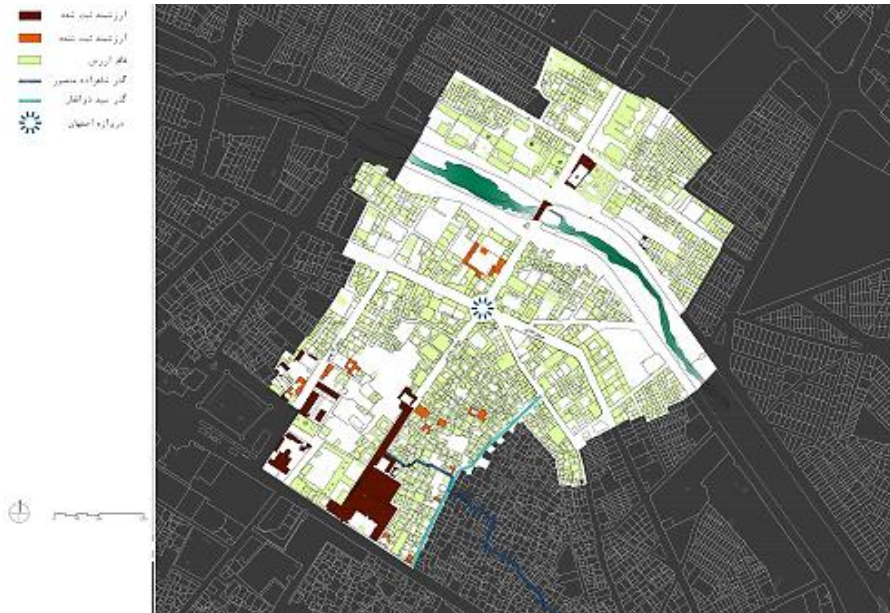
یکی از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر برنامه‌ریزی و طراحی‌های کالبدی، ارتفاع بناها و یا تعداد طبقه‌های بناهای موجود در محدوده طرح می‌باشد. این موضوع به ویژه در طراحی فضاهای شهری از آن سو حایز اهمیت است که به کمک توده و فضا، تعیین‌کننده میزان محوریت فضاست و میزان برخورداری محدوده از مقیاس انسانی و غیرانسانی است. نگاهی به نقشه تعداد طبقه‌ها در محدوده طرح، بیانگر آن است که عمده بناهای موجود در محدوده شمالی محور، دو طبقه و در ضلع جنوبی محور بیش‌تر یک طبقه می‌باشند. نکته قابل توجه در این رابطه آن است که حداثی تقاطع حافظ - ساحلی، به واسطه عدم وجود عناصر محدودکننده، عدم محوریت پایینی از خوانایی را به وجود آورده است؛ به این ترتیب که فضا برای فرد به محض رسیدن به

این نقطه، قابل خواندن نیست و فرد به همین دلیل احساس سردرگمی می‌کند؛ اما به محض برگشتن و دیدن و متمرکز شدن آن در راستای محور به دلیل وجود عناصر شاخص و نشانه‌های متعدد در این کریدور (دالان) مسیر خود را باز می‌یابد. بررسی کیفیت بناها در محدوده طرح نشان می‌دهد که ۷۸ درصد بناها در محدوده قابل نگهداری است و ساختمان‌های نوساز یا در حال ساخت تنها ۱۲ درصد از مساحت کل رابه خود اختصاص می‌دهند و ۸ درصد نیز به بناهای مرمتی اختصاص دارد (شکل ۷).



شکل ۷: وضعیت کیفیت بناها در محدوده طرح

صرف‌نظر از عناصر شاخص معماری و شهرسازی با ارزش تاریخی در محدوده مانند دروازه قرآن، محور حافظ، دروازه اصفهان، حرم و پل علی‌بن‌حمزه (ع)، رودخانه خشک و بازار که از اعتباری در مقیاس فرامحلی و حتی فراشهری برخوردارند، در محدوده عناصر تاریخی دیگری نیز به چشم می‌خورند که بیش‌تر از کاربری مسکونی برخوردار می‌باشند و در دل کوچه‌ها و گذرها جای گرفته‌اند، شکل ۸ میراث با ارزش معماری و شهرسازی در محدوده طرح را ارائه می‌کند.



شکل ۸: میراث با ارزش معماری و شهرسازی در محدوده طرح

۴-۲-۴ جمع‌بندی شناخت محیط انسان ساخت

بررسی محیط انسان ساخت نشان می‌دهد:

- محدوده محور قرآن به دلیل برخورداری از تنوع کارکردی قابل توجه، ازجاذبه فراوانی در میان شهروندان شیرازی برخوردار است و بدین سبب آمد و شد در آن به شکل قابل توجهی زیاد است.

- این محور هم‌چنین به دلیل ایجاد پیوند عملکردی میان برخی عناصر تاریخی شهر مانند دروازه قرآن، هفت‌تان، حافظیه، حرم و پلی علی بن حمزه، رودخانه خشک، بازار و غیره محل گذار بسیار گردشگران نیز است.

- رفت و آمدهای بی‌رویه سواره، آن هم به شکل آشفته در محدوده، سیمای عمومی محدوده را مخدوش کرده است و در شان کارکرد محور نیست، به ویژه آن‌که این مکان در بدو ورود مسافران شهر قرار گرفته است.

- به لحاظ ساختار اجتماعی، عمده افرادی که در این محور آمد و شد دارند از ساکنان نیستند، بلکه یا به قصد کار و یا خرید به این مکان می‌آیند.

- از نظر نظام اقتصادی، اراضی محدوده طرح خصوصی است و به شکل نسبی از

قیمت بالاتری برخوردار هستند.

- به لحاظ کالبدی، عمده بناهای موجود در محدوده، به ساختمان‌های یک یا دو طبقه اختصاص یافته است.

- در برخی بخش‌های محور به ویژه در پس مغازه‌ها و فروشگاه‌های موجود، فرسودگی کالبدی به اندازه‌ای است که خانه‌های متروکه مکان امنی برای تجمع‌های شبانه معتادان شده‌اند و بدین جهت نارضایتی ساکنان را برانگیخته‌اند.

- کارکردهای تجاری موجود در محدوده طرح یا از جنس کارگاهی هستند و یا محیط مسکونی که با اعتبار تاریخی عناصر شاخص موجود و کارکرد گردشگری محدوده ناسازگار می‌باشند.

۵. ارزیابی به روش تحلیل SWOT

۵-۱. معرفی تکنیک SWOT

ماتریس سوات یکی از روش‌های برنامه‌ریزی راهبردی^۱ و به شکل کلی چارچوبی مفهومی است که برای شناسایی و تحلیل تهدیدها^۲ و فرصت‌ها^۳ در محیط خارجی یک سیستم و بررسی قوت‌ها^۴ و ضعف‌های^۵ درونی آن به منظور سنجش وضعیت و تدوین راهبرد^۶ برای هدایت و کنترل سیستم مزبور به کار گرفته می‌شود. مفاهیم پایه در این روش عبارتند از: راهبرد، محیط داخلی، محیط خارجی، قوت، ضعف، تهدید و فرصت. آلبرت هامفری^۷ از بنیانگذاران روش سوات بیان می‌دارد که اگر چه مجموعه متغیرهای موجود در ماتریس سوات یعنی قوت، ضعف، فرصت و تهدید متغیرهای جدید نیستند؛ اما نکته جدیدی که همان توانایی این تکنیک در هماهنگ نمودن و یافتن ارتباط نظام‌مند میان متغیرهای مزبور است در این روش ایجاد شده است (هامفری، ۲۰۱۰). برای تحلیل وضعیت و تدوین راهبرد از طریق روش سوات باید مراحل زیر را طی نمود.

۱- بازشناسی و طبقه‌بندی قوت‌ها و ضعف‌های داخلی سیستم ۲- بازشناسی و طبقه‌بندی فرصت‌ها و تهدیدهای موجود در محیط خارجی سیستم ۳- تکمیل ماتریس

1. Strategic Planning
5. Weaknesses

2. Threats
6. Strategy

3. Opportunities
7. Humphrey

4. Strengths



سوات ۴- تدوین راهبردهای گوناگون برای هدایت سیستم در آینده. در روش سوات، راهبردی مناسب باید بتواند قوت‌ها و فرصت‌ها را به حداکثر و ضعف‌ها و تهدیدها را به حداقل ممکن برساند.

۲-۵. تشکیل جدول SWOT برای ارزیابی

هدف اصلی در جدول SWOT تعیین نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهاست که در قالب ابعاد چهارگانه مکان پایدار در جدول ۱ ارائه گردید و راهبردهای نتیجه‌بخش از آن در ادامه در جدول ۲ ارائه گردیده است.

جدول ۱: ارزیابی به روش تحلیل (SWOT)

تهدیدها	فرصت‌ها	قوت‌ها	ضعف‌ها
<ul style="list-style-type: none"> - رشد روزافزون ترافیک عبوری - عدم تعمیم ساخت و سازهای جدید از معماری بومی - وجود تمایل به ساخت و سازهای بلند مرتبه و عدم توجه به ایجاد فضای باز مورد نیاز - فرسودگی روزافزون کالبد منطقه 	<ul style="list-style-type: none"> - نگاه مثبت طرح‌های فرادست نسبت به پیاده محور شدن محور - گذار رودخانه خشک از محدوده امکان بهره‌برداری از بناهای غیرقابل استفاده جهت احداث و چشم اندازهای موجود - گردشگری نسبی بافت محدوده - وجود بازار، حرم و پل علی بن حمزه به عنوان عناصر جاذب گردشگر - وجود درجه بالایی از نفوذپذیری 	<ul style="list-style-type: none"> - تمدد کانون‌های گردشگری در محدوده - عدم وجود درصدهای قابل توجهی از ساختمان‌های بلند مرتبه - عدم وجود تردد قابل توجه سواره‌رو از محدوده جلوی بازار - وجود روشنایی نسبی در شب 	<ul style="list-style-type: none"> - عدم وجود تناسب میان بناهای جدید با معماری بومی منطقه - تعارض حرکت سواره و پیاده - عدم وجود فضای مکتب در محدوده - عدم وجود صندلی ثابت در محدوده - عدم وجود تابلوهای راهنمای متناسب با شان محور - عدم وجود آبخوری در محدوده - وجود آشننگی شدید در کفسازی - عدم وجود هندسه مشخص در کف لبه‌ها - عدم وجود بکارچگی، عدم مطلوبیت بصری - وجود آشننگی شدید در نصب تابلو فروشگاه‌ها و انشعاب بصری ناشی از آن
<ul style="list-style-type: none"> - وجود فعالیت‌های ناسازگار با چشم انداز محور - افزایش روزافزون فعالیت‌های کارگاهی و عمده فروشی 	<ul style="list-style-type: none"> - وجود تمایل به سرمایه‌گذاری در محدوده در راستای تحقق اهداف گردشگری - وجود تمایل به گسترش پیاده‌ماری در شهر از سوی مدیریت شهری 	<ul style="list-style-type: none"> - وجود اختلاط مطلوبی از کارکردها (آموزشی، اداری، تجاری مسکونی، فرهنگی، مذهبی...) - وجود تمایل به گپ زدن میان کسبه، خریداران، گردشگران... - غلبه فعالیت خرید و ایجاد سرزندگی در فضا بواسطه آن 	<ul style="list-style-type: none"> - وجود کارکردهای ناسازگار (عمدتاً کارگاهی) در محدوده
<ul style="list-style-type: none"> - فرسودگی محتوا به دنبال فرسودگی کالبد در منطقه - جایگزینی تصویر ذهنی منفی حاصل از تخلیه بافت از سرمایه اجتماعی در ذهن شهروندان به جای تصویر ذهنی ناشی از عناصر هویت بخش منطقه - جایگزینی تصویر عدم وجود «ایمنی و امنیت» به جای «صمیمیت» در ذهن شهروندان 	<ul style="list-style-type: none"> - تصویر ذهنی مطلوب از منطقه سه و شهر شیراز - امکان بهره‌برداری از وجود نقاط تسلط ارتفاعی در محدوده به منظور ایجاد خوانایی 	<ul style="list-style-type: none"> - وجود تنوع کارکرد و سرزندگی در سرتاسر فضا - وجود خاطره جمعی - وجود خوانایی در محدوده به واسطه تمدد عناصر هویت بخش - وجود نشانه در جای‌جای محدوده و امکان بهره‌برداری جهت خوانایی - وجود درجه مطلوبی از محصوریت فضایی به استثنای نقاط هم سطحی با محور و رودخانه خشک - رعایت تناسبات انسانی در طول محور 	<ul style="list-style-type: none"> - خیابان‌های معلو از اتومبیل‌های پارک شده - عدم تناسب کارکردها با تصویر ذهنی موجود از منطقه - نبود فضای سبز مناسب جهت شکل‌گیری تعاملات اجتماعی - وجود آشننگی فضایی - عدم وجود حس ایمنی در عبورین هنگام گذار از خیابان
<ul style="list-style-type: none"> - آلودگی هوا - تردد بی‌رویه خودرو به جای پیاده - افزایش روزافزون میزان کارکردهای آلوده کننده 	<ul style="list-style-type: none"> - وجود درصدهای قابل توجهی از اراضی سبز - منطقه در محدوده طرح - وجود رودخانه خشک 	<ul style="list-style-type: none"> - وجود درختان بلند قامت سایه‌انداز عمال - تنظیم فضا - وجود تزیینات قابل بهره‌برداری در طراحی در محدوده طرح 	<ul style="list-style-type: none"> - عدم وجود فضای سبز و پارک در طول محور - عدم استفاده از عنصر آب علی‌رغم وجود رودخانه خشک در محدوده

جدول ۲: راهبردهای منتج از جدول (SWOT)

مسئله	راهبردها
حمل و نقل	استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی (قطارشهری، اتوبوس، دوچرخه و ...) / مسیره‌های کمربندی / مسیره‌های زیرزمینی / تونل‌ها / رینگ دور بافت / تفکیک مسیر پیاده از سواره / تعریف مسیره‌های تندرو به کندرو / مسیره‌های حلقوی دور بافت / اسکان خودروها در توقفگاه‌های چندطبقه پیش از ورود به بخش پیاده / ارتقای دسترسی‌های محلی / ایجاد دسترسی‌های اضطراری / ...
کالبدی	تخریب خانه‌های قدیمی و ساخت خانه‌های جدید با تجهیزهای نوین / ساخت مجتمع‌های ساختمانی / باز زنده‌سازی محله‌ها / تعمیر ضروری منازل خانوارهای با درآمد پایین / احداث بلوارهای وسیع در محل برخی محله‌های مسکونی پرجمعیت / تخریب بناهای مجاور با یادمان‌ها و آثار ارزشمند / نگهداری و حفاظت از گذرهای قدیمی / اقدام‌های فوری برای ترمیم بناهای تاریخی / وضع مقررات ساختمانی جدید و نظارت دقیق بر نحوه عملیات بهسازی و نوسازی در جداره‌ها و بدنه‌های تاریخی با توجه به الگوهای معماری بافت / معاصر سازی فضای داخلی بناها، مرمت جزئیات، تخریب بناهای فاقد ارزش (مشروط بر مستند نگاری) / حراست و حفاظت از بناهایی که در مسیره‌های اصلی قرار دارند / مالکیت زمین‌های اطراف شهر تا شعاع های ۱۰ تا ۱۵ کیلومتر توسط شهرداری‌ها / ضابطه مند کردن ساخت و سازه‌های جدید در مقیاس، مصالح، نما، ارتفاع، هماهنگی و سبک / ...
اجتماعی - فرهنگی	تشویق مشارکت مردمی / ارتقا قوانین و ضوابط دولتی و آموزش دادن توسعه پایدار به کارکنان / اتخاذ معیارهای قانونی و تدابیر کاربری اراضی و ضوابط مناسب مرمت و بازسازی ساختمان‌های مسکونی قدیمی / طراحی با کمک مردم محلی / ...
سکونت	سکونت هنرمندان و روشنفکران / اختلاط کار و سکونت / جلوگیری از خالی شدن بافت از ساکنان فعلی / اسکان افراد جدید در خانه‌های نو بنیاد / ...
کاربری	اعطای کاربری‌هایی مثل نمایشگاه، کارگاه‌های ناظر بر عملیات دیگر بناها / اعطای کاربری‌های دقیق در جهت بهبود اقتصاد (تجاری - بازرگانی - دانشگاهی - تفریحی - ورزشی - گردشگری (موزه، نمایشگاه، رستوران و ...) / انتقال برخی از کاربری‌های مزاحم به بیرون از بافت / ...
اقتصاد	توسعه مناسب سرمایه‌گذاری / عدم توسعه کمی بازار و ارتقا وضعیت کیفی آن / در نوسازی شهری باید اطمینان به بازگشت مالی وجود داشته باشد / اقدام‌ها و اختصاص تسهیلات برای تجهیز شهر / اعطای یارانه به مالکان و ساکنان بافت و معافیت آن‌ها از مالیات / منع مداخله سرمایه‌گذاران خصوصی در بافت و تشویق نهادهای عمومی نظیر شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته به آن‌ها برای سرمایه‌گذاری در مرمت شهری / بالا بردن میزان سرمایه‌گذاری و مشارکت در بافت / حمایت مالی از طریق دادن وام کم بهره به ساکنان بافت / تدوین طرح‌های اجرایی موضعی / رونق صنایع دستی و بومی / ...



مسئله	راهبردها
تاسیس ها و تجهیزات	معاصر سازی و به روز کردن تاسیسات و تجهیزهای شهری / ایجاد شبکه های تاسیساتی آب و فاضلاب / خیابان سازی ها و کف سازی ها / تجهیز شبکه پیاده بافت کهن به دو عنصر آب و گیاه / به روز کردن تاسیسات قدیمی و ارتقا کیفیت آن ها / احداث تاسیسات بهداشتی عمومی در سطح بافت / با بهره گیری از بودجه و هزینه های دولتی و مراکز عمومی طرح های کوتاه مدت در سطح وسیعی از شهر کهن صورت پذیرفته است.

۵. جمع بندی

بر اساس آنچه گفته شد محور حافظ یکی از مهم ترین میراث های شهر سازی کهن می باشد که عناصر شاخص متعددی را در دل خود جای داده است. دروازه قرآن، باغ و کتابخانه ملی، باغ جهان نما، حافظیه، حرم مطهر علی بن حمزه (ع)، پل علی بن حمزه و بازار تنها بخشی از این عناصر شاخص شهر را تشکیل می دهند. بدین ترتیب، می توان این محدوده را شامل فضاهای شهری متعددی دانست که مکان شکل گیری مناسبت های اجتماعی هستند. از این رو، نقش محور حافظ به عنوان پیوند دهنده این مکان ها اهمیت ویژه می یابد. این در حالی است که این محور تنها نقش عبوری داشته و علی رغم وجود پتانسیل های محیطی (اعم از مصنوعی یا طبیعی)، از حداقل شرایط کیفیت محیطی مطلوب جهت حفظ پیوند عملکردی میان عناصر موجود بهره مند می باشد؛ بنابراین انتظار می رود تلاش هایی در جهت تقویت این پیوندها صورت پذیرد و این تنها در شرایطی ممکن خواهد بود که در برنامه ریزی های آتی محور، نقش فضای شهری در آن شناخته شده و تقویت گردد.

به منظور تقویت نقش فضای عمومی شهری در محور حافظ، به ویژه با توجه به نقش گردشگری محدوده و چشم اندازهای شهر شیراز (شهر پاک، شهر سالم) و در چارچوب تحقق پایداری، بیش از هر چیز باید رویکرد پیاده-محور مد نظر قرار گیرد. به این ترتیب انسان و حرکت پیاده، بیش از هر چیز مبنای طراحی ها خواهد بود و آمد و شد سواره به صورت کنترل شده و گاه محدود صورت خواهد یافت. هم چنین بر اساس اصول مکان پایدار، توجه به چهار بعد کالبد، فعالیت، تصورها و اکوسیستم مبنای

شناسایی نیازهای موجود در محدوده در قالب برنامه‌ریزی و طراحی ضرورت می‌یابد.

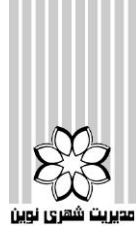
منابع

الف. فارسی

۱. عربشاهی، ز. (۱۳۸۴). سابقه نوسازی و بهسازی بافت قدیم شهری در ایران و اروپا. مجله شهرداری‌ها، شماره ۴۹.
۲. گلکار، ک. (۱۳۷۹). مولفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری. نشریه علمی پژوهشی صفا، شماره ۳۲.
۳. مرکز آمار ایران. (۱۳۸۵). سرشماری عمومی نفوس و مسکن کشور، استان فارس، بخش جمعیت.
۴. معینی، م. (۱۳۸۵). افزایش قابلیت پیاده‌مداری، گامی به سوی شهری انسانی‌تر، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲۷.
۵. مهندسین مشاور پردازاز. (۱۳۸۸). گزارش بازنگری طرح تفصیلی منطقه تاریخی و فرهنگی شهر شیراز، شهرداری شیراز، معاونت شهرسازی و معماری.
۶. مهندسین مشاور شهر و خانه. (۱۳۸۸). گزارش بازنگری طرح تفصیلی شهر شیراز، شهرداری شیراز، معاونت شهرسازی و معماری.
۷. مهندسین مشاور فریوم شهر پارس (۱۳۹۲). گزارش ساماندهی کالبدی بافت محور قرآن، شهرداری شیراز، معاونت شهرسازی و معماری.

ب. انگلیسی

8. Appleyard, Donald. (1987). *Public Streets for Public Use*. Edited by Anne Vernez Moudon, Columbia university press, New York.
9. Canter, D. (1977). *The Psychology of Place*. London: Architectural Press.
10. Humphrey, A. (2010). *The originesof the SWOT analysis model*. <http://www.businessballs.com/swotanalysisfreetemplate.htm>.
11. Jacobs, A & D. Appleyard. (1987). *Toward an Urban Design Manifesto*. JAPA, 53(1): 112-120.
12. Lynch, K. (1981). *A Theory of Good City Form*, Cambridge, Mass: MIT Press.



سال سوم | شماره نهم | تابستان ۱۳۹۴