



اصالت سنجی

مقاله پژوهشی

شهرسازی ایران، دوره ۶، شماره ۱۰، بهار و تابستان ۱۴۰۲، صفحه ۳۳-۵۷

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۴/۵، تاریخ بررسی اولیه: ۱۴۰۲/۴/۷، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۶/۲۰، تاریخ

انتشار: ۱۴۰۲/۷/۱

نگاهی بر امکان بازطراحی خیابان زیست‌پذیر با هدف ارتقاء سرزندگی (خیابان شریعتی، حدفاصل دو راهی قلهک تا تقاطع خیابان کلاه‌دوز)

شیرین حاجی آبادی

کارشناسی مهندسی شهرسازی، گروه شهرسازی، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

سعیده محتشم امیری*

استادیار، گروه شهرسازی، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

چکیده: خیابان‌ها یکی از مهم‌ترین فضاهای شهری جهت ایجاد تعاملات اجتماعی، افزایش حضورپذیری مردم و در نتیجه ارتقاء سرزندگی و نشاط محسوب می‌شوند که متأسفانه امروزه به دلیل عدم توجه به افزایش مطلوبیت کیفی خیابان‌ها جهت حضور مردم و توجه بیشتری که به عبور خودروها معطوف می‌گردد، افزایش آلودگی، کاهش ایمنی، اجتماع‌گریزی و از بین رفتن سرزندگی و زیست‌پذیری، سهم این فضای مهم شهری شده است.

خیابان شریعتی در بافت فعال شهری قرار گرفته و براساس مطالعات به دست آمده با توجه به افزایش معضلاتی همچون آلودگی و ترافیک و تراکم، مواردی همچون کم‌رنگ شدن حس تعلق، کاهش یافتن هویت محله‌ای و ارتباطات اجتماعی ساکنان در این محدوده پدیدار شده است. بازطراحی این خیابان براساس معیارهای زیست‌پذیری و سرزندگی به افزایش کیفی محیط و رضایت شهروندان منجر خواهد شد.

این پژوهش از نوع کاربردی بوده و اطلاعات مورد نیاز پژوهش از طریق مطالعات کتابخانه‌ای، بررسی اسناد و طرح‌های فرادست به دست آمده است. مشاهدات میدانی همچون حضور در مکان مورد مطالعه، عکاسی و برداشت میدانی برای کسب اطلاعات دقیق‌تر انجام گرفته و تحلیل و ارزشیابی وضعیت محدود، توسط جداول SWOT، مهم به دست آمد که: تراکم زیاد کاربری‌های جاذب سفر منجر به افزایش ترافیک در این خیابان شده و همچنین علیرغم دارا بودن فضایی مناسب جهت طراحی مسیرهای پیاده‌مناسب و مبلمان‌های شاخص، متأسفانه در این زمینه ضعف قابل توجهی در این محور دیده می‌شود، لذا راهبردهایی همچون ارتقاء سطح کیفی منظر شهری جهت ایجاد خیابانی بانشاط و خاطره‌انگیز؛ فراهم سازی بستری برای حضورپذیری تمام اقصای جامعه و بهبود روابط اجتماعی؛ ارتقاء و بهبود کیفیت معابر به منظور تسهیل در دسترسی و رعایت ضوابط توان‌یابان و بالابردن کیفیت حمل و نقل عمومی به منظور افزایش دسترسی افراد و کاهش بار ترافیکی، برای این محدوده پیشنهاد شده است.

واژگان کلیدی: خیابان، بازطراحی، زیست‌پذیری، سرزندگی.

طبقه‌بندی JEL: برنامه ریزی و طراحی شهری (توسعه پایدار)

۱- مقدمه

دیربازی است که سرزندگی نیمه گمشده اکثر شهرها شده است، حضور توأم با نشاط، شاداب و پویای شهروندان در خیابان‌های یک شهر و مراودات و تعاملات سازنده مردم با یکدیگر در محیطی امن و مناسب، شاخصه حیات شهری است. طراحی فضاهایی که موجب افزایش سرزندگی در محیط شهری شوند، در دنیای معاصر، ضروری است و می‌باید از اولییتی مهم برخوردار باشد. برای اینکه شهری به سرزندگی برسد می‌توان از جزء به کل حرکت کرد، مانند تلاش و طراحی برای ارتقاء سرزندگی فضاهایی کوچک‌تر همچون فضاهای عمومی موجود در یک محله.

خیابان شریعتی که یکی از خیابان‌های مهم شمالی-جنوبی تهران است، برخلاف تاریخچه قبلی، کاهش روح سرزندگی و حس تعلق و خاطره‌انگیزی را تجربه می‌کند و عابران بیشتر برای عبور و مرور از آن استفاده می‌کنند. ترافیک‌های همیشگی، ساختمان‌های نامتناسب و خاکستری، جداره‌هایی پرشده از الحاقات و تابلوهای نازیبا و بد رنگ، تراکم فشرده و گاهی بافت‌های فرسوده کنار خیابان، همگی دست به دست هم داده‌اند تا سرزندگی و زیست‌پذیری از این خیابان تاحدی رخت بریندد. بنابراین ضروری است جهت رفع این معضلات و احیای حس هویت این محدوده و معبر، در این خصوص مطالعه صورت گیرد و راهکاری برای حل مسائل موجود، پیشنهاد گردد.

هدف اصلی این پژوهش، بررسی خیابان شریعتی براساس معیارهای سرزندگی و تلاش برای ایجاد خیابانی زیست‌پذیر و پایدار است.

سوالات این پژوهش به قرار زیر است:

چگونه می‌توان خیابان شریعتی را براساس رویکردهای سرزندگی جهت تبدیل شدن به خیابانی زیست‌پذیر طراحی کرد؟ آن دسته از معیارهای سرزندگی که می‌توان امروزه در این خیابان اجرا کرد،

۱- کدام‌اند؟

بازطراحی خیابان شریعتی براساس معیارهای زیست‌پذیری و سرزندگی راهی است که می‌توان، معضلات اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی این محدوده را تا حدی گره‌گشایی کرد. توجه و طراحی متغیرهایی مانند: خوانایی، حس مکان، کیفیت روشنایی، دوستانه و امن بودن محیط شهری، عواملی است که برای نیل به سرزندگی محیط شهری موثر است.

۲- پیشینه پژوهش

در خصوص مباحثی همچون سرزندگی در محیط شهر و یا شهرهای زیست‌پذیر فعالیت‌های متنوعی صورت پذیرفته است که در ذیل به برخی از آنها که به موضوع این پژوهش که بررسی همزمان این دو مقوله را مدنظر دارد، نزدیک‌تر است اشاره می‌گردد:

سیاوش جلال‌الدینی و دریا اوکتای در مقاله‌ای تحت عنوان «تحلیل فضایی-اجتماعی در خیابان‌های شهر قبرس»، این چنین درباره سرزندگی توضیح داده‌اند: «سرزندگی در فضای عمومی شهری به فضایی امن‌تر، مطلوب‌تر و جذاب‌تر اطلاق می‌شود که ظرفیت انتخاب بیشتر برای فعالیت‌های اجتماعی و همچنین مکانی برای تبادلات فرهنگی را داشته باشد» (jalaladdini & oktay, 2011, 665).

داوود حبیبی، در مقاله خود به نام «بررسی عوامل موثر بر افول حس سرزندگی و زیست‌پذیری در بافت‌های تاریخی و فرسوده» که در سال ۱۳۹۲ در فصلنامه مطالعات شهرایرانی اسلامی چاپ شده است، براین عقیده است که فضایی را می‌توان سرزنده دانست که در ساعات بسیاری از روز، افراد گوناگونی به اختیار خود و نه از روی اجبار به آن‌جا آمده و لحظاتی را در آن‌جا سپری نمایند؛ به عبارت دیگر، فضا باید به گونه‌ای باشد که مردم بیایند و بمانند. برای فراهم بودن زمینه جذب افراد به فضا و سپس نگاهداشتن آن‌ها

زیست‌پذیری در میان شهرهای جهان سوم مساله نگران‌کننده‌ای است (موسوی نور، وارثی و محمدی، ۱۳۹۶). در مقاله «تحلیلی بر زیست‌پذیری شهری با تأکید بر بعد کالبدی-زیرساختی»، فاطمه ادیبی سعدی نژاد، دیدگاه‌های مطرح بر زیست‌پذیری فضاهای شهری را بیان کرده است. این دیدگاه به ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی، کالبدی-زیرساختی و مدیریت-برنامه‌ریزی تقسیم بندی می‌شود (ادیبی سعدی نژاد، ۱۳۹۸).

در مقاله «به سوی اخلاق زیست‌پذیری» که توسط بروس اپلیارد و همکارانش تدوین شده است این چنین درباره زیست‌پذیری صحبت شده است: «هنگامی که تأثیرات کیفیت زندگی یک فرد بر جامعه‌ای بزرگ‌تر در نظر گرفته می‌شود، می‌توان دریافت که زیست‌پذیری را نمی‌توان و نباید صرفاً در قالب فردی نگریست. زیست‌پذیری باید برای همه فراهم شود و نه فقط برای عده‌ای که تا حدودی خوش شانس‌ترند. در مجموع، اگر سیاست‌های ارتقای فعالیت‌های زیست‌پذیری موجب بدتر شدن وضعیت اقشار آسیب‌پذیر گردد و چنین سیاست‌هایی افراد را از دسترسی برابر به فرصت‌های زیست‌محیطی محروم کند، سیاست‌ها حتماً غیر اخلاقی هستند» (Appleyard, E. Ferrell, A. Carroll, Teacker, 2014, 62).

بیشتر تحقیقات و پژوهش‌های صورت گرفته در این خصوص با تأکید بر مبانی نظری است و تعداد کمتری پژوهش دیده شده است که مبانی نظری مدنظر را در جایگاه عملی و اجرایی در محدوده‌ای مورد بررسی قرار دهند. محدوده انتخابی در این پژوهش نیز تاکنون از این منظر مورد بررسی و بازطراحی قرار نگرفته است.

۳- مبانی نظری

به منظور دستیابی عمیق‌تر به هدف اصلی، توضیحاتی در خصوص کلیدواژه‌های اصلی این پژوهش ارائه می‌گردد:

۳-۱- سرزندگی: در لغت‌نامه دهخدا از واژه

«سرزندگی» به معنای بانشاط بودن یاد شده است

در فضا باید نخست عناصر و عوامل جذب‌کننده موجود باشد و مردم برای ماندن در فضا دچار مشکل نباشند و در کمال رضایت به سر برند (حبیبی، ۱۳۹۲). در پایان نامه ارغوان لطیفی علویچه که در زمستان ۱۳۹۴ با عنوان «ارتقای زندگی اجتماعی مردم در خیابان‌های اصلی شهر از طریق طراحی بر پایه افزایش سرزندگی و پویایی فضا» تدوین شده است، نگارنده ضمن تبیین مؤلفه‌های شکل دهنده زندگی اجتماعی شهروندان در خیابان‌های اصلی شهر، به بررسی نقش سرزندگی و شادابی در ارتقای زندگی اجتماعی می‌پردازد و از این رهگذر راه‌های دستیابی به سرزندگی را از طریق طراحی مناسب برای خیابان‌های اصلی شهر جست‌وجو می‌کند (لطیفی علویچه، ۱۳۹۴).

در سال ۱۳۹۹، در نشریه علمی تخصصی شباک، نرگس حوراسفند در مقاله‌ای تحت عنوان «ارائه راهکارهای ارتقاء سطح سرزندگی در فضاهای شهری محله امامیه مشهد» این‌چنین درباره سرزندگی می‌نویسد: «سرزندگی، مفهومی از فضای شهری بوده و در دو سطح خرد و کلان قابل تعریف می‌باشد؛ سرزندگی در سطح کلان، علاوه بر سرزندگی فضاهای شهری، مفاهیمی چون عدالت، کارآمدی، سازگاری، انعطاف‌پذیری، کیفیت محیطی را نیز دربرمی‌گیرد که در نهایت سرزندگی شهر در صورت پایداری به زیست‌پذیری منجر خواهد شد. فضایی سرزنده است که در دامنه وسیعی از روز، انواع افراد به اختیار خود و نه از روی اجبار به آن‌جا آمده و لحظاتی را در فضا سپری نمایند؛ به عبارت دیگر یعنی فضا باید به گونه‌ای باشد که مردم بیایند و بمانند» (حوراسفند، ۱۳۹۹).

در مقاله «ارائه الگوی ترکیبی زیست‌پذیری کلانشهر تهران بر اساس شاخص‌های زیرساختی» که توسط موسوی نور و همکاران در سال ۱۳۹۶ در فصلنامه علمی-پژوهشی جغرافیا منتشر شد، به این نکته اشاره شده است که زیست‌پذیری یکی از بزرگترین ایده‌های برنامه‌ریزی شهری دوران معاصر است و ایجاد

توضیح می‌دهد حضور جمعیت کثیری از افراد که صرفاً به منظور انجام فعالیت‌های اجباری و به حالت عبوری به فضا آمده‌اند موجب سرزندگی فضا نمی‌شود بلکه تداوم حضور آن‌ها به واسطه شکل‌گیری طیف گسترده از فعالیت‌های اختیاری و اجتماعی است که فضا را سرزنده می‌کند (میری، ۱۳۹۳، ۳۷).
 در جدول شماره ۱ به اختصار به مهم‌ترین اندیشه‌های صاحب‌نظران در خصوص مفهوم سرزندگی پرداخته می‌شود:

(دهخدا، ۱۳۷۲، ج ۸، ۱۱۹۸۵). فرهنگ عمید در تعریف معنای واژه «سرزنده» آن را سرحال، سرخوش، شادمان و با نشاط معنی کرده است (عمید، ۱۳۶۵: ج ۲، ۱۴۲۱).
 رابرت کوان در دیکشنری شهرسازی «سرزندگی» (livability) را سازگار نمودن برای زندگی، با فراهم نمودن کیفیتی خوب و مناسب از زندگی و به وجود آوردن مکانی خوب جهت زندگی تعریف کرده است (Cowan، به نقل از میری، ۱۳۹۲، ۳۳).
 یک شهر سرزنده نیاز به فضاهای دعوت‌کننده و جمعیتی از مردم که از آن استفاده کنند، دارد. گل

جدول ۱. اندیشه‌های صاحب‌نظران در خصوص سرزندگی. مأخذ: نگارندگان

نظریات	نظریه پرداز یا صاحب نظر
سرزندگی به عنوان یکی از قابلیت‌های منحصربه‌فرد محیط به منظور دستیابی به فرصت‌هایی جهت بهبود کیفیت زندگی شهری است.	بروس اپلیارد (Brouce Applyard)
معیارهای سرزندگی: ۱- (نفوذ پذیری بصری)؛ ۲- (نفوذ پذیری کالبدی)؛ ۳- وجود فضاهای مخصوص نشستن و عجین شده با بافت (چون پله‌ها، دیوارهای کوتاه) و یا خاص عملکرد نشستن (چون نیمکت‌ها، صندلی‌ها و غیره)	ویلیام وایت (William H. Whyte)
طراحی عرصه‌های همگانی و سرزنده شامل موارد زیر می‌باشد: ۱- همه شمولی و دسترسی به تسهیلات؛ ۲- تنوع مصرف‌کننده؛ ۳- طراحی با مقیاس انسانی؛ ۴- تنوع کاربری و اختلاط عملکرد؛ ۵- توجه به کاربری‌ها و فعالیت‌ها بیش از ساختمان‌ها؛ ۶- وجود کاربری‌هایی در شب؛ ۷- لبه‌های فعال؛ ۸- ساختمان‌های جذاب (رنگ، الگو، تزئینات، بافت، متریل غنی، تکنیک و خلاقیت عالی)؛ ۹- توجه به طراحی ساختمان‌های خاص و احترام به زمینه (ساختمان‌های عمومی)؛ ۱۰- ساختمان‌های پیشرو و جدید و ساختمان‌های قدیمی با جزئیات غنی)؛ ۱۱- نفوذپذیری کالبدی و بصری؛ ۱۲- پیاده راهواری؛ ۱۳- خوانایی محیط؛	تیبالدز (Francis Tibbalds)
فضاهای شهری سزنده، فضاهایی هستند که در قلب شهر یا محله بنا شده‌اند و نشان دهنده ذات و عصاره همسان هستند. از نظر لنارد عناصر شهری سرزنده اغلب شامل فضاهای همگانی، جذاب، پیاده‌مدار و اختلاط عملکردی و همسایگی با تراکم بالا هستند که از زیرساخت‌های حمل‌ونقل سبز، مسکن ارزان قیمت، تجربیات پیاده‌روی با مقیاس انسانی و اجتماع‌پذیر و سرزنده حمایت می‌کند و به پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و استفاده از حمل‌ونقل عمومی حق تقدم می‌دهد.	هنری لنارد (Henry Lenard)
سرزندگی یک مکان شهری در گرو شمار مردمی است که در زمان‌های مختلف شبانه‌روز در داخل و اطراف یک خیابان حضور یافته و جذب امکانات آن شده‌اند. تعداد رویدادهای فرهنگی، رخدادها و جشن‌ها در هر سال، وجود و حضور زندگی فعال و پرشور خیابانی و درنهایت، میزان زنده بودن و زندگی پذیر بودن یک فضای شهری از دیگر عوامل مطرح شده برای یک فضای سرزنده هستند.	مونتگومری (Montgomery)

۲-۳- زیست‌پذیری: در فرهنگ عمید در تعریف واژه زیست؛ مصدر مرخّم؛ آمده است: زیستن، زندگانی، زندگی. (عمید، ۱۳۶۵، ج ۲، ۱۳۴۰)

کیفیت زندگی و زیست‌پذیری اغلب به صورت مترادف استفاده می‌شود. سازمان حمایتی partners for livable community تا آن‌جا پیش می‌رود که بیان می‌کند این دو مفهوم یکسان هستند (Appleyard & others, 2014, 63).

زیست‌پذیری در معنای اصلی و کلی خود به مفهوم دستیابی به قابلیت زندگی است و در واقع همان دستیابی به کیفیت برنامه‌ریزی شهری خوب یا مکان پایدار است. پیرامون مفهوم زیست‌پذیری بحث‌های گسترده‌ای در مورد پایداری، حمل و نقل، محیط‌های سرزنده، ابعاد مختلف مباحث اجتماعی و غیره بیان می‌شود که نشان می‌دهد دستیابی به زیست‌پذیری شهری که به آن شهر موفق نیز می‌گویند، از طریق سرزندگی محیطی، پایداری اکولوژیکی، حل معضلات اجتماعی (فقر، اختلاف طبقاتی و غیره)، اقتصادی

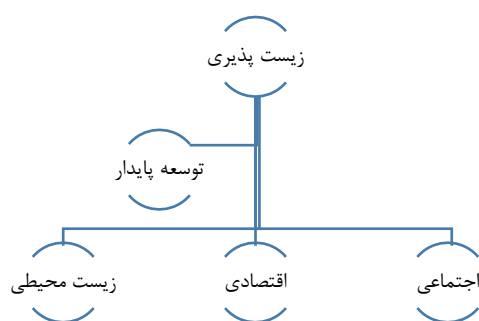
(بیکاری، اعتیاد و غیره)، زیست‌محیطی (کاهش آلودگی و غیره) و فرهنگی (بیسوادی و غیره) حاصل می‌شود. به‌طورکلی تعریف زیست‌پذیری و اجتماع زیست‌پذیر شامل مجموعه متنوعی از موضوعات مختلف است که به‌وسیله یک سری اصول راهنما بیان می‌شوند: دسترسی، برابری و مشارکت که مفاهیم مربوط به زیست‌پذیری بر مبنای آن‌ها شکل می‌گیرند. کیفیت زندگی شهروندان به میزان دسترسی آن‌ها به زیرساخت‌ها (حمل و نقل، ارتباطات، آب و بهداشت) غذا، هوای پاک، مسکن مناسب، شغل راضی‌کننده و فضای سبز و پارک‌ها بستگی دارد. زیست‌پذیری یک سکونتگاه همچنین به میزان دسترسی ساکنان آن به مشارکت در فرآیند تصمیم‌گیری در جهت تأمین نیازهایشان بستگی دارد (Timmer & Seymour). به نقل از زال‌نژاد و همکاران، ۱۳۹۸، ۱۷۳-۱۷۲). جمع‌بندی تعاریف مرتبط با مفهوم زیست‌پذیری در جدول شماره ۲ و نمودار شماره ۱ به‌طور خلاصه آمده است.

جدول ۲: برخی تعاریف ارائه شده درباره زیست‌پذیری و شهر زیست‌پذیر. مأخذ: زال‌نژاد و همکاران،

۱۳۹۸، ۱۷۳

منبع	تخصص	مکان	سال	تعریف
فرهنگ لغت وبستر، آکسفورد و فرهنگ آنلاین دانشگاه پرینستون؛	عمومی	آمریکا	۲۰۱۰	زیست‌پذیری به معنای مناسب برای زندگی بشر آمده است.
مرکز شهرهای زیست‌پذیر سنگاپور	-	سنگاپور	۲۰۱۱	شهر زیست‌پذیر شهری با برنامه‌ریزی خوب، محیطی جذاب و امن برای زندگی، کار و تفریح، دربرگیرنده حکمروایی خوب، اقتصاد رقابتی، کیفیت بالای زندگی و پایداری زیست‌محیطی است.

واحد اطلاعات اکونومیست	تخصص‌های گوناگون	اروپا	۲۰۱۲	شهر زیست‌پذیر می‌تواند به کیفیت بالای زندگی اشاره کند، شیوه زندگی و وضعیت سلامتی شهروندان را تحت تأثیر قرار دهد و نشان دهنده ثبات محیط ساخته شده باشد.
مک کرا و همکاران	علوم اجتماعی	استرالیا	۲۰۱۲	زیست‌پذیری بخشی از کیفیت کلی زندگی ساکنانی است که در محیط‌های شهری زندگی می‌کنند.
فیض و همکاران	جغرافیا	مالزی	۲۰۱۲	زیست‌پذیری زیرمجموعه‌ای از پایداری است که به‌طور مستقیم زندگی مردم را در دسترسی به شغل و فرصت‌های اقتصادی، مسکن بادوام و پایدار در برابر بلایای طبیعی، تهیه آب آشامیدنی، برق، فناوری اطلاعات و ارتباطات، مدارس باکیفیت، خدمات بهداشتی قابل اعتماد و غیره تحت تأثیر قرار می‌دهد.
محمودی و دیگران	جغرافیا	مالزی	۲۰۱۵	زیست‌پذیری، بهبود کیفیت فضاهای شهری در شهرهای مدرن همراه با انسانی کردن آن تا حد ممکن است.



نمودار ۱: زیرمجموعه‌های اساسی مفهوم زیست‌پذیری. مأخذ: نگارندگان

جدول شماره ۳ خلاصه‌ای از عوامل مهمی که می‌بایست در طراحی فضای زیست‌پذیر و سرزنده توأمان در نظر گرفته شود را نشان می‌دهد:

جدول ۳: عوامل مهم سرزندگی و زیست‌پذیری در طراحی فضاهای عمومی. مأخذ: نگارندگان

سرزندگی			زیست‌پذیری		
مبلمان	محل‌های نشستن	به‌کارگیری حواس	طراحی در مقیاس انسان	تعامل اجتماعی و کرامت	هویت و حس تعلق
تنوع مخاطبین، کاربری و عملکردها	زمان	حضورپذیری	تفریح و فراغت	مسکن مطلوب و متنوع	دسترسی به پلیس

آموزندگی محیط	بهداشت و سلامت	اقتصاد و اشتغال	نحوه استقرار کاربری‌ها	رنگ تعلق	عناصر طبیعی
زیرساخت‌های مناسب	دسترسی به نیازهای روزمره	حمل و نقل متنوع و مطلوب	نفوذپذیری	ایمنی	امنیت
عوامل فرهنگی و تاریخی	چشم‌اندازهای زیبا	پیاده‌محوری	تناسبات بصری	خاطرات جمعی و حس هویت	سیمای شهری
کاربری مختلط	تراکم	فضاهای عمومی	خوانایی	غناى حسی	انعطاف‌پذیری

بخش شمال شرقی شهر تهران است قرار دارد و محدوده مورد مطالعه در این پژوهش از دوراهی قلهک تا تقاطع خیابان کلاهدوز را شامل می‌شود.

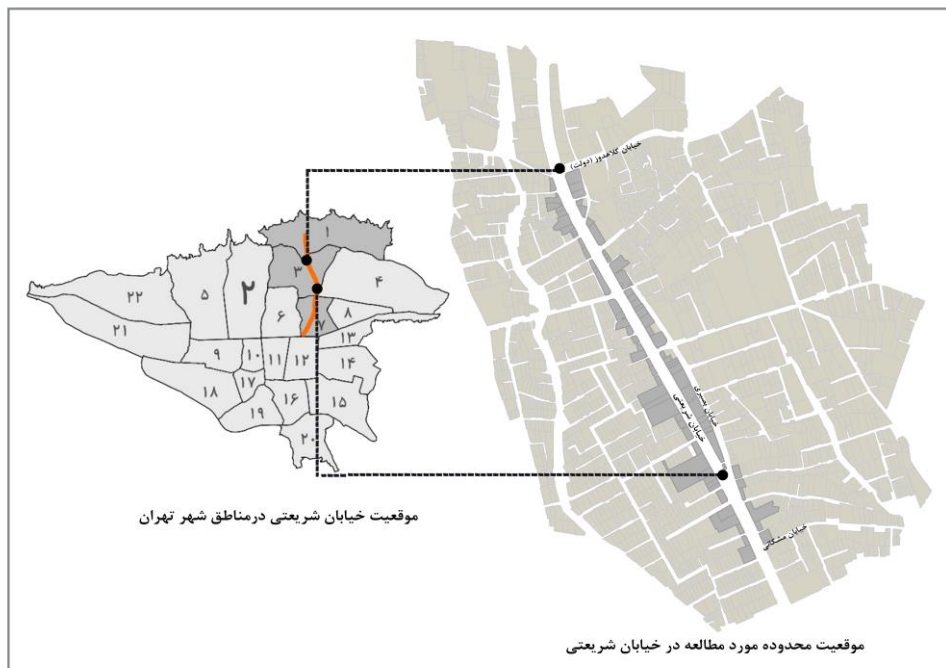
خیابان دکتر علی شریعتی یا جاده قدیم شمیران یکی از خیابان‌های مهم و طولانی شهر تهران است که با عبور از مناطق یک، سه و هفت، یکی اصلی‌ترین خیابان‌های شمالی جنوبی شهر تهران به شمار می‌رود (تصویر ۱). این خیابان پیش از انقلاب خیابان کورش کبیر نام داشت. پس از انقلاب نام آن به افتخار دکتر علی شریعتی نویسنده و پژوهشگر ایرانی که در حسینه ارشاد واقع در این خیابان سخنرانی‌های فراوانی داشت تغییر کرد. خیابان شریعتی عملکردهای تجاری و خدماتی در طیف وسیعی از مقیاس محلی تا شهری را در طول ۱۲ کیلومتری خود جای داده است، این عناصر شامل مجموعه‌های باغات و سفارت‌خانه‌ها، حسینه ارشاد، مجموعه‌های تجاری، دانشگاه خواجه نصیرالدین طوسی، بوستان اندیشه و انبوهی از خرده‌فروشی‌های پوشاک و... هستند (داریان، ۱۳۹۶، ۷۳).

۴- روش تحقیق

این پژوهش از نوع کاربردی بوده و روش تحقیق در آن، توصیفی و تحلیلی است. بخش عمده گردآوری اطلاعات به روش کتابخانه‌ای و مشاهدات میدانی می‌باشد که شامل جمع‌آوری نظریات و اطلاعات مورد نیاز در فرآیند تحقیق است. شناخت محدوده مورد مطالعه از طریق مطالعه منابع موجود شامل مقاله‌ها، پایان‌نامه‌ها، آیین‌نامه‌ها، طرح‌های فرادست، کتاب‌ها و سایت‌های معتبر حاصل شده است. بخش دیگری از اطلاعات تحقیق از طریق مطالعات میدانی شامل: حضور در محدوده مورد مطالعه، عکس‌برداری، تهیه کروکی و اسکیس و گفت‌وگو با ساکنان، به‌دست آمده است. تحلیل محدوده مورد مطالعه از طریق جدول بررسی نقاط استراتژیک (SWOT) جدول IEF-EFE و ماتریس QSPM انجام شده است. در مراحل بعدی راهبرد و سیاست‌هایی براساس اهداف پروژه، تنظیم شده است. برای آماده‌سازی نقشه‌های موجود در این پروژه از نرم افزارهای GIS، AutoCAD و Photoshop استفاده شده است.

۵- معرفی محدوده مورد مطالعه

خیابان شریعتی در منطقه ۳ شهرداری که در



تصویر ۱. موقعیت محدوده مورد مطالعه در مناطق شهر تهران و خیابان شریعتی. مأخذ: نگارندگان.

قلهک و یخچال از حجم ترافیک نسبتاً بالایی برخوردار است. البته وجود بدنه تجاری- اداری در این خیابان خصوصاً در محدوده خیابان کلاهدوز باعث افزایش تراکم وسایل نقلیه در این محدوده ها می-گردد. مقطع عرضی وضع موجود در تصویر شماره ۲ به صورت اسکیس دستی ارائه شده است.

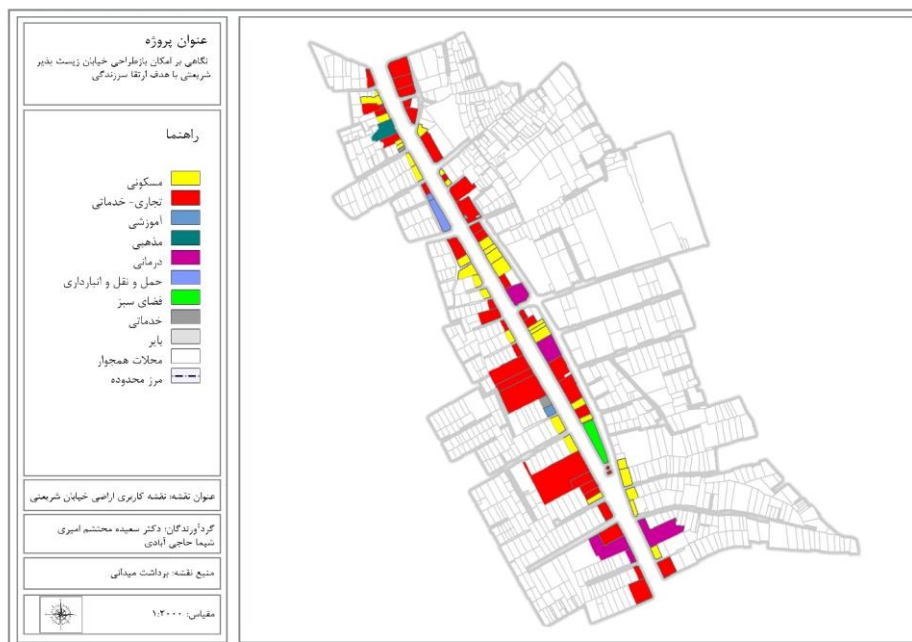
خیابان شریعتی یکی از مهم‌ترین محورهای ساختاری شکل دهنده استخوان بندی شهر تهران است. این خیابان به عنوان اصلی‌ترین محور شمالی جنوبی با حضور قوی در منطقه، چهره ای شهری دارد که در برخی نقاط فرسودگی بر آن چیره شده و سرزندگی و فعالیت را در آن تحت الشعاع قرار داده است. این خیابان نیز در ساعات اوج صبح و بعدازظهر در محدوده های



تصویر ۲: مقطع عرضی خیابان شریعتی. مأخذ: نگارندگان

هستند که همین امر موجب شلوغی و ترافیک نیز شده است. کاربری‌های درمانی نیز در این مجموعه وجود دارد که خود دعوت کننده شهروندان از اقصی نقاط تهران می‌باشد (تصویر ۳).

۵-۱- کاربری‌های خیابان شریعتی: طبق بررسی‌های به دست آمده از کاربری‌های اطراف خیابان شریعتی، بیشتر کاربری‌های این محور خدماتی و تجاری



تصویر ۳: نقشه کاربری اراضی خیابان شریعتی (حداقل محدوده مطالعاتی). مأخذ: نگارندگان

۲-۵- کاربری‌های جاذب سفر: کاربری اراضی یکی از فاکتورهای اساسی در جذب و تولید ترافیک است. نوع خدمات و میزان سرویس‌دهی همه کاربری‌ها یکسان نیست. بعضی از کاربری‌ها همچون تجاری-خدماتی و آموزشی و اداری بیشتر از سایر خدمات مورد استفاده قرار می‌گیرند و جاذب سفر بیشتری هستند (فرجاد، جباری، ساریخانی، رنجدوست یکانی و فلاح

عراقی، ۱۳۹۱، ۹۵).

بیشترین تعداد کاربری در خیابان شریعتی، کاربری تجاری - خدماتی با ۴۴.۴٪ می‌باشد و کمترین درصد مربوط به کاربری‌های فضای سبز، درمانی و مذهبی با درصد ۱.۱۹٪ می‌باشد (جدول ۴). یکی از دلایل شلوغی و ترافیک بسیار بالای این خیابان نیز تجمع کاربری‌های جاذب سفر در این محدوده است. (تصویر ۴).

جدول ۴. اولویت بندی کاربری‌های خیابان شریعتی، مأخذ: نگارندگان

کاربری	تجاری- خدماتی	مسکونی	درمانی	خدماتی	حمل و نقل	بایر و	فضای سبز	آموزشی	مذهبی
درصد پوشش دهی	۴۴.۰۴٪	۳۸.۰۹٪	۵.۹۵٪	۳.۵۷٪	۲.۳۸٪	۲.۳۸٪	۱.۱۹٪	۱.۱۹٪	۱.۱۹٪
اولویت بندی	۱	۲	۳	۴	۵	۵	۶	۶	۶



تصویر ۴. نقشه کاربری‌های جاذب سفر. مأخذ: نگارندگان

۳-۵- بررسی مولفه‌های کیفی خیابان

شریعتی: انسان موجودی اجتماعی است و رشد و تکامل او در تعامل و همزیستی با سایر انسان‌ها صورت می‌پذیرد. افراد با توجه به این خصوصیت با حضور در فضاهای مختلف هم بر محیط زندگی خود تاثیر می‌گذارد و هم از آن تاثیر می‌پذیرد، بنابراین ایجاد محیطی مطلوب و با کیفیت می‌تواند تاثیرات روانی مثبتی بر فرد گذاشته و سبب رشد شخصیت وی گردد. (کاظم زاده، میردردی‌کوندی، ۱۴۰۱: ۲) «کیفیت» یکی از مفاهیم محوری دانش طراحی شهری بوده و طبیعتاً از اهمیت نظری و علمی فراوانی برخوردار است. گذشته از اهمیت نظری، به واسطه بحران کیفیت که در حال حاضر بیشتر محیط‌های شهری در ایران با آن مواجه‌اند، مبحث کیفیت از نظر علمی نیز به یکی از پرسش‌های جدی بدل گردیده است. لینچ مدلی شامل ۵ محور عملکردی که از نظر او محورهای اصلی کیفیت یک شهر را تشکیل می‌دهند به همراه دو فوق معیار کارایی و عدالت به عنوان مشخصه جامع کیفیت شهر پیشنهاد می‌کند:

۱- سرزندگی: تا چه اندازه شکل شهر حامی عملکرد حیاتی، نیازهای بیولوژیکی و توانایی‌های انسان بوده و چگونه بقای همه موجودات را ممکن می‌سازد. این یک معیار انسان محوری است.

۲- معنی داری بودن فرم: یعنی انطباق با توانایی احساسی و ذهنی و ساختارهای فرهنگی.

۳- تناسب و سازگاری با الگوهای رفتاری: این شکل و ظرفیت فضاها، معابر و تجهیزات یک شهر تا چه اندازه با الگو و کمیت فعالیت‌هایی که مردم به آن

اشتغال دارند و یا اشتغال پیدا خواهند کرد، منطبق است.

۴- دسترسی: توانایی دسترسی به افراد، فعالیت‌ها، خدمات، اطلاعات و یا اماکن، شامل کمیت و تنوع عناصری که می‌توان به آن دسترسی پیدا کرد.

۵- نظارت و اختیار: یعنی استفاده و دسترسی به فضاها و فعالیت‌ها و ایجاد، تعمیر، اصلاح و مدیریت آن‌ها تا چه اندازه و توسط چه کسانی که از آن استفاده می‌کنند و یا در آن زندگی می‌کنند، صورت می‌گیرد.

۶- کارایی: به مفهوم هزینه ایجاد و نگهداری شهر در سطوح مورد نظر از محورهای محیطی فوق بر اساس هر چیز با ارزش دیگر.

۷- عدالت: به معنی چگونگی توزیع سود و زیان محیطی بین افراد طبق اصول خاصی نظیر برابری، نیاز، ارزش ذاتی، قدرت پرداخت، تلاش، کمک بالقوه و یا قدرت، عدالت معیاری است که روابط بین افراد را متعادل می‌کند. (Lynch، به نقل از ممتحن، ۱۴۰۱: ۳)

یکی از مفاهیم مهم و بسیار ضروری برای برنامه‌ریزی و طراحی شهری، توجه و بررسی مولفه‌های کیفی محیط است (کلکار، ۱۳۷۹، ۱). مؤلفه‌های کیفی محیط به سه دسته، مؤلفه‌های عملکردی محیط، مؤلفه‌های زیبا شناختی محیط و مؤلفه‌های زیست محیطی تقسیم بندی می‌شوند. که هر کدام از این مؤلفه‌ها دارای زیر مجموعه‌هایی است که توجه به آن‌ها در مطالعات طراحی شهری حائز اهمیت است.

در جدول شماره ۵ مجموعه مؤلفه‌های کیفی خیابان شریعتی مورد بررسی قرار گرفته است.

جدول ۵. مؤلفه‌های کیفی محیط خیابان شریعتی مأخذ: نگارندگان

عملکردی	نفوذ پذیری بصری: نفوذ پذیری بصری خیابان شریعتی به سمت شمال و جنوب مناسب می‌باشد.	نفوذ پذیری فیزیکی: نفوذ پذیری فیزیکی خیابان شریعتی به دلیل وجود انشعابات و معابر فرعی، مناسب می‌باشد.

<p>همه شمولی: ساختمان‌های زیادی در خیابان وجود دارد که دارای کاربری‌های مختلفی می‌باشد، مانند: درمانی، اداری، تجاری، آموزش و خدماتی.</p>	<p>اختلاط فرم و کاربری: ساختمان‌های زیادی در خیابان وجود دارد که دارای کاربری‌های مختلفی می‌باشد، مانند: درمانی، اداری، تجاری، آموزش و خدماتی.</p>	
<p>آسایش اقلیمی: آسایش اقلیمی به ندرت در خیابان دیده می‌شود. اما؛ یکی از جاهایی که آسایش اقلیمی مورد توجه قرار گرفته است، ایستگاه‌های مترو می-باشد.</p>	<p>کیفیت عرصه‌های همگانی: فضای سبز موجود در تقاطع خیابان شریعتی و یخچال، فرصتی برای حضورپذیری افراد فراهم کرده است. اما انتخاب نامناسب مبلمان و فضاسازی نادرست مانع تجمع افراد و ایجاد ارتباطات شده است.</p>	
<p>سرزندگی و سازگاری قرارگاه‌های رفتاری: کاربری‌ها سازگاری نسبتاً مطلوبی با همدیگر دارند.</p>	<p>ایمنی و امنیت: وجود خطوط عابر پیاده و پل‌ها و نرده‌ها سبب ایجاد ایمنی نسبی شده است.</p>	
<p>انعطاف پذیری: وجود پیاده رو با عرض نسبتاً مناسب و کاربری‌های تجاری و خدماتی و جاذب سفر امکان انعطاف پذیری در طراحی فضاهای سرزنده و همگانی را فراهم کرده است.</p>		
<p>شخصیت بصری: وجود درختان چنار کهن سال در دو طرف خیابان، به همراه بناهای یک تا دو طبقه، نمای زیبایی بوجود آورده است.</p> <p>با وجود اینکه اکثر ساختمان‌های دو طرف خیابان یک الی دو طبقه هستند. برخی از ساختمان‌های تجاری و یا خدماتی با ارتفاع زیاد، شخصیت بصری ویژه‌ای به خیابان بخشیده‌اند.</p>	<p>خوانایی: وجود تابلوها و علائم در سر تقاطع‌ها و در طول مسیر باعث افزایش خوانایی شده است.</p>	زیبایی شناختی
<p>غنای حسی: وجود درختان کهن سال و جوی آب باعث ایجاد غنای حسی شده است. به علت وجود درختان و جوی آب، پرنده‌گانی وجود دارند.</p>	<p>حس زمان: کاربری‌های تاریخی در راستای خیابان وجود ندارد به همین دلیل حس زمان آنچنان در محیط حس نمی‌شود. اما وجود مسجد قلهک می‌تواند این حس را برای ساکنان قدیمی برانگیزد.</p>	
<p>آموزندگی: خیابان شریعتی در ارتباط با بحث آموزندگی ضعیف است. اما می‌توان، وجود تعدادی از سطل‌های زباله بازیافت را به عنوان این ویژگی در نظر گرفت.</p>	<p>رنگ تعلق: از آن‌جا که بیشتر ساختمان‌های اطراف خیابان شریعتی تجاری و خدماتی هستند، رنگ تعلق کمی در این محدوده وجود دارد.</p>	
<p>پاکیزگی محیط: در برخی نقاط زباله‌های رها شده در خیابان دیده شده است. نخاله‌های ساختمانی نیز در برخی نقاط موجب آلودگی فضا شده است.</p>	<p>همسازی با طبیعت: در این خیابان طراحی‌ها و برنامه‌های اصولی برای همسازی با طبیعت اجرا نشده است.</p>	زیست محیطی

انرژی کارایی: به علت تراکم در بافت محله، میزان بهره برداری از انرژی و خدمات شهری مناسب و صرفه جویانه است، به بیانی می‌توان گفت که انرژی کارایی محیط در سطح قابل قبولی است.

۶- یافته‌های پژوهش: با توجه به معیارهای اصلی ذکر شده جهت ارتقاء سرزندگی و زیست‌پذیری در این پژوهش، تحلیل نقاط استراتژیک این محدوده انجام شده که در جدول شماره ۶ به اختصار ذکر شده است.

جدول ۶. تحلیل نقاط استراتژیک در خیابان شریعتی. مأخذ: نگارندگان

T	O	W	S
T۱- احتمال از بین رفتن حس خاطره جمعی و هویت به سبب نبود کاربری تاریخی و فرهنگی در محور خیابان شریعتی؛	O۱- امکان ایجاد مسیر دوچرخه در خیابان شریعتی؛	W۱- مکان‌گزینی و طراحی نامناسب مبلمان شهری و استفاده نامناسب از رنگ، مواد و مصالح و نور در مبلمان؛	S۱- اشتغال و توان اقتصادی مناسب ساکنان؛
T۲- احتمال کاهش کیفیت زندگی به دلیل پرتردد بودن و فراوانی کاربری‌های تجاری؛	O۲- امکان استفاده بهینه از پیاده‌رو و طراحی مبلمان و فضای سبز مناسب و بهره‌گیری از هنر خیابانی برای افزایش حضورپذیری مردم؛	W۲- عدم وضعیت مناسب جداره‌ها و استفاده نکردن از هنر در فضای شهری؛	S۲- دسترسی مناسب به حمل‌ونقل عمومی، مراکز آموزشی، درمانی، خدماتی و تجاری وجود ایستگاه مترو؛
T۳- تراکم و فشردگی بالای جمعیت محله و احتمال کاهش آرامش روانی ساکنان؛	O۳- امکان ارتقا نقش خیابان به عنوان محوری سبز و خاطره‌انگیز با بهره‌برداری مناسب از درختان و فضای سبز و توجه به اکولوژیک محدوده؛	W۳- ترافیک بالا، ضعف در سطح سرویس، عدم دسترسی آسان و سریع به شبکه بزرگراهی؛	S۳- وجود تسهیلات تفریحی، کاربری‌های مختلط و فرامحله‌ای؛
T۴- ساخت و سازهای نسنجیده و کمبود وسایل رفاهی و شلوغی بیش از حد و احتمال کاهش سرزندگی و نشاط؛	O۴- امکان بهره‌گیری از مراکز مذهبی و آموزشی، تاریخی، طبیعی و تفریحی، جهت افزایش منظر جمعی و ارتقا حس مکان؛	W۴- عدم بهره‌برداری مناسب از عناصر طبیعی، نزدیکی تقریبی به گسل شمال تهران و مشکل شبکه فاضلاب؛	S۴- وجود نیمکت، سطل زباله، گلدان‌های تزئینی، نرده و راه‌بند در طول خیابان شریعتی؛

<p>۵S- بالا بودن کیفیت هوا نسبت به کل شهر تهران، برخورداری از منابع تأمین آب: مسیل، قنات، آب روان جوی‌ها؛</p>	<p>۵W- تراکم و فشردگی نسبتاً بالای جمعیت و واحدهای محله و وجود سرو صدا به دلیل تردد حجم بالای وسایل نقلیه؛</p>	<p>۵O- امکان بهره برداری از آب قنات برای فضای سبز و شستشوی جوی‌ها و معابر؛</p>	<p>۵T- احتمال افزایش بیماری و موجودات موزی، کاهش جاذبه‌های محیطی به سبب افزایش آلودگی‌ها و توسعه نسنجیده؛</p>
---	--	--	---

تسهیل در دسترسی و افزایش رفاه نسبی شهروندان؛ راهبرد ۴: سازماندهی و استفاده بهینه و پایدار از شرایط اکولوژیکی منطقه؛ راهبرد ۵: ارتقاء حمل و نقل به منظور افزایش دسترسی و حضورپذیری افراد؛ در جدول شماره ۷ راهبردهای به دست آمده از بررسی و تحلیل نقاط استراتژیک، اولویت‌بندی شده‌اند:

پس از تحلیل و امتیازدهی نقاط استراتژیک، در جداول IFE و EFE، ۵ راهبرد برای این پروژه تدوین شد که عبارتند از:
راهبرد ۱: ارتقا سطح کیفی منظر شهری برای خیابانی بانشاط و خاطره‌انگیز؛ راهبرد ۲: بهبود روابط اجتماعی و فراهم سازی بستری برای حضورپذیری تمام اقشار جامعه؛ راهبرد ۳: ارتقاء و بهبود معابر به منظور

جدول ۷: اولویت‌دهی راهبردها (QSPM). مأخذ: نگارندگان

عوامل استراتژیک	امتیاز وزن دار	راهبرد ۱		راهبرد ۲		راهبرد ۳		راهبرد ۴		راهبرد ۵	
		امتیاز جاذبیت	وزن نهایی	امتیاز جاذبیت	وزن نهایی	امتیاز جاذبیت	وزن نهایی	امتیاز جاذبیت	وزن نهایی	امتیاز جاذبیت	وزن نهایی
S1	۱۵۴۳	۲	۰/۰۸۶	۳	۱/۶۲۹	۳	۱/۶۲۹	۲	۰/۰۸۶	۲	۰/۰۸۶
S2	۱۹۶۸	۲	۱/۹۳۶	۳	۲/۹۰۴	۴	۳/۸۷۲	۲	۱/۹۳۶	۴	۳/۸۷۲
S3	۱۷۴۲	۳	۲/۲۲۶	۳	۲/۲۲۶	۲	۱/۴۸۴	۲	۱/۴۸۴	۳	۲/۲۲۶
S4	۱۹۶۸	۴	۳/۸۷۲	۳	۲/۹۰۴	۴	۳/۸۷۲	۲	۱/۹۳۶	۲	۱/۹۳۶
S5	۱۲۴۲	۲	۰/۴۸۴	۲	۰/۴۸۴	۲	۰/۴۸۴	۴	۰/۹۶۸	۲	۰/۴۸۴

۲/۳۹۴	۳	۱/۵۹۶	۲	۳/۱۹۲	۴	۳/۱۹۲	۴	۲/۳۹۴	۳	۱/۷۹۸	۲۴
۱/۱۹۶	۲	۲/۳۹۲	۴	۱/۱۹۶	۲	۱/۷۹۴	۳	۱/۱۹۶	۲	۱/۵۹۸	۲۵
۳/۵۵۲		۳/۲۴۱		۴/۱۶۴		۴/۸۵۷		۳/۶۲۵			جمع امتیازات
۶		۳		۴		۰		۷			

پس از اولویت‌بندی راهبردها، پیشنهاداتی برای
اجرای بهتر راهبردها ارائه شده است. شرح این
پیشنهادهای در جدول ۸ به وضوح بیان شده است.

جدول ۸: ارائه سیاست برای راهبردها. مأخذ: نگارندگان

مناسب سازی معابر برای حضور تمامی اقشار جامعه اعم از معلولین و سالمندان و ارتقا حس تعلق و نشاط شهروندان؛	راهبرد ۱: ارتقاء و بهبود معابر به منظور تسهیل در دسترسی و افزایش رفاه نسبی شهروندان؛
انجام اقدامات لازم به منظور آرام سازی ترافیک و افزایش ایمنی شهروندان؛	
ایجاد برنامه‌های فرهنگی و هنری، برای حضورپذیری افراد در سطح معابر و افزایش تعاملات اجتماعی؛	راهبرد ۲: بهبود روابط اجتماعی و فراهم سازی بستری برای حضورپذیری تمام اقشار جامعه؛
ایجاد کاربری‌های جاذب سفر و شبانه روزی برای افزایش پویایی و تعاملات؛	
استفاده از مبلمان شهری مناسب و ایمن و هنر شهری متناسب با فرهنگ و هویت جامعه، برای ایجاد سرزندگی و نشاط شهروندان؛	راهبرد ۳: ارتقاء سطح کیفی منظر شهری برای خیابانی بانشاط و خاطره-انگیز؛
استفاده از گیاهان و عناصر طبیعی در معابر و مبلمان شهری برای ایجاد محله ای سرزنده و سرسبز؛	
افزایش حس امنیت شهروندان با نورپردازی مناسب معابر و استفاده از مبلمان شهری کارآ برای حضور پذیری افراد در فضای شهری محله؛	
احداث مسیر ویژه مینی بوس به منظور کاهش بار ترافیکی و افزایش دسترسی شهروندان؛	راهبرد ۴: ارتقاء حمل و نقل به منظور به منظور افزایش دسترسی و حضورپذیری افراد؛
احداث مسیر دوچرخه به منظور کاهش بار ترافیکی و افزایش نفوذپذیری محله و دسترسی ساکنان و به دنبال آن ارتقا هویت محله؛	

طراحی مبلمان متناسب با اقلیم محدوده برای افزایش آسایش اقلیمی؛	راهبرد ۵: سازماندهی و استفاده بهینه و پایدار از شرایط اکولوژیکی منطقه؛
بازیافت زباله‌ها و فرهنگ‌سازی حفظ محیط زیست توسط طراحی درست و آموزندگی محیط؛	
حفظ و رسیدگی به درختان و گیاهان و برنامه ریزی برای کاشت گیاهان بیشتر؛	
لایروبی و پاکیزگی جوی آب و استفاده بهینه و درست از مسیر آب؛	

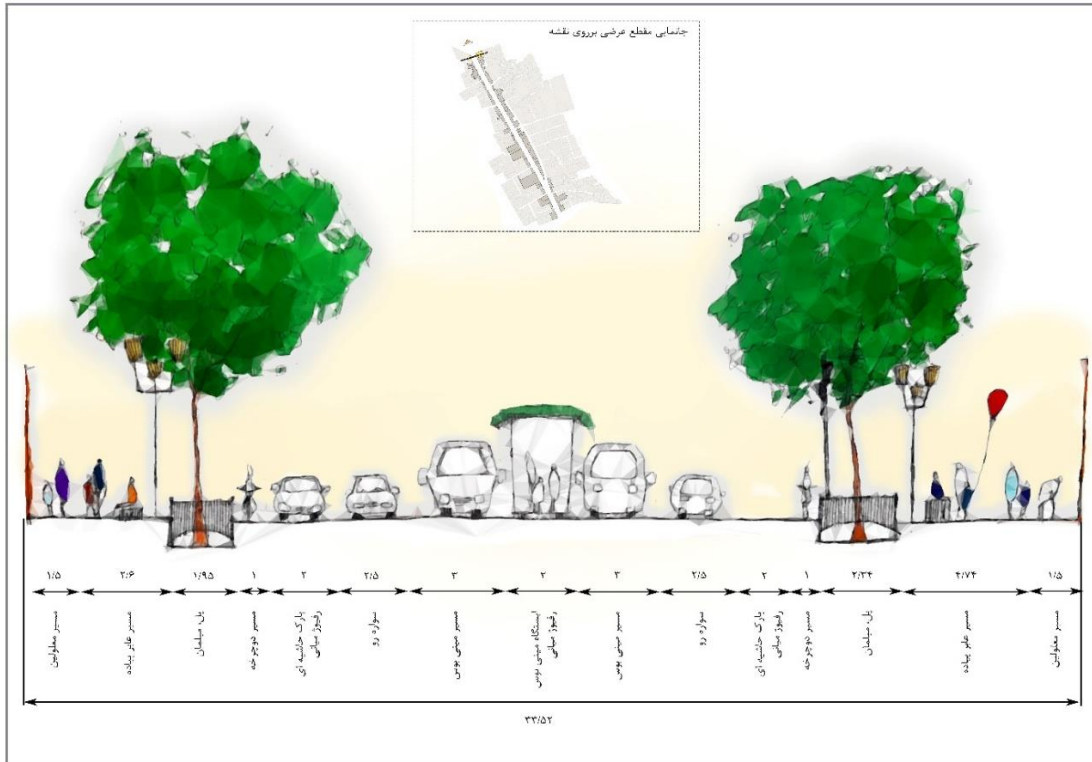
دسترسی و افزایش رفاه نسبی شهروندان؛ سازماندهی و استفاده بهینه و پایدار از شرایط اکولوژیکی منطقه و ارتقاء حمل و نقل به منظور افزایش دسترسی و حضورپذیری افراد. سپس در جدول QSPM اولویت بندی نهایی برای راهبردها انجام و پس از آن سیاست‌هایی برای هرکدام از راهبردها ارائه شده است.

تصویر شماره ۵ مقطع عرضی وضع مطلوب با توجه به معیارهای سرزندگی و زیست‌پذیری را نشان می‌دهد. در این مقطع عرضی پیشنهادی، مسیری جداگانه برای افراد کم‌توان جامعه در قسمت پیاده‌رو پیشنهاد شده است. از آن‌جا که جوی‌های آب در این خیابان عریض هستند، می‌توان قسمتی از آن را به صورت سرپوشیده تجهیز کرد و مبلمان شهری برای افزایش کیفیت زندگی قرار داد. با توجه به بالا بودن سطح سرویس در خیابان شریعتی و آلودگی هوا در قسمت سواره رو، مسیر جداگانه دوچرخه و مینی‌بوس برقی (مینی‌بوس‌های جدید بدون استفاده از سوخت‌های فسیلی) پیشنهاد شده است. قرار دادن مسیر ویژه مینی‌بوس برقی و دوچرخه به بالا رفتن سطح فرهنگ و سلامت محدوده کمک شایانی خواهد کرد.

۷- نتیجه‌گیری و پیشنهاد: از آن‌جا که خیابان

شریعتی یکی از اصلی‌ترین و مهمترین خیابان‌های شهر تهران است. به دلیل حجم بالای ترافیک، شلوغی بیش از حد و مشکلاتی از قبیل عدم توجه به زیرساخت‌ها و جداره‌ها، احتمال از بین رفتن کیفیت زندگی و کاهش حضورپذیری تمامی اقشار جامعه وجود خواهد داشت. برای جلوگیری از تهدیدات ذکر شده، این پروژه با هدف بررسی و تحلیل خیابان شریعتی برای ایجاد محیطی سرزنده و زیست‌پذیر تدوین شده است.

در این مقاله، پس از گردآوری اطلاعات و شناخت در محدوده مورد مطالعه، مؤلفه‌های کیفی خیابان توسط نگارندگان بررسی شده‌اند. در جدول SWOT نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید ذکر گشته و پس از مراحل امتیازدهی و اولویت بندی، ۵ راهبرد با توجه به اهداف پروژه و تحلیل‌های به دست آمده تدوین شده‌اند که عبارتند از: ارتقاء سطح کیفی منظر شهری برای ایجاد خیابانی بانشاط و خاطره‌انگیز؛ بهبود روابط اجتماعی و فراهم سازی بستری برای حضورپذیری تمام اقشار جامعه؛ ارتقاء و بهبود معابر به منظور تسهیل در



تصویر ۵: مقطع عرضی پیشنهادی برای محدوده مورد مطالعه. مأخذ: نگارندگان

وجود کاربری‌های متنوع، این امکان را فراهم می‌کند که با یک برنامه‌ریزی و طراحی صحیح این محور به یکی از سرزنده‌ترین، خاطره‌انگیزترین و غنی‌ترین فضاهای شهری تهران بدل گردد.

در تصویر ۶ پلان راهبردی محدوده مورد مطالعه نشان داده شده است. ویژگی مطلوب مکانی خیابان شریعتی و پتانسیل بالای محدوده انتخابی به جهت تراکم و حضور بالای افراد و عرض مطلوب این محور و



تصویر ۶: پلان راهبردی محدوده مورد مطالعه. مأخذ: نگارندگان

ایشان وجود نداشته است.

تعارض منافع: نویسندگان اعلام می دارند که در انجام این پژوهش هیچ گونه تعارض منافی برای

7-References

Persian References:

- Adibi Sadi Nejad F. (2020). Tahlili bar zistpaziri shahr ba takid bar bod kalbadi-zirsakhti. Motale moredi mantaghe 17. Scientific Quarterly - Geography Research. 10th year ,(2), 443-452.
- Amid H.(1986). Amid's Persian culture: Amir Kabir Publications.
- Bentley I. (2003). Responsive environments: a manual for designers. (Behzadfar.M, Trans). Tehran. Publisher of Iran University of Science and Technology.
- Darian S. (2017). Redesign Of Street to Enhance The Social Interactions With Regard to Third space Approach. Case Study: Shariati st (Sadr Metro-Gheitarieh Metro), University of Tehran. Tehran.
- Dekhoda A. Dekhoda dictionary.Tehran: Rozaneh.
- Farjad A. Jabari A. Sarikhani F. Ranjdoost Yekani A & Falah Araghi S. (2012). Marja ShahrSazi. Tehran: Azarakhsh.

- Golkar K. MoAlef haye sazande keyfiyat tarahi shahri, 2000, Scientific-research journal.
- Habibi D. (2013). Barresi avamel moAser bar ofool hess sarzendegi va zispaziri dar baft haye tarikhi va farsode, Motale moredi: mahale sang siah Shiraz, Iranian Islamic City Studies Quarterly, (14), 75-80.
- Hooresfand N. (2020). Erae rahkar haye ertegha sath sarzendegi dar azahaye shahri mahale emamiye Mashhad. Shabak specialized scientific journal, 6th yeat, (4), 109-118.
- Kazemzadeh Raef, Mohammad Ali and Mirderikvandi, Saba. (1400). Quality factors in the communal spaces of residential complexes and its effect on residents' satisfaction (Case study: Ahvaz oil town residential complex), Shahr Sazi Iran, 5 (9), 60-69.
- Latifi Alavije A. (2015). Improving Social Life in Main Streets through Designing based on Increasing in Vitality and Space Dynamics; Case Study: Daneshgah St. of Mashhad, Imam Reza International University, Mashhad.
- Miri SL. (2013). Increasing Livability of Urban Deteriorated Texture. Case study: Designing of neighbourhood in Imamzadeh Yahya, Tehran. Shahid Rajae Teacher Training University, Tehran.
- Momtahn, Mona. (2022). Feasibility Study of Urban Smart Policy Using on Environmental Quality Upgrading (Case Study Foulad Shahr), Iranian Urbanism, 5 (9), 145- 158.
- Musavi Noor SA. Varesi H. Mohamadi J. (2017). Erae olgo tarkibi zispaziri kalanshahr Tehran bar asas shakhese haye zir sakhti. Scientific-Research and International Quarterly Journal of Iranian Geography, new course, 15th year, (53). 181-204.
- Zalnejad, K., Hosseini, S.F., & Alipour, Y. (2019). The Impact of Livable City's Principles on Improving Satisfaction Level of Citizens; Case Study: District 4 of Region 4 of Tehran Municipality. Armanshahr Architecture & Urban Development Journal. 12(28), 171-182.

Latin References:

- Appleyard, B & Ferrel, C.E & Carroll, M.A & Teacker, M (2014). Toward Livability Ethics: A Framework to Guide Planning, Design, and Engineering Decisions, *Journal Of Transportation Research Board*, (2403), 62-71.
- Jalaladdini, S & Oktay, D , Urban Public Spaces and Vitality: A Socio-Spatial Analysis in the Streets of Cypriot Towns, (2011). *Asia Pacific International Conference on Environment-Behaviour Studies*, Salamis Bay Conti Resort Hotel, Famagusta, North Cyprus.



نحوه ارجاع به این مقاله:

حاجی آبادی، شیمایا؛ محتشم امیری، سعیده. (۱۴۰۲). نگاهی بر امکان بازطراحی خیابان زیست‌پذیر با هدف ارتقاء سرزندگی (خیابان شریعتی، حدفاصل دو راهی قلپک تا تقاطع خیابان کلاهدوز)، شهرسازی ایران، ۶ (۱۰)، ۳۳ - ۵۷.

COPYRIGHTS
Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted to the Iranian Urbanism Journal. This is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

URL: <https://www.shahrsaziiran.com/1402-6-10-article3/>
DOR: <https://dorl.net/dor/20.1001.1.27170918.1402.6.10.3.2>