

نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال ششم، شماره بیست و سوم، زمستان ۱۳۹۴
دریافت: ۱۳۹۳/۴/۷ - پذیرش: ۱۳۹۴/۱۰/۲۲
صص ۱۵۴-۱۳۳

مطالعه محور شیرازی به عنوان یک مفصل شهری در دسترسی به بخش مرکزی مشهد

مؤسسان پورعماد: دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، پردیس بین الملل دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران
محمد اجزاء شکوهی: دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران*
محمد رحیم رهنما: استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران
براملعی خاکپور: دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران

چکیده

یکی از چالش‌های پیش رو در کلانشهرهای امروز دسترسی فضاهای شهری است؛ امروزه شاهد کاهش کیفیت محیط شهری در بافت مرکزی پایتخت معنوی ایران هستیم. حرم مطهر حضرت رضا (ع) به عنوان یک محدوده خاص شهری زائران و مراجعان بسیاری دارد و از پتانسیل‌های انسانی و اجتماعی بالایی برخوردار است و می‌تواند یک فضای شهری مناسب را فراهم کند، ولی به علت مشکلات ناشی از انواع تداخل‌ها سواره و پیاده؛ نحوه حضور و حرکت زائرین در این مسیرها و... چهره این خیابان شلوغ و فاقد ویژگی‌های مثبت هویتی است. هدف از پژوهش حاضر شناخت سازمان بصری رفتاری خیابان و تحلیل مناظر شهری از طریق برداشت گره‌ها و نشانه‌ها در طول محور شیرازی است. مشکلات حرکت پیاده در محور ورود به حرم مطهر مورد مطالعه قرار می‌گیرد و پیشنهاداتی جهت ارتقاء کیفیت محیطی و ساماندهی آینده محور داده خواهد شد. این بررسی به صورت موردی در محور شیرازی در شهر مشهد صورت گرفته است. روش تحقیق توصیفی تحلیلی است و برای گردآوری داده‌ها از روش کتابخانه‌ای و بررسی‌های میدانی (توزیع پرسشنامه و مشاهده) و نیز مصاحبه و گفتگو با متخصصان فعال در این زمینه انجام شده است. جامعه آماری این تحقیق زائرین و شهروندان حاضر در خیابان شیرازی مشهد می‌باشند که نمونه‌ای به حجم ۱۸۳ نفر با ابزار پرسشنامه مورد مطالعه قرار گرفته‌اند. نتایج حاکی است؛ عدم رضایت‌مندی زائرین و شهروندان در خیابان شیرازی در رابطه با عرض سواره رو و پیاده رو بخصوص در مراسم مذهبی و اعیاد و نیز عدم رضایت در دسترسی‌های شهری به علت عدم رعایت مقررات شهرسازی و معماری؛ اغتشاش بصری و عدم همخوانی مبلمان؛ وجود سد معبر؛ کیفیت نامناسب پیاده رو و کمبود پارکینگ است و رابطه معنادار آن در بخش زائرین با کمبود فضاهای باز عمومی و سبز در این محور. بنابراین، برای ارتقاء سیمای محور شیرازی باید؛ استفاده از کاربری ترکیبی؛ ساماندهی کاربری‌ها و کانون‌ها با حفظ محوریت حرم مطهر؛ رعایت معماری اسلامی ایرانی؛ تقویت فضاهای باز شهری و سبز در قالب گره‌های شهری در تقاطع‌ها و ایجاد نقاط مکث از طریق عقب رفتگی بدنه ساختمان‌ها که به هویت خیابان به عنوان یک مفصل شهری کمک می‌کند.

واژه‌های کلیدی: خیابان؛ حرم مطهر؛ زائرین؛ پایتخت معنوی؛ الگوهای رفتاری

۱- مقدمه

در لغتنامه دهخدا، خیابان به معنای گلزار و در فرهنگ ما، خیابان، مکانی مصفا و مفرح و سرسبز می باشد، امروز، خیابانها، محل تردد اتوبوسها، کامیونها، تاکسی ها و اتومبیل های شخصی و نظایر آن است و دشمن سرسبزی، هوای سالم، آرامش و ... به شمار می روند تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسبات عناصر شکل دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابه جایی ها نیز بر اساس حرکت فرد پیاده بود؛ (قریب ۱۳۸۳) به دنبال تفکر مدرنیسم و نقش اتومبیل شخصی از اهمیت فضاها پیاده در فضای شهری کاسته شد و نتیجه ای جز از میان رفتن سرزندگی و حیات بخشهای مرکزی شهرها این روند در بر نداشت (عباس زادگان ۱۳۸۳) استاندارد خیابانها در دهه های ۱۹۳۰ تا ۱۹۵۰ قانونمند شد. در این سالها، روانی تردد و وسایل نقلیه از اهداف اصلی طراحی خیابانها قلمداد می شد گرچه این قضیه همه جا وجود نداشت، اما مشخصه های پیاده روها نیز جزو یکی از وجوه استانداردسازی خیابانها قرار گرفت در دهه ۱۹۹۰، مجدداً ساخت پیاده روها در این شهر اجباری شد (Rivlin ۲۰۰۷)

خیابان مهمترین فضای عمومی یک شهر است بطور کلی امروزه تقریباً در تمامی شهرهای دنیا وابستگی به ماشین باعث افزایش سطح خیابان در شهر شده است در کشورهای غربی تا ۷۵ درصد به خیابان و اتوبان و... در نظر گرفته می شود (بحرینی ۱۳۸۴) خیابان چهار چوب؛ بدنه و ساختار اصلی فرم هر شهر را تشکیل می دهد و یکی از عوامل تعیین کننده فرم هر شهر شبکه خیابانهای آن است که نمایانگر ارزشهای هویت مند است که در کالبد شهر انعکاس می یابد خیابانها در حقیقت فضای عمومی شهر هستند که با

ایجاد ارتباط بین بخشها و فعالیت های مختلف شهر همانند شریان در بدن آن را زنده و پویا نگه می دارد (بحرینی ۱۳۸۴) و محیطی متناسب با مقیاس انسانی که با گامهای افراد پیاده و نه با سرعت تند حرکت و وسایل نقلیه موتوری تنظیم شده باشد (تیبالدز، ۱۳۸۵) پایه گذار مطالعات بصری در مقیاس شهری کوین لینچ است تعریف او در سیمای شهر بر پنج عامل استوار است «راه»، «لبه»، «محل»، «گره» و «نشانه»، که راه، ممکن است خیابان باشد، پیاده رو باشد، جاده، خطوط زیرزمینی تراموا و یا خطوط راه آهن باشد. ارتباط راه با سایر عناصر شهر، پیوستگی یا انفصال راه با بافت شهر، و نقش راه در جهت یابی افراد در شهر و ایجاد تصویر از شهر می پردازد؛ خیابان دارای تعریف مشخص و عناصر مشخص و آنچه که مرتبط با نیازهای حسی و یا حتی جسمی افراد است، بطور ذاتی ثابت است، تنها شکل ظهور آن است که متفاوت می گردد؛ به عبارت دیگر وضعی را پیش آورد که پس از دیداری از شهر تصویر یا شناسایی ذهنی شهر بسهولت قابل تجسم باشد؛ تفکیک مناسب قطعات زمین، طراحی منطقی و با کیفیت شبکه های دسترسی سواره و پیاده در انطباق با ویژگیهای بوم شناختی و گره ها پیش بینی فضاها جمعی، توجه به عناصری چون لبه های شهری و نشانه های شهری محلات راهها، می تواند در دستیابی به سیمای شهری مطلوب و خوانا مؤثر باشد، نقاط شاخص موجود در این منطقه که می توانند چه از نظر ذهنی و چه از نظر عینی در سازمان فضایی مؤثر واقع شوند شناسایی شده و مورد توجه قرار گیرند به همین دلیل لزوم طراحی و برنامه ریزی شهری و ساماندهی عناصر کالبدی بیش از پیش در ارتقاء کیفیت سیمای شهری این محدوده مؤثر خواهد بود امروزه خیابانها به علت عدم انطباق با

آیا عدم انطباق فضاهای موجود با نیازها تاثیر در میزان رضایتمندی زائران و شهروندان داشته است؟

- فرضیات تحقیق:

تحقیق حاضر بر این فرض کلی استوار است که شاخصهای پایداری خیابان از طریق استاندارد بودن و تطابق با نیازهای استفاده کنندگان از فضا میسر است از این رو شناخت و ارزش گذاری عامل‌های شکل دهنده آن، بر نامه ریزان و طراحان را در رسیدن به طراحی فضای مطلوب یاری می‌دهد و با طراحی مناسب می‌توان بر پیوند افراد و رضایت از محل ترددشان افزود بنابراین، فرضیات اصلی:

۱- به نظر می‌رسد میزان فضای خیابان در بخش مرکزی مشهد خیابان شیرازی به عنوان یک مفصل شهری مقداری ثابت و محدود مانده در حالیکه نیازهای زائران و شهروندان از آن به لحاظ کمی و کیفی در حال افزایش است.

۲- به نظر می‌رسد عدم انطباق فضای خیابان شیرازی با الگوهای رفتاری زائران و شهروندان باعث نارضایتی آنان شده است.

- روش تحقیق

در این تحقیق، تعداد ۱۸۳ پرسشنامه در خیابان شیرازی به صورت تصادفی و در نقاط مختلفی از این خیابان در اختیار مردم قرار گرفت. فاکتورهای مورد بررسی در رضایتمندی شهروندان و زائران هم از نظر شرایط وضع موجود و هم از نظر اهمیت کلی مورد ارزیابی قرار گرفتند. لازم به ذکر است که شرایط وضع موجود در ۵ سطح بسیار خوب، خوب، متوسط، بد و بسیار بد و میزان اهمیت آن‌ها در ۵ سطح بسیار زیاد، زیاد، تا حدودی، کم و بسیار کم بررسی شدند. این پرسشنامه‌ها با توجه به هدف و فرضیه‌های تحقیق از نوع خوداظهاری self-administered سؤال بسته است

نیازها و خصوصیات الگوهای رفتاری به صورت محل‌هایی نامن؛ زشت؛ خطرناک؛ شلوغ و پرسرو صدا و پر دغدغه تبدیل گشته و در بسیاری از نقاط بخصوص در بخشهای مرکزی شهرها حالت بحرانی پیدا می‌کند در این راستا با بررسی و تحلیل وضع موجود خیابان شیرازی به سمت حرم مطهر امام رضا (ع) به عنوان یک مفصل شهری و الگوهای رفتاری زائران و شهر وندان..... جنبه‌های بحرانی آن محور از دید عابر پیاده شناخته و روش‌هایی برای ارتقاء طراحی استاندارد جهت رفع تنگناها و بهبود وضعیتهای نامطلوب ارائه گردد.

- هدف تحقیق:

هدف اصلی از این نوشتار، شناخت سازمان بصری خیابان و شاخصهای رفتاری؛ تاثیر سیما و نمای محور؛ سازمان فضایی و تحلیل مناظر شهری از طریق برداشت گره‌ها و نشانه‌ها در طول محور شیرازی است. در این راستا به بررسی و ارزیابی محور خیابان شیرازی در مشهد پرداخته شده است، جامعه آماری این پژوهش را گروهی از زائران و شهروندان تشکیل می‌دهند، از آنجایی که محدوده مطالعاتی در وضع موجود دارای مشکلات ناشی از انواع تداخل‌ها سواره و پیاده و..... است؛ بنابراین، چالش اصلی در این نوشتار ارزیابی مشکلات حرکت پیاده در یکی از اصلی‌ترین محورهای ورود به حرم مطهر است ارائه پیشنهاداتی جهت آینده محور از جمله اهداف این مقاله است.

- پرسش‌های تحقیق:

شاخصهای طراحی و شکل دهی خیابان بر اساس الگوهای رفتار زائران و شهر وندان چه است؟ علت اصلی بروز مشکلات عدم انطباق فضاهای موجود در خیابان شیرازی به عنوان یک مفصل با نیازها چه است؟

همینطور جهت بررسی ارتباط محدوده‌های سنی مختلف؛ ارتباط جنسیت؛ سطح تحصیلات مختلف و مدت اقامت با هر یک از عوامل رضایتمندی و همچنین تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از پرسشنامه‌ها برای تعیین مهمترین و کم اهمیت ترین عوامل مؤثر بر رضایتمندی استفاده کنندگان در محیط نرم افزار SPSS انجام شد.

مفاهیم؛ دیدگاه‌ها و مبانی نظری

شاخص‌های بصری رفتاری خیابان

خیابان‌ها مکان‌هایی هستند که تعاملات اجتماعی و جنب و جوش شهری در آنها به حد اکثر کمی و کیفی خود رسیده، ذهن شهروندان را انباشته از خاطرات جمعی و ذهنیتهای مشترک راجع به نوع و چگونگی حیات مدنی می گردانند بنابراین، در تعریف خیابان و منظر خیابان؛ هر فضایی که انسان در آن حضور و با آن رابطه دارد، بسته به اینکه این حضور و رابطه فردی یا جمعی، شخصی یا اجتماعی، کوتاه یا دراز مدت باشد و ساخت معماری فضاهای بیرونی که مردم را به حضور و مصاحبت و تماشا دعوت می کنند، نقش و تاثیر مردم در فضای شهری مانند عنصری طبیعی عاملی است که باید از پویایی زندگی و تغییرات آن شکل گیرد پدیده‌های ادراکی و ذهنی که راههای مختلف ارتباط با محیط کالبدی است بنابراین، پتانسیل یک مکان میزان مطلوبیت محیط برای حضور مردم، زندگی، خرید، ملاقات، گذران اوقات و لذت بردن از آن است (Nosal, 2009). سیمای فضای شهری که به دیده آید و خاطره؛ زیبایی؛ ایجاد کند و از مولفه‌های تاثیر گذار آن سرزندگی که به عنوان مهمترین مکان زندگی جمعی شهروندان بیش از هر چیزی می بایستی سرزنده باشد؛ استقرار کاربریهای مرتبط با اوقات فراغت و ایجاد تسهیلات در سرزنده نمودن خیابان

شهری بسیار کارا است؛ سیاست‌های تشویقی از قبیل اعطای تسهیلات مالی ویژه به مالکین و یا سرمایه گذاران بخش خصوصی و یا در نظر گرفتن تراکم‌های تشویقی در امر ساخت و ساز در کاربری‌های مختلط بسیار مهم هستند همچنین سکانسهای خیابان را می توان از طریق کفسازی، مبلمان و نورپردازی و حالت عمومی بدنه‌ها از هم متمایز نمود رواق و یا مسقف نمودن بخشی از پیاده رو و یا بدنه و استفاده از الگوهای ارزشمند تاریخی علاوه بر ایجاد پیوند کلی در طول خیابان زمینه خوبی جهت بروز انواع قرارگاههای رفتاری است مولفه دیگر انعطاف؛ که به عنوان مکانی متراکم از رویدادها و فرصتهای متنوع حیات جمعی نیازمند زمینه ای منعطف است خاطره انگیزی؛ در خیابانهای شهری که ابتدانش انگیزی خیابان شهری به معنای وجود عملکردها و دوم برانگیخته شدن احساسات مثبت شهروندان نگه داری مناسب محیط در ایجاد تعلق به فضا بسیار اهمیت دارد و باید مدنظر قرار گیرد (قرائی، ۱۳۸۲) مولفه ایمنی؛ چون در خیابانهای شهری حضور سواره و پیاده را توأمان داریم و هر دو مجاز به حرکت در مسیرهای خود و به صورت دائمی هستند ایمنی پیاده و سواره بسیار مهم خواهد بود قراردادن گذرهای عرضی برای عابر پیاده با نورپردازی و روشنایی مناسب در شب و همچنین تغییر رنگ یا مصالح این گذرگاهها در فواصل مناسب تا حدودی می تواند این امنیت را برآورده نماید؛ ویژگی محیطهای ایمن از دسترسی و جابجایی آسان، ساختار مناسب برای فعالیتهای مختلف، امکان نظارت و اشراف برای عموم، موجد حس مالکیت، احترام و مسئولیت، دارای تسهیلات حفاظت فیزیکی و امنیتی و جاری بودن فعالیتهای انسان (صالحی، ۱۳۸۷) نفوذپذیری؛ فقط مکانهایی که

از مردم آنرا بعنوان نقطه مبدا و مقصد به خاطر می سپارند مکان‌های عطف است .

سیمای عینی و ذهنی

خیابان رفتار افراد را با خود متناسب می کند سازمان بصری ارتباط و انتظام حاکم بر مجموعه عناصر و کیفیت‌های بصری و معرف هویت و توانمندی‌های سیمای موجب خوانایی و ارتقاء منظر شده و عناصر آن در نظریه لینچ عبارتند از نشانه‌ها نقاط شاخصی که دارای خصوصیتی ویژه هستند (نشانه‌های عینی و ذهنی)؛ گره‌ها منظور نقاط و لکه‌هایی شهری هستند که محل تقاطع و برخورد می باشند؛ که در این نقاط می تواند هم جنبه بصری و هم جنبه عملکردی داشته باشد گره‌ها عملکرد یک نشانه برای سیمای آن خیابان را خواهند داشت ، لبه‌ها، عواملی که به نحوی برشی در بافت بوجود می آورند، مانند خیابانهای معمولی که بسادگی قابل عبور نیست، این لبه‌ها نیز می توانند عینی یا ذهنی باشند. راه‌ها گذرگاهها، اعم از پیاده رو و سواره رو و محله‌ها که در اطراف محور بدلایلی دارای محدوده مشخص و محسوسی هستند مثلا بدلایل اجتماعی و غیره راه‌ها، گره‌ها، نشانه‌ها و لبه‌ها استخوان بندی تصور ذهنی شهر را بنای نهند (بتلی و همکاران، ۱۳۸۲)

نقش راههای شهری عبارتند از نقش جایجایی؛ نقش دسترسی؛ نقش اجتماعی؛ نقش معماری شهری؛ نقش تاثیرات آب و هوایی؛ نقش اقتصادی؛ دسترسی اولین پیش شرط طراحی یک فضای خوب در شهر امکان دسترسی به آن است و عدم استفاده از آن احساس تعلق را کاهش می‌دهد. (لینچ ۱۹۸۴) فرانسس در سال ۱۹۸۹ سه نوع دسترسی را عنوان کرده که دسترسی فیزیکی، اجتماعی و بصری و دسترسی فیزیکی به فضای شهری؛ مانند دیوارها، نرده‌ها و تغییر

برای مردم قابل دسترسی باشند، به آنها حق انتخاب می دهند و از عوامل اساسی در دستیابی به مطلوبیت است، (بتلی و همکاران، ۱۳۸۲) خوانایی؛ به طور معمول، بخشی از درجات حق انتخابی که به وسیله یک مکان عرضه میگردد با میزان خوانایی آن ارتباط پیدا می کند؛ یعنی مردم تا چه حد میتوانند به فهم یا درک آن مکان نائل شوند (بتلی و همکاران، ۱۳۸۲)

شاخص‌های عملکردی خیابان که همیشه محل خرید، گردش و محلی برای انجام مراسم فرهنگی و مذهبی و جشنها و سوگواریها بوده است و استفاده کنندگان آن پیاده‌ها؛ دوچرخه‌ها؛ وسایل نقلیه اضطراری؛ وسایل نقلیه خدمات شهری، وسایل نقلیه موتوری شخصی هستند که دارای فعالیتهای انتخابی، زمانی صورت می گیرد که فرد تمایل به آن داشته باشد و زمان و مکان مساعدت کند؛ مانند پیاده روی برای استفاده از هوای تازه، ایستادن (محمد رضا زیریونی؛ ۱۳۷۵)

و فعالیتهای اجتماعی که به حضور دیگران در فضای عمومی نیازمند است؛ مانند بازی کودکان؛ انواع فعالیتهای محله ای و فعالیتهای ضروری که اجباری هستند؛ مانند رفتن به مدرسه یا کار، خرید، ایستادن در صف فعالیتهایی است که اغلب با پیاده روی صورت می گیرد. نقاط مبدا و مقصد و همچنین تقاطعها هم دار ای خصوصیت توقف عابران می باشند توقفگاههای بصری و به؛ نقش، تصویر و یا فرمی که از زمینه خود متمایز باشد، موثرترین عامل در بوجود آوردن یک نشانه و تمرکز بصری ها بر نقشه خیابان است نقاط تمرکز بصری و راههایی که آغاز و انتهای آنها معلوم است بیشتر به پیوستگی عوامل مختلف شهر کمک می کنند ومبدا و مقصد خیا بان مهمترین نشانه‌های آن محسوب می شوند هر چه تعداد این عوامل متمرکز در یک نقطه بیشتر باشد، تعداد بیشتری

استفاده مختلط سواره و پیاده، تنها برای حرکت سواره طرح ریزی شده که بدلیل عدم تناسب حجم عابرین و عرض پیاده‌روها، از آن استفاده می‌کنند در بررسی ویژگیهای کالبدی تناسبات؛ خطوط افقی و عمودی؛ اثر گذاری پوشش گیاهی؛ تابلوها از عوامل اصلی می‌باشند.

مفصل‌های فضایی

فاصله بین معابر مختلف موجود در یک خیابان از هم و همچنین فاصله بین معابر و بدنه خیابان مفصل‌های فضایی نامیده شده است عمده ترین و شناخته شده ترین بخش مفصل‌های فضایی، فضای مربوط به کاشت واحداث فضای سبز است این فضا می‌تواند شامل باغچه‌های جدا کننده معبر پیاده و سواره از هم باشد و یا جزیره بین دو مسیر سواره رفت و برگشت؛ بخش دیگری از کناره به جای گیری مبلمان شهری مانند چراغ و کیوسک تلفن اختصاص می‌یابد؛ بخشی هم صرف تاسیسات شهری می‌شود، که نمونه بارز آن کانالهای جمع آوری آبهای سطحی هستند؛ گاهی اوقات حضور مفصل‌های فضایی کاملاً نامحسوس است برای مثال در معابر پیاده و مجاور ورودی ساختمانها و یا مغازه‌ها معمولاً عبور و مرور زیادی صورت نمی‌گیرد افراد در پیاده‌روهایی که بدنه شفاف دارند مانند جداره تجاری، معمولاً از وسط پیاده‌رو رد میشوند مگر اینکه بخواهند جلو مغازه ای بایستند و اجناس آنرا دقیق تر نگاه کنند و یا خریدکنند در اینگونه معابر معمولاً حرکت در میانه و انتهای عرض پیاده‌رو سریعتر و گذری است اما در کنار جداره‌ها، آرام و همراه با مکث و تامل است این فضا را که به طریق پیش فضای ورودی به داخل بدنه را فراهم می‌کند، نیز مفصل می‌نامیم.

سطح مانع دسترسی معلولین که یکی از موانع مهم دسترسی حجم ترافیک عبوری است (اپلینارد ۱۹۸۰) دسترسی اجتماعی؛ همه طبقات ولایه‌های اجتماعی بایستی قادر به استفاده از فضاباشند و دسترسی بصری؛ امکان دیده شدن فضا به عنوان دسترسی بصری است (وایدمن ۱۹۸۵) عدم دسترسی بصری به فضا مانعی در استفاده از فضا است بنوعی که موانع بصری همبستگی قوی احساس ترس از وقوع جرم دارد و در چنین حالتی شهروندان احساس عدم امنیت می‌کنند

خردفضاهای رفتاری

محورهای حرکتی هستند که می‌توان نسبت به استفاده فضاهای صرف حرکت پیاده که توسط موانع از سایر مسیرها جدا شده اند تا مانع تجاوز وسائل نقلیه موتورری به داخل آنها شوند دسترسی پیاده، ماهیتی پیچیده دارد از یک طرف از فعالیتهای مختلف تشکیل شده و از طرف دیگر عملکرد آن تابع شرایط فرهنگی و محیط اجتماعی است از نظر انگیزه فعالیت نیز فعالیتهای پیاده به دودسته اجباری و اختیاری تقسیم می‌شوند به طور کلی میتوان حرکت پیاده را به هفت فعالیت مختلف تقسیم کرد که عبارتند از قدم زدن، ایستادن، نشستن، درازکشیدن، دویدن، بازی کردن و تماشا کردن (شفیعی، ۱۳۸۰) در جهت بهبود مسیرهای حرکت پیاده عواملی همچون ایمنی، امنیت، فرهنگ، مشکلات کالبدی، ناهمواری و عدم تداوم مسیر را مد نظر قرار داد باعث افزایش حرکت عرضی افراد پیاده با ایجاد ریزکاربری‌های مشابه در دو سمت خیابان میسر می‌گردد فضاهای صرف حرکت سواره محدود به خیابانها می‌شود این فضاها بجز در لبه‌ها که جمعیت محدودی برای سوار و پیاده شدن در آن صف کشیده اند در بخش اعظم خود تنها به حرکت سواره تندر و اختصاص یافته است فضاهای مورد

محدوده مورد مطالعه

ساختار شهر معنوی در محور خیابان شیرازی

شهر مشهد مرکز سیاسی - اداری وسیعترین استان کشور است و حدود ۳۰ درصد کل جمعیت استان را در خود جای داده است این شهر با جمعیت ۲,۷۶۶,۲۵۰ سال ۹۰ (مدیریت آمار و تحلیل اطلاعات شهرداری مشهد) پس از تهران دومین شهر بزرگ کشور و بزرگترین شهر در نیمه شرقی ایران است اما به عنوان شهری در معرض رشد و توسعه با مشکلات متعددی دست به گریبان است؛ ویژگی مجموعه حرم مطهر حضرت امام رضا(ع) و نقش آن در شهر مشهد به عنوان قطبی اساسی که شهر را شکل داده و در همه زمینه‌های مختلف تاثیری اساسی داشته است قابل بررسی است خیابانهای منتهی به حرم مطهر حضرت امام رضا(ع) عبارتند از خیابان نواب صفوی، آیت ا... شیرازی، امام رضا(ع) و طبرسی و قدیمی ترین این خیابانها که در گذشته بالا خیابان و پایین خیابان نامیده می شدند خیابان آیت ا... شیرازی و نواب صفوی هستند. مجموعه حرم مطهر در موقعیت مرکزی این دو خیابان که شاخص‌های عمده ای برای هدایت توسعه شهری به شمار می آیند قرار دارد.



محور آیت ا... شیرازی (بالا خیابان) همان محور قدیمی شهر است با احداث میدان شهدا در امتداد محور به سمت غرب و فلکه حضرت رضا (ع) در اطراف مجموعه حرم مطهر، نقش اصلی را در توسعه شهری ایفا کرده و خود به عنوان محور اصلی

شهر پایدار مانده است. خیابان آیت ا... شیرازی یا بالا خیابان در زمان شاه عباس صفوی احداث شده و مهمترین بناهای تاریخی این خیابان مدرسه نواب است سال ۱۰۸۶ که در ضلع شمالی خیابان و نزدیک حرم بنا شده بنای مسجد ملاهاشم در غرب مدرسه نواب نیز که اخیراً تخریب شده است و بنای اخیر آن از نظر معماری و تاریخی ارزشی ندارد؛ در ضلع جنوبی حد فاصل کوچه چهار باغ و کوچه ملک، کاروان سرای به نام ملک که امروز تنها جداره ی خارجی این بنا که از فضای پشت آن به عنوان پارکینگ استفاده می شود؛ خیابان نادری نیز که به دلیل وجود آرامگاه نادر به این نام خوانده می شود.

شالوده عملکردهای شهر مشهد؛ از میان راسته‌های شرقی غربی قدیمی ترین آن راسته بالا خیابان و پائین خیابان نواب صفوی شیرازی می باشد که با توجه به مرکزیت حرم مطهر و همچنین قدمت جداره‌های آن از اعتبار خاصی برخوردار می باشد با توجه به تراکم جمعیت و همچنین اتصال به مرکز شهر از ترافیک عبوری بالائی برخوردار می باشد از سوی دیگر راسته‌های موازی با آن در دوره‌های مختلف راسته‌های خسروی، بهار، احمد آباد، سناباد، آبکوه به شالوده اصلی متصل شده اند که به صورت توسعه گام به گام استخوانبندی شهر به سمت غرب می باشد چهار خیابان منتهی به حرم مطهر در ردیف راههای شریانی درجه ی دو هستند در اینگونه راهها، هر دو نقش جابجایی و دسترسی وجود دارد و برتری با مسیر حرکت سواره است این راهها عملکرد درون شهری دارند و به جمع و پخش کننده‌های اصلی و فرعی تقسیم می شوند شالوده کاربریهای شهر مشهد از یک هسته مرکزی و متراکم در ناحیه مرکزی و راسته بسیار قوی شرقی، غربی نواب صفوی، شیرازی (همچنین

راسته‌های فرعی ترشمالی، جنوبی (امام رضا، طبرسی، خواجه ربیع، امام خمینی، هاشمی نژاد، مطهری، ابوطالب به همراه چند هسته پراکنده در داخل و خارج از این راسته‌ها شکل گرفته است عملکردهای شالوده مشهد در هشت حوزه کلان قابل تفکیک می باشد ۱- حوزه مذهبی ۲- حوزه تجاری و اداری ۳- حوزه گذران اوقات فراغت ۴- حوزه تجاری و گذران اوقات فراغت ۵- حوزه خدمات و تجهیزات شهری ۶- حوزه سیاسی حکومت ۷- حوزه درمانی ۸- حوزه آموزشی فرهنگی

اصلی ترین حوزه کاربری متعلق به کاربریهای مذهبی می باشد؛ وجود بارگاه ملکوتی ثامن الحجج امام رضا (ع) به شهر مشهد هویت و تعریف خاصی بخشیده است و سالیانه میلیونها زائر تأثیر فراوانی بر محیط شهری و شالوده شهر مشهد گذاشته اند از سویی دیگر اطراف حرم مطهر مرکز شهر مشهد تا شعاع زیادی به عملکردهای مذهبی مانند مسجد، حسینیه، تکایا، مدارس علمیه و مقابر مقدس اختصاص یافته است؛ حوزه کاربری شامل محدوده حد جنوبی خیابان طبرسی و حد شمالی خیابان امام رضا، حد غربی خیابان نواب صفوی و حد شرقی خیابان شیرازی بطور عمده شامل کاربری مذهبی است هسته مرکزی و شرق شهر مشهد از حیث فضای گذران اوقات فراغت بسیار فقیر و بدور از استانداردهای رایج این عملکرد در فضای شهری می باشد مهمترین حوزه آموزشی و فرهنگی در محدوده خیابان دانشگاه و منطقه قاسم آباد و امامیه حوزه تجاری مذهبی بطور عمده در محدوده حرم مطهر و در بافت مرکزی شالوده شهر قرار دارد؛ حوزه تجاری را می توان جزء لاینفک جداره شالوده اصلی دانست در راسته‌های بالاخیابان و پائین خیابان، خیابان دانشگاه، خیابان احمدآباد، خیابان

سجاد و... حوزه کاربری سیاسی حکومتی بطور عمده روی محور امام خمینی واقع است و محدوده میدان شهدا و چهارراه استانداری را شامل می گردد محدوده درمانی و خدمات درمانی شامل راسته خیابان کوهسنگی و ... می باشد .

طرحهای مصوب بافت مرکزی شهر مشهد

بافت شهری اطراف حرم مطهر حضرت رضا به واسطه وضع نامطلوب ساختمانی آنها مرتباً مورد نوسازی قرار گرفته اند در این طرحها راه حلهای پیشنهادی به صورت زیر بیان شده است طرح نوسازی اطراف حرم مهندسین مشاور بوربور و همکاران ۱۳۵۵مجزا نمودن کامل ترافیک سواره و پیاده و ازدیاد سطح پیاده روها؛ جابجایی ساختمانهای اقامتی و مسکونی؛ ایجاد یک کمربند سبز در طرف خارجی ساختمانهای جدید؛ جدایی مجموعه حرم مطهر امام رضا از بافت ارگانیک پیرامون؛ قطعاً به عنوان یک تفکرشتا بزده مطرح می باشد اما فضای سبز به عنوان یک ضرورت جهت تنفس بافت و نواحی همجوار یک اقدام ناگزیر و صحیح می باشد (مشاور آستانقدس، ۱۳۸۱) اینچنین بخشی از هسته کهن شهر بستر در برگیرنده خاک متبرک و حریم مجاورت زائر به خاطره مبدل شد (عرفانیان، ۱۳۸۰) در طرح جامع شهر مشهد مهندسین مشاور خازنی مصوب سال ۱۳۵۰ نوسازی و احیاء مجدد بازارها؛ تقویت پیوندها و روابط موجود بین این نقاط و اماکن زیارتی احداث و اصلاح اقامتگاههای زوار ایجاد مراکز فرهنگی و اجتماعی و گذران اوقات فراغت؛ رعایت ترتیب در تنظیم فضاهای بیرونی، میانی و اندرونی، از محیط خارج تا حرم مطهر؛ تأمین فضاهای سبز؛ رعایت تناسب بین معماری ابنیه؛ رعایت محدودیت‌های ارتفاع؛ برقراری نظامات جدید برای مسیرهای پیاده؛ شبکه عبور و

با ارزش موجود به عنوان محورهای اصلی و ایجاد ره باغ‌ها است در بازنگری طرح نوسازی و بازسازی بافت پیرامون حرم مطهر امام رضا(ع) ۱۳۷۸ سازمان عمران و بهسازی سه حوزه؛ حوزه زیارت؛ فعالیت اصلی این حوزه قدسی زیارت و عنصر انسانی آن زائر بوده و تمامی برنامه ریزی‌های مالی کالبدی آن بر عهده آستان قدس رضوی می باشد؛ حوزه زیارت اقامت سطح ۱ تدارک نیازهای زائران است و عنصر انسانی این حوزه زائران و شهروندان هستند؛ حوزه اقامت سطح ۲ تقاضاهای زائران در سطح یک است و بیشتر به ساکنان تخصیص یافته است. بررسی سازمان فضایی و تحلیل مناظر شهری از طریق برداشت گره‌ها و نشانه‌ها در طول محور برای شناسایی سیمای محور شیرازی عناصر سازمان بصری محله‌ها؛ گذرگاهها؛ نقاط شاخص عینی و ذهنی؛ لبه‌ها، گره‌ها منظور نقاط و لکه‌هایی شهری هستند که محل تقاطع و برخورد که هم جنبه بصری و عملکردی آن و هم به واسطه حرم مطهر حضرت رضا(ع) موقعیتی ویژه داشته می‌بایست جنبه‌های دیدار محور با دیگر محورها متمایز باشد .



تاکید بر حرم حضرت رضا (ع)

حرم مطهر حضرت رضا به عنوان مهمترین نشانه شهری در مشهد در ابتدای همین خیابان واقع شده است در محور شیرازی مدرسه ملاهاشم، کاروانسرای ملک، آرامگاه نادرشاه افشار و فضای سبز آن، مسجد کرامت از جمله بناهایی هستند که به عنوان نشانه شهری هستند.

گره‌ها؛ محور شیرازی بین سه گره عمده و اصلی واقع شده است حرم حضرت رضا (ع) در ابتدای محور شیرازی گرهی نیرومند محسوب می شود که هر چهار

مرور وسایط نقلیه و ایجاد توقفگاههای لازم در نقاط مختلف؛ خط مرکزی با محور فعال هسته مرکزی شهر دو خیابان نواب صفوی و شیرازی معروف به پائین خیابان و بالا خیابان می باشند و حرم امام رضا نیز در مرکز ثقل مرکز محور فعال شهر قرار گرفته است در طرح تفصیلی شهر مشهد مهندسین مشاور خازنی، گذرهای دسترسی عمدتاً مشمول لبه اصلاحی شدند حریم، حد فاصل بین دیوار حلقوی و خط محدوده بافت قدیمی شهر در نظر گرفته شده است که محدودیت ارتفاع ساختمانها در آن با رعایت برخی ملاحظات حداکثر ۸ طبقه ۲۶ متر تعیین شده است. (عرفانیان، ۱۳۸۰) در طرح تفصیلی محور شیرازی به تدریج به محدوده ای با ساختمانهای عظیم و مجموعه‌های چندعملکردی تغییر می یابد این محور نقش مهمی در پذیرش زائران حرم مطهر می باشد کاربری عمده این محور که کاربری تجاری است که با نزدیک شدن به مجموعه حرم رضوی از این طیف کاربریها کاسته می شود. به لحاظ دسترسی ایجاد یک مسیر حلقوی تأثیر گذار تحت عنوان "شارستان رضوی" محدوده بافت اطراف حرم در تسهیل دسترسی‌های درون شهری و به اتصال حرم مطهر و ارتباط با میدان شهدا در طرح جامع مشهد مهندسین مشاور مهران مصوب سال ۱۳۷۲ محدوده بافت تاریخی شهر نیازمند حفاظت، احیا، بهسازی و بازسازی تشخیص داده شد جداره‌های خیابانهای شیرازی در این طرح کاملاً تجاری و محدوده اطراف محور شیرازی از چهارراه شهدا تا میدان شهدا را محدوده مرکزی شهر و نیازمند بهسازی و بازسازی تشخیص داده شد. مشاور طاش در زمینه دسترسیها گشایش امتدادهای دیگر به جز خیابانهای اصلی موجود به سوی مجموعه حرم مطهر به حفظ و تعریض مسیرهای

لبه‌ها؛ محور شیرازی به عنوان یک لبه شهری در مقیاس کلان مطرح است.

راه‌ها؛ مسیر خیابان شیرازی که در دوران صفویه برای شهر بوجود آمد، مسافران و زائرانی که از خیابان شیرازی عبور می‌کنند تنها با بافت فعلی این مسیر و معضلات آن روبرو هستند.

محل‌ها؛ شبکه خیابان بندی معاصر باعث شده که مفهوم سنتی محله شهری از اعتبار آن کاسته شود محور شیرازی در این میان خود با عنوان محله "بالاخیابان" محله‌های کوچکتر دیگری را در خود جای داده است

محور اصلی منشعب را تحت الشعاع قرار می‌دهد گره بعدی چهارراه شهدا است که در میانه محور شیرازی واقع شده است و میدان شهدا گره انتهایی مسیر مورد نظر را تشکیل می‌دهد هر یک از گره‌های مذکور ویژگی‌های خاص خود را دارا هستند و در صورت احداث مسیر شارستان گره چهارمی در تقاطع شارستان با محور شیرازی بین حرم و چهارراه شهدا بوجود خواهد آمد تقویت این لکه‌ها به عنوان مهمترین گره‌های شهری در محور شیرازی جهت خوانایی و هویت بخشی بیشتر مسیر، ایجاد نقاط عطف بصری در این محور است.

جدول ۱. عناصر سازمان بصری در محور شیرازی

عناصر سازمان بصری در محور شیرازی	
نشانه	-حرم مطهر بعنوان مهمترین عنصر نشانه بخش مرکزی شهر مشهد محور شیرازی در ذهن مردم است. -قدمت تاریخی بخش مرکزی باعث شکل‌گیری بسیاری در خاطرات و تصویر ذهنی مردم شده است -پیامدهای معماری مدرن باعث از بین رفتن پیوستگی دید به نشانه‌ها شده است -ضعف و کمبود نشانه‌های کالبدی در بخش مرکزی شهر باعث کاهش خوانایی محیط شده است.
گره	-با توجه به اینکه اکثر گره‌های واقع در بخش مرکزی شهر به صورت کانونهای فعالیتی هستند این گره‌ها از نظر الگوهای فعالیتی دارای پویایی و سرزندگی است -هویت بسیاری از گره‌های موجود در برای باززنده سازی و تقویت فضاهای شهری مناسب است -گره‌های خیابان شیرازی بخاطر قدمتشان هنوز با نام قدیمی در تصویر ذهنی مردم هستند -ترافیک موجود در گره خیابان شیرازی (چهارراه شهدا) از کیفیت فضایی آن کاسته است.
لبه	-محور شیرازی به عنوان یک لبه شهری مطرح است
راه	-راسته‌های فعالیتی گوناگون موجود در بخش مرکزی شهر باعث پویایی و سرزندگی راه شیرازی شده است. -شکل‌گیری اولین خیابانها در بخش مرکزی شهر، باعث ایجاد خاطره جمعی قوی در تصویر ذهنی مردم شده است. -گذر دسته‌ها و هیئتهای عزاداری شکل خاص آئینی به خیابان شیرازی بخشیده که باعث تقویت غنای حسی و تجربه فضایی خیابانها در تصویر ذهنی مردم شده است. -رفتار اجتماعی، سلام دادن به سمت حرم مطهر از محور شیرازی، به عنوان نمود ارزشهای فرهنگی شهر مقدس مشهد باعث ارتقاء کیفیت بصری در محور شیرازی شده است. -یکنواختی کالبدی در لبه راهها باعث عدم خوانایی فرم کالبدی شده است. -کمبود فضای سبز و پوشش گیاهی و همچنین عدم توجه به کفسازی و نورپردازی مناسب در راه محور شیرازی در بخش مرکزی شهر باعث کاهش غنای حسی در آن شده است. -ساخت و سازهای جدید و تغییرات ساختاری باعث تغییر تصویر ذهنی مردم شده است.
محل	-محلات بصورت عرفی و در تصویر ذهنی مردم قابل شناسایی اند. -روابط اجتماعی صمیمی در محلات، در خاطره جمعی مردم بجا مانده است شناسایی این فضاها و تقویت کالبدی، فضایی آنها میتواند در ارتقاء کیفی فضاهای شهری محلات حوزه مرکز شهر موثر باشد.

<p>با توجه به اینکه دسترسی آسان به نقاط مهم شهر به عنوان یکی از مهمترین عوامل ایجاد حس تعلق ساکنان نسبت به محل سکونت خود محسوب می‌گردد، حفظ و ارتقاء کیفیتهای دسترسی در وضع موجود محلات باید مورد توجه قرار گیرد.</p> <p>شلوغی و ازدحام جمعیت و ناامنیهای اجتماعی باعث کاهش رضایتمندی مردم از محلات محدوده سکونت خود در بخش مرکزی شهر حوزه شیرازی شده است</p>	
---	--

(منبع نگارندگان)

کیفیت محیطی و در خاطرات جمعی شهروندان و زائران دارد بناهای تاریخی محور شیرازی؛ مسجد و حسینیه کرام سجد ملاهاشم؛ مدرسه علمیه نواب؛ منزل آیت ا... شیرازی و حسینیه آیت ا... شیرازی؛ مسجد و حمام مقبره؛ مدرسه علمیه آیت ا... خوی؛ کوچه چهارباغ؛ کوچه ملک است.

بلوکهای شهری حاشیه محور شیرازی بوسیله معابر عمومی احاطه می‌گردند دسترسی به داخل این بلوکها بوسیله کوچه‌های بن بست صورت پذیرفته و این امر موجب سختی حرکت و در نتیجه مشکل شدن دسترسی و عدم دید مناسب به نقاط شاخص درون گردیده بنابراین، بافت پیرامون خیابان شیرازی نسبت به میزان ترددی که در این محور در جریان است، نفوذ پذیری کمی دارد.



میزان نفوذ پذیری بافت بلافصل خیابان شیرازی

کاربریهای وضع موجود محور شیرازی به عنوان یکی از اصلی ترین دسترسیها به مجموعه حرم مطهر از نظر کارکرد و فعالیتهای شهری جایگاهی ویژه ای دارد. کاربریهای تجاری، اقامتی، خدماتی، آموزشی و مذهبی است عدم حضور کاربری مسکونی که به دلایل قیمت بالای زمین و مقرون به صرفه نبودن تخصیص زمین در جهت ساخت برای آن است ویژگیهای کالبدی محور شیرازی از میدان شهدا تا

کیفیتهای سازمان بصری؛ شامل موقعیت دید مناسب به عناصر سازمان بصری از خارج و داخل مجموعه می باشد این کیفیتها در جهت خوانایی سیمای درونی و بیرونی شهر می تواند موثر واقع شود خط آسمان با ایجاد محدودیتهایی در ساخت و ساز، از عواملی است که می تواند در کنترل خط آسمان محورهای منتهی به حرم از جمله محور شیرازی مؤثر باشد؛ کوریدور بصری به معنای هدایت شدن دید در فضایی خطی است محور شیرازی یکی از کوریدورهای بصری دید به حرم از جانب شمال غرب مجموعه را فراهم می آورد در وضعیت فعلی به دلیل در نظر گرفته شدن ارتفاع زیاد برای بدنه‌های پیرامونی مجموعه در بخش شمال غربی، دید به گنبد حرم رضوی به صورت کامل مسدود شده و تنها عناصر قابل دید، مناره‌های حرم رضوی، برج ساعت و نیز دید به گنبد مسجد گوهرشاد از بخش انتهایی محور شیرازی نرسیده به مدرسه نواب است در محور شیرازی شهر مشهد، میدان شهدا از نقاط مهم به شمار می رود و خیابان شیرازی به عنوان یکی از چهار خیابان اصلی منتهی به حرم رضوی از اهمیت والایی برخوردار است توجه به ایجاد نما و جداره‌های به هم پیوسته، استفاده از فرم‌های معماری متناسب با طرح، انتخاب درست مصالح و رنگ و منظر سازی مطلوب و استفاده صحیح از اصول نظم دهنده فضا از جمله عواملی هستند که می توانند مارا در ایجاد کیفیتهای مطلوب در فضای شهری خیابان شیرازی کمک کنند؛ ارزشهای تاریخی در این محور تأثیر بسیار زیادی بر

حرم مطهر بسیار متنوع است بطور کلی خط آسمان خیابان شیرازی، متأثر از بدنه سازی دوره پهلوی اول، دربخشهایی از خیابان در یک خط افقی بدون هیچگونه نقاط فراز و فرودی تداوم دارد ساخت و سازهای جدید، جداره این دوره را تغییر داده و از شکل خاصی تبعیت نمی کند.

رخدادهای رفتاری در محور شیرازی در روزهای خاص آیینی و مذهبی دارای حجم ترافیک انسانی بسیار بالایی است و بخش عمده ای از مراسم و آیین مذهبی را درمحورهای منتهی به حرم مطهر که تعداد عابرین پیاده را تا صدها برابر روزهای عادی افزایش می دهد محور شیرازی یکی از ورودیهای اصلی به حرم مطهر حضرت رضا (ع) محسوب می شود که علاوه بر زائرین، شهروندان مشهدی نیز اکثراً از همین مسیر استفاده می کنند بنابراین، این محور اهمیت خاصی داشته و مشکلاتی حرکتی و دسترسی آن با توجه به کارکردها شامل توقف زائرین برای تماشای مراسم عزاداری؛ جریان حرکتی زائرین برای دسترسی به حرم مطهر؛ جریان حرکت و مکث دسته‌های عزاداری و... است

معماری حاکم برسیمای محور که هیچ بنای ارزشمندی در بافتهای اطراف این سایت وجود ندارد بسیاری از استفاده کنندگان از فضاهای شهری از اینکه ابنیه تفاوت چندانی بایکدیگر ندارند و نمی توانند به راحتی تفاوت میان عملکردهای مختلف را دریابند، اظهارنارضایتی می کنند خیابان شیرازی از خیابانهای چهارگانه منتهی به حرم رضوی است که در دوران تحول شهرسازی در سالهای ۱۳۰۰ مورد تعریض قرار گرفت از این زمان به بعد در طی سه دوره معماری پهلوی اول، دوم، معماری بعد از انقلاب مورد دخل و تصرف و تجدید در ساخت و ساز ابنیه

بوده است بعد از دهه ۴۰ و با ورود به معماری بعد از انقلاب، عواملی همچون ورود سیستم‌های پیش ساخته، حذف تزئینات، استفاده از عناصر تپ در اجزا بنا، یکسانی جنسیت مصالح، سطوح شیشه ای یکدست برای کاربری‌های متفاوت اعم از تجاری، اداری و مسکونی به هرچه ناخواناتر شدن نمای شهری این خیابان انجامیده است. پنجره‌های ساده مربعی شکل و بعضاً مستطیلی، ایجاد سایبانهای بتونی برای پنجره‌ها و ایجاد پیش آمدگی در ساختمان برای تعریف ورودی، از مشخصه‌های معماری ساختمانهای دوره پهلوی دوم موجود در خیابان شیرازی است؛ در موقعیت شهری، بناهایی که بدنه‌ها را تشکیل می دهند، خیابانها و فضاهای شهری چون، بازارها، میداين و معابر را تعریف می کنند (پاکزاد ۱۳۸۴)، در هر نما پس از ساخت، تابلو تبلیغات، کنتور گاز، سیم کشی‌های روکار، چراغ‌های روشنایی... اضافه می گردد (پاکزاد، ۱۳۸۴) در جبهه جنوبی خیابان با متوسط ارتفاعی ۲ طبقه دارای خط آسمانی کم فراز و نشیب بوده درحالی که جبهه شمالی با داشتن بناهای نوساز بیشتر دارای خط آسمانی غیر یکنواخت و متوسط ارتفاعی ۳ طبقه است در بدنه‌های محور شیرازی ساختمانهایی وجود دارند که نیاز به حذف اضافات الحاقی دارند چرا که اغتشاش بصری آنها، سیمای کلی خیابان یا فضای شهری را تحت تأثیر منفی خود قرار داده است.

الگوهای رفتاری استفاده کنندگان از فضای خیابان شیرازی

این محور دارای نقش اقامتی و زیارتی و گروه‌های استفاده کننده از ساکنان مشهدی و زائران باشند. زائرین: رائر کسی است که به زیارت رود ولزوم زیارت و حضور در فضای روحانی، آرامش و آسایش

عزاداری، گردش و تفریح، تامین خدمات سطح بالا در مقیاس ناحیه ای و شهری استفاده از مراکز تجاری و خرید، استفاده از مسیر حرکتی خیابان جهت دسترسی به بافت‌های پیرامونی و راه آهن و نیز استفاده از مسیر زیر گذر جهت دسترسی به سایر نقاط شهر است

ذهنی است. نیازهای قابل تشخیص برای این گروه استفاده کننده شامل: زیارت، اقامت، خرید و فراهم بودن تسهیلات حرکتی برای دسترسی از نقاط مختلف شهر به حرم و بالعکس می باشد. شهروندان: عمده ترین نیازهای این دسته شامل زیارت، حضور در فضا به لحاظ کارکرد اجتماعی مراسم مذهبی شامل اعیاد و

جدول ۲. الگوهای رفتاری زائرین و شهر وندان

شهر وندان	زائرین	الگوهای رفتاری
+	+	ایستادن و سلام کردن به حضرت رضا (ع)
+	+	زیارت
+	+	فعالیت‌های خرید
+	+	شرکت در مراسم آیینی مذهبی
+	+	ملاقات و گفتگو
+	+	گذاران اوقات فراغت و لذت بردن
+	+	خاطره انگیزی
+	+	فعالیت‌های جمعی
+	+	پیاده روی
+	+	تسهیلات حرکتی
	+	اقامت در داخل بافت اطراف حرم
+		رفتن به مدرسه و محل کار
+		فعالیت‌های محله ای

و نیز فعالیت‌های لازم جهت برآوردن این نیازها، می توان کارکردهای اجتماعی-آئینی، تجاری، گردشگری و ارتباطی برای محور شیرازی متصور بود.

(منبع نگارندگان) بر این اساس و بر پایه اشتراکات قابل مشاهده و نتایج پرسشنامه در بین زائرین و ساکنان میان نیازهای گروه‌های استفاده کننده

جدول ۳. نیازهای فضایی خیابان شیرازی

سیاست‌های طراحی و راهبردهای اجرایی	نیازهای فضایی استفاده کنندگان زائرین - شهر وندان	عملکرد محور شیرازی
<p>-ملاحظات اقلیمی، محل‌هایی برای نشستن، تامین ایمنی</p> <p>-عناصر طبیعی، آب فضای سبز، مناظر آرام، کم کردن آلودگی صوتی، تامین امنیت</p> <p>-تلفیق عرصه‌های عمومی با ارزش‌های اکولوژیکی</p> <p>-فضایی برای نگاه کردن مردم؛ تماشای مراسم مذهبی، مناظر مطبوع، هنرهای عمومی، مبلمان شهری یا طرح‌های خاص</p> <p>-فضاهای ثانوی، مبلمان آزاد</p> <p>-فضای ایجادکننده انگیزه برای بروز فعالیت بدنی و نشستن در فضا</p> <p>-ایجاد کاربریهای جذاب پیاده</p> <p>-تلفیق قابلیت‌های تفریح و محیط شهری</p> <p>-بستر سازی لازم برای ایجاد و تقویت خاطره جمعی در</p>	<p>-راحتی (مصون بودن از باد، باران و آفتاب، امنیت فیزیکی و روانی و)</p> <p>-آسودگی آزاد شدن فشارهای درونی</p> <p>-حضور غیر فعال در فضا دیدن و دیده شدن</p> <p>-حضور فعال در فضا (فضایی مناسب برای تعاملات رودرروی ساکنان و زائران)</p> <p>-کشف فضا (تجربه ارتقاء احساسات معنوی و لذت تجربه فضاهای جدید)</p> <p>-آزادی فعالیت (حضور آزادانه در مراسم و فعالیت‌های فردی و جمعی)</p> <p>-شفافیت حرکتی و فضاها -سرزندگی و حیات شهری</p>	اجتماعی-آئینی

<p>عرصه‌های عمومی -فضای دارای پیچیدگی بصری و در عین حال فراهم آوردن قابلیت کشف فضا</p>		
<p>-نمود بیرونی داشتن فعالیت‌های داخل مغازه -وجود ویتترین در طبقه هم کف ابنیه تجاری -ایجاد مجتمع‌های تجاری و مراکز خرید با معماری با هویت ایرانی اسلامی -تجمع کاربری‌های هم نوع در کنار یکدیگر -طراحی متمایز در ورودی بخش تجاری در جهت دعوت‌کنندگی -سادگی ادراک فضا و خودراهبر بودن مسیرها -تعبیه پارکینگ در فضاهای داخلی ابنیه -ارتقا خیابان به عنوان مکانی برای خرید و تفریح و اوقات فراغت</p>	<p>-خوانایی عملکردهای درونی -شفافیت؛ در دید بودن -تنوع گونه ریز کاربری‌های تجاری در عین سازگاری -قابلیت مقایسه و دادن قدرت انتخاب به مشتری -سهولت دسترسی پیاده و سواره به مراکز خرید موجود در محور -پیچیده نبودن -دعوت‌کنندگی خریداران</p>	<p>تجاری</p>
<p>-فضاهای به دور از سر و صدا -پیچیدگی بصری و در عین حال فراهم آوردن قابلیت کشف فضا -اتصال و پیوستگی مسیرهای حرکت پیاده و متناسب بودن عرض پیاده رو -تعبیه فضاهای باز و پیاده وسیع در مجاورت خیابان -قراردی نشانه‌ها، علائم، نقشه و کدهای رنگی روشن و قابل درک -اولویت استقرار عملکردهای گردشگری- فرهنگی سبز در مقیاس محلی و ناحیه ای -استقرار و جانمایی عملکردهای فرهنگی، گردشگری و گذران اوقات فراغت در ابنیه فرسوده زمین‌های خالی و رها شده و در عرصه عملیاتی به عنوان کاربری مختلط</p>	<p>-آرامش -کشف فضا -جاذبه بصری و تنوع دید -پیاده مداری -خرید سوغات -تراکم کم جهت حرکت آزادانه در فضا</p>	<p>گردشگری</p>
<p>-بالا بردن میزان نفوذپذیری از طریق زیاد کردن دسترسی از طریق افزایش راههای دسترسی به فضای پیرامون -تقویت نظام شبکه پیاده و سیستم حمل و نقل عمومی -ازدیاد دسترسی بصری جهت کم کردن ترس و ازدیاد احساس خوشامد به فضا؛ امنیت -اتصال و پیوستگی فضایی -وجود تابلوها و علائم نمادین جهت اعلان در دسترس بودن فضا</p>	<p>فراهم آوردن دسترسی آزادانه افراد به فضا -فیزیکی -اجتماعی -بصری -نمادین</p>	<p>ارتباطی</p>

(منبع نگارندگان)

آن محتوای سوالات بسته به صورت پنج گزینه ای تنظیم گردید و هدف از آنها شناخت محور خیابان شیرازی و ایجاد محیطی مطلوب تر از جنبه‌های فضایی، کالبدی، مشخص کردن گره‌های اجتماعی کالبدی و مشکلات حرکت پیاده در محور ورود به حرم مطهر و بوده سپس با استفاده از نرم افزار spssver16 استفاده از تحلیل‌های علی و تو

نتایج تحقیق و آزمون فرضیات برای پاسخگویی به سوالات تحقیق و آزمون فرضیات ابتدا مبانی نظری شناخت سازمان بصری خیابان؛ سازمان فضایی و تحلیل مناظر شهری از طریق برداشت گره‌ها و نشانه‌ها در طول محور شیرازی همینطور تاثیر سیما و نمای محور بر آن بررسی و سپس بعد از جمع آوری اطلاعات میدانی؛ با استفاده از ابزار پرسشنامه که در

عوامل رضایتمندی چون رعایت استاندارد فضاهای پیاده و سواره کیفیت فضا؛ مبلمان موجود؛ چشم انداز و امنیت؛ میزان سرزندگی؛ خاطره انگیزی..... بر رسی شد و ارتباط‌های معنادار مشخص گردید عدد Significance که از طریق روشهای آماری حاصل شد، برای بررسی ارتباط‌های معنادار مورد بررسی قرار گرفت

صیفی و جداول توافقی و فر کو نس تحلیل بین متغیرهای تحقیق به عمل آمد؛ این متغیرهای تحت تا ثیر ویژگیهای حرکتی محور شیرازی و.... بر رضایتمندی شهروندان و زائرین موثر است بنا بر این در آن متغیر وابسته رضایتمندی و متغیر مستقل ویژگی‌های فردی و ارتباط محدوده‌های سنی، جنس‌ها و سطح تحصیلات مختلف و مدت اقامت با هریک از

جدول ۴. ارتباط تحصیلات؛ شغل؛ محدوده‌های سنی مختلف و مدت اقامت با رضایتمندی

Sig	متغیر وابسته رضایتمندی	متغیر مستقل
.۴۴۸	رضایتمندی رابطه معناداری وجود ندارد	میزان تحصیلات
.۶۲۷	رضایتمندی رابطه معناداری وجود ندارد	وضعیت شغلی
.۲۴۰	رضایتمندی رابطه معناداری وجود ندارد	سن
.۰۳۴	رضایتمندی رابطه معناداری وجود دارد	مدت اقامت

از عوامل تا ثیر گذار عمده در بر رسی‌های میدانی یافت شده؛ خیابان شیرازی به عنوان یک مفصل شهری مکانهایی به عنوان گره فعالیتی و کالبدی هستند که در ابتدای محور سمت حرم مطهر دارای کارکرد زیارتی با تعداد زیاد استفاده کنندگان استو کاربریهای تجاری بسیار فعال، یک گره اصلی اجتماعی است و می‌توان در محدوده این گره عملکردهای فرهنگی و اقامتی قرار بگیرند؛ ایجاد فضای شهری در تقاطع محل شارستان با خیابان شیرازی است؛ گره دیگر تقاطع خیابان چهارباغ با محور شیرازی است در این گره کیفیت تناسبات ساختمانی مطرح است؛ گره اصلی بعدی چهارراه شهدا است این فضا از آنجا که دو محور اصلی را به یکدیگر پیوند داده و محل قرار گیری باغ نادری است یک گره کالبدی مهم در مسیر شیرازی است مهمترین آیتم در این گره تردداست که بایستی به سهولت در این مسیر صورت پذیرد؛ در ادامه مسیر پس از چهارراه شهدا تا میدان شهدا ایجاد یک فضای شهری که می‌تواند حاصل یک گشایش فضایی بوده و با قرارگیری

(منبع نگارندگان) از تعداد ۱۸۳ پرسشنامه پر شده ۳۱،۵۸ درصد شهر و ندان مشهدی و ۶۸،۴۲ درصد مرد بوط به زائرین است که ۳۹ درصد زن و ۶۱ درصد مرد و بیشتر پاسخگویان ۲۴ درصد در محدوده سنی ۳۰-۳۹ و کمترین آنها ۳ درصد در محدوده سنی زیر ۱۸ سال قرار دارند. (جدول شماره ۵) همچنین نتایج نشان داد که پاسخگویان سطح تحصیلات متفاوتی دارند، به طوریکه بیشتر آنها دیپلم به بالا و ۸۹،۷۶ درصد بودند و تعداد شاغلین ۷۰/۱۷٪ و غیر شاغل ۲۹/۸۳٪ و کمترین و بیشترین مدت اقامت از ۳ روز تا ۱۴ روز در بخش زائرین بوده است

جدول ۵. بررسی محدوده سنی افراد پاسخگو به

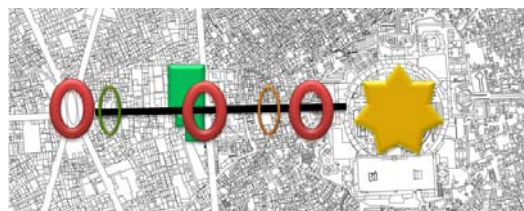
پرسشنامه‌ها

محدوده سنی	۷	کمتر از ۱۸ سال
	۱۸	۱۸ - ۱۹ سال
	۳۵	۲۰ - ۲۹ سال
	۴۴	۳۰ - ۳۹ سال
	۲۹	۴۰ - ۴۹ سال
	۲۶	۵۰ - ۵۹ سال
	۱۶	۶۰ - ۶۴ سال
	۸	بدون پاسخ

(منبع نگارندگان)

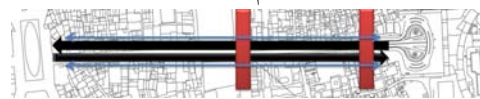
ارگانیک و سنتی می‌باشد و ترکیب پیچیده و نامنظمی از معابر باریک و پر پیچ و خم است؛ حرکت اتومبیل در این معابر بسیار مشکل است در بررسی دسترسی‌های راسته شیرازی، در حد فاصل میدان شهدا و حرم مطهر ۲۰ تقاطع وجود دارد عرض این ۲۰ تقاطع کمتر از ۶ متر و ماشین رو هستند و عدم رعایت سلسله مراتب دسترسی مشهود است بنابراین، سیاستگذاری بایستی درجهتی صورت پذیرد تا حداقل مزاحمت ترافیکی را برای این خیابان داشته باشد، راسته شیرازی که یک شریانی شهری است و لازم است که تداخل ترافیک سواره و پیاده در آن به حداقل برسد بررسی محورها و تقاطع‌های موجود؛ این راسته به عنوان یکی از مهمترین محورها در ساختار شبکه دسترسی شهر مشهد محسوب می‌شود و بدلیل زیر از اهمیت فوق العاده ای برخوردار است؛ منتهی شدن به حرم مطهر؛ مهمترین محور دسترسی درون شهری به بخش مرکزی شهر مشهد؛ شریانی شهری بودن؛ استقرار کاربری‌های عمده مقیاس شهر در حاشیه آن بویژه تجاریها عرض فعلی خیابان شیرازی ۳۰ متر است که در طرح تفضیلی مصوب ۴۵ متر پیش بینی شده است. تخریب و نوسازی محدوده ی حاشیه بخش‌هایی از این خیابان، باعث شده تا پیاده روها دارای عرض متفاوتی باشند عرض باند سواره رو هر طرف ۱۰ متر و عرض پیاده رو با فضای سبز و کانو حدود ۴ متر است بر اساس طرح تعریض که منجر به عقب نشینی ساختمان ۱۲ متر در نظر گرفته شده؛ در این راسته می‌بایست طراحی حرکت‌های نمای خیابانها سیمای شهری و فضای خیابان، هدفمندی حرکت و توجه به سمت حرم مطهر را در میدان شهدا تا چهارراه شهدا و چهارراه شهدا تا حرم مطهر تشدید نماید بنابراین، عابرین پیاده هنگام عبور از عرض خیابان در وسط

کاربریهای مناسب پاسخگوی فضا به عنوان یک گره اجتماعی نیز مطرح باشد؛ در انتهای مسیر، خیابان شیرازی به میدان شهدا منتهی می‌شود از آنجا که این میدان به صورت یک فضای شهری در حال ساماندهی است یک گره کالبدی اجتماعی است .



دسترسی پیاده در محورهای منتهی به حرم، حرکت درطول پیاده رو به سمت مجموعه حرم و بالعکس می‌باشد از این رو تداخل حرکت پیاده و سواره در طول محور شیرازی و نیز چهارراه شهدا و حرکت عرضی عابران پیاده به علت ریزکاربری‌های در دو سمت خیابان است دسترسی سواره محور شیرازی به دلیل دوطرفه بودن مسیر حرکتی، تامین کننده دسترسی سواره در کل طول مسیر است از مشکلات این محور در زمینه حرکت سواره بخصوص در ایام خاص نظیر عید نوروز، مناسبت‌های مذهبی و تعطیلات تابستانی یکی از شاخص ترین آنها مسائل و مشکلات ترافیکی و کمبود فضای پارکینگ است و کمبودهای بخش حمل و نقل در ایام خاص مواردی چون کمبود پارکینگ، کمبود سطح معابر و کیفیت نامناسب معابر موجود و کمبود حمل و نقل همگانی؛ اطلاع رسانی نامناسب به زائرین و مجاورین؛ عدم وجود مدیریت و برنامه ریزی صحیح؛ افزایش حجم وسایل نقلیه؛ کمبود تسهیلات عابر پیاده است. محور خیابان شیرازی یکی از چهار محور اصلی موجود منتهی به حرم مطهر است بررسی ویژگیهای حرکتی؛ محورهای اصلی از میدان شهدا و حرم مطهر متأثر از پتانسیلهای اطراف بوده اند ولی شکل گیری شبکه ارتباطی محدوده بافت اطراف

خیابان به سمت حرم مطهر می ایستند و ادای احترام مینمایند و می بایستی تفاوت در ورود از فضایی مادی به فضای معنوی امکان پذیر باشد، هنوز نقش حرکت عابر پیاده به سمت حرم مطهر ضعیف است و حرکت سواره از اهمیت بیشتری برخوردار است از میدان شهدا تا چهارراه شهدا خود فضایی به شدت اجتماعی است خیلی از دسته های عزاداری از این میدان جمع می شوند و سپس به سمت حرم حرکت می کنند؛ از چهارراه شهدا تا حرم مطهر یک فضا و شروع حرکت مجدد به سمت حرم مطهر است از آنجایی که این راسته در کل شهر جزء خیابانهای شریانی می باشد، بنابراین، تداخل ترافیک عبوری و محلی در آن بایستی به حد اقل برسد، در حال حاضر این خیابان در ایفای نقش اصلی ترافیکی خود در ساختار شبکه دسترسی کل شهر دچار مشکل است با توجه به اینکه این راستا دارای عرض مصوب ۴۵ متر است بایستی ترافیک عبوری به روانی در آن حرکت کند تا خللی به ساماندهی ترافیک در کل شهر وارد نیاید و در نزدیک شدن به حرم مطهر نقش پیاده ها بر سوار برتری یابد تبدیل فضا به فضای گذار از زندگی روزمره شهری به سمت معنویت فضای حرم مطهر مد نظر باشد.



تداخل حرکت پیاده و سواره

بنابراین، در بررسی وضع موجود محور شیرازی و ویژگیهای حرکتی عرض سواره رو و پیاده رو خیابان شیرازی به نظر اکثر استفاده کنندگان (بسیاربد 56,60 درصد) و اهمیت این دو پارامتر را (زیاد 42,46 درصد) ارزش یابی کرده اند و عرض این خیابان کم می باشد بخصوص در مراسم مذهبی و اعیاد همینطور وجود سد معبر به دلیل کارهای

ساختمانی و عمرانی در خیابان و مهمترین مشکل عابران پیاده جهت پیاده روی، مشکلات کالبدی پیاده روها می باشد؛ ناهمواری و عدم تداوم مسیر مسیره های عبور پیاده در سطح باید قابل عبور برای همه افراد از جمله ناتوانان جسمی، سالخوردگان، کودکان و افراد همراه با کالسکه بچه، افراد روی صندلی چرخ دار باشد و هر گونه مانعی که در هنگام عبور خطر آفرین باشد، باید از سرراه برداشته شود؛ محل تقاطع مسیر پیاده و سواره که وجود عوامل هشدار دهنده مثل تغییر جنس پوشش کف، و اختلاف سطح مناسب، علائم حسی لازم و رامپ و جداول کوتاهی که در محل های مناسب امکان حرکت ایمن پیاده و دسترسی افراد روی صندلی چرخ دار را نیز فراهم آورد، بچشم نمی خورد؛ بنابراین، استفاده کنندگان آن را (بد ۵۴ درصد) و اهمیت این پارامتر را (زیاد ۴۳ درصد) ارزش یابی کرده اند عدم تناسب عرض پیاده رو و حجم پیاده باعث رانده شدن حرکت پیاده به مسیر سواره رو می گردد در عرض پیاده روها تاثیر گذارده و باعث نابسامانی حرکت می شود؛ عدم تناسب عرض پیاده رو و جمعیت پیاده؛ تغییرات موقت در عرض مفید در اثر ساختمان سازیهای مجاور؛ وجود موانع ناشی از رخ دادن فعالیت های ایستا در مسیر جریان حرکت پیاده کمبود فضای مناسب جهت حرکت پیاده؛ مسأله تداخل حرکت پیاده و سواره و پایین آمدن ایمنی پیاده موانع فوق در مسیرهای مخصوص پیاده باعث می شود که پیاده ها از فضای غیر مجاز نامناسب و ناامن استفاده کنند؛ بنابراین، استفاده کنندگان ایمنی در حرکت را (بد ۴۹ درصد) و اهمیت این پارامتر را (زیاد ۵۲ درصد) ارزش یابی کرده اند اما بیش از آن مسأله آرامش فضا به عنوان آستانه ورود به یک فضای مقدس و حضور سواره در این فضاست ضمن اینکه

گره‌های شهری در تقاطع‌ها، و نیز ایجاد نقاط مکث از طریق عقب رفتگی بدنه‌های حاشیه خیابان امکان پذیر خواهد بود این مکان‌ها فضاهایی به منظور ایجاد حس مکان و امنیت محیط و عابرین پیاده، ایجاد حس مشارکت و حضور فعال افراد و گروه‌ها تبدیل شده اند (فرزبود ۱۳۸۴) در طراحی این گونه از فضاهای باز عمومی می‌بایست عواملی همچون تجمع پذیری، یکپارچگی، تعیین فضایی، سرزندگی و انعطاف مد نظر باشد. ارتباط بین این فاکتور در خیابان و محدوده سنی ارتباط معنادار وجود دارد.

یکی از مشکلات ایجاد شده و عدم رضایت مشترک بین شهروندان و زائرین مکان و نوع مبلمان موجود در محور شیرازی عنوان شد؛ نیمکت برای نشستن و استراحت و یا حتی تماشای فعالیتها مشاهده نمی‌شود و مردم از بلوک‌های بتن جدا کننده مسیر سواره و پیاده و یا لبه پله‌های مغازه‌ها و اماکن حاشیه محور برای نشستن استفاده می‌کنند. محلی برای نشستن کوتاه مدت، محلی برای اجرای مراسم مذهبی با وسعت زیاد نیاز است بلوکها، پایه‌ها و پانل‌های جداسازی مسیرها که در وضعیت حاضر مشاهده می‌شود که عبور و یلچر و کالسکه از میان آنها تقریباً غیر ممکن است در جائیکه مانعی برای دسترسی و سائل نقلیه نصب می‌شود فاصله موانع از هم باید تقریباً ۱ متر باشد بنابراین، استفاده کنندگان شرایط مبلمان شهری جهت نیمکت (بد ۵۱ درصد) و اهمیت این پارامتر را (زیاد ۴۹ درصد) ارز یابی کرده اند نورپردازی موجود باعث عدم روشنایی محیطی مناسبی شده در قسمت مسجد ملاهاشم حدود ۶۰ متر از پیاده رو بشدت تاریک است و استفاده کنندگان (متوسط ۴۶ درصد) و اهمیت این پارامتر را (زیاد ۴۹ درصد) ارز یابی کرده اند؛ مکان یابی آبخوری‌ها به دلیل قابل دسترس بودن برا

قرار گیری مسیر آن در کوتاهترین قسمت مسیر دسترسی دایره وار ورودی و مسأله روانی استفاده از کوتاه ترین مسیر برای دسترسی عابر پیاده تداخل بالا ی حرکت سواره و پیاده را در مسیر مخصوص سواره و خطوط تاکسی و اتوبوس جلوی ورودی حرم ایجاد می‌کند که خود اغتشاش زیادی در محور ورودی ایجاد کرده و به خطر افتادن ایمنی عابر پیاده در اثر ترغیب به استفاده از فضای حرکتی سواره که نتایج بررسی‌ها حاکی از آن است ارتباط بین این فاکتورها در بخش زائرین و شهر وندان، ارتباط معنادار وجود دارد

یکی از موارد عدم رضایتمندی زائرین کمبود فضاهای باز عمومی و فضاهای سبزر در این محور بود خیابان شیرازی محوری خطی است که در وضعیت فعلی بیشتر نقش حرکتی داشته و نیاز به وجود فضاهای باز دارد؛ بنابراین، استفاده کنندگان فضای سبز پیاده روها (بد ۴۷ درصد) و اهمیت این پارامتر را (بسیار زیاد ۶۴ درصد) ارز یابی کرده اند و فضا برای رفع خستگی (بسیار بد ۶۳ درصد) و اهمیت این پارامتر را (زیاد ۵۱ درصد) ارز یابی کرده اند و فضای باز برای انتظار و توقف در روزهای خاص (بسیار بد ۶۹ درصد) و اهمیت این پارامتر را (زیاد ۵۶ درصد) ارز یابی کرده اند در این محور بخش‌های شرقی منتهی به زیر گذر حرم و بخش غربی منتهی به میدان شهدا در منتهی الیه راستای خیابان شیرازی و تقاطع ایجاد شونده شارستان، چهار راه شهدا، بافت تخریبی در بخش غربی در قسمت‌های میانی محور شیرازی در جهت ایجاد فضاهای باز عمومی مطرح هستند؛ ماهیت کالبدی فضاهای باز تحت تأثیر عواملی مثل نوع و موقعیت بدنه‌ها، مقیاس، کف، ... است در فضاهای شهری خطی از قبیل خیابان، ایجاد فضاهای باز عمومی در قالب

...که در بسیاری موارد دچار آسیب دیدگی نیز شده اند. بافت کف سازی رامپها همگی از آسفالت است که میبایست از کف سازی زبر و بافت دار باشد که ایمنی حرکت ویلچر و کالسکه را فراهم سازد عدم تداوم کفسازی و قطع شدن طرح و شکل در فواصل کوتاه، نیاز به تأکید و توجه به انتهای مسیر که وجود حرم مطهر است را از بین برده است، هم اکنون بخش اعظمی از حرکت پیاده در فضاهای مخصوص حرکت سواره می باشد. استفاده کنندگان رنگ کفسازی پیاده رو (متوسط ۴۸ درصد) و اهمیت این پارامتر را (متوسط ۳۹ درصد) ارزشیابی کرده اند و جنس مصالح پیاده رو (۶۶ درصد) و اهمیت این پارامتر را (زیاد ۵۵ درصد) ارزشیابی کرده اند پژوهش حاکی از آن است که بین مدت اقامت با رضایتمندی ارتباط معناداری وجود دارد.

ی عموم مردم از جمله معلولین مناسب ولی دارای حجم بزرگی است و دارای ترکیب بندی مناسبی با جداره‌هایی باشد استفاده کنندگان (خوب ۴۲ درصد) و اهمیت این پارامتر را (متوسط ۳۸ درصد) ارزشیابی کرده اند؛ عدم هماهنگی شکلی، رنگ و فرم سطوحی زباله و اغلب در بین فضاهای توقف ماشینها نصب شده اند؛ تعداد نامتعادل با میزان نیاز و در مکانهای نامناسب و غیر قابل استفاده است تغییرات عرض پیاده روها در اثر اشغال سطوحی زباله، صندوقهای صدقات، دکه فروش بلیط، جعبه‌های پست برق، تلفن و غیره و عدم تعریف فضاهای مشخص جهت مکثها و حرکتها، وجود پیش آمدگیها و عقب رفتگیها، حجم زیاد عبور و مرور کنندگان، همگی از عواملی هستند که باعث از دست رفتن عرض مفید عبوری شده بود در محور مورد نظر گونه‌های مختلف کفسازی با رنگها و مصالح گوناگون در پیاده رو استفاده شده است اعم از بتنی، سنگی و با رنگهای سفید و قرمز و

جدول ۶. مشکلات نیازهای حرکتی عابرین پیاده زائر و شهروند؛ در خیابان شیرازی و بهبود آن

نیازهای حرکتی عابرین پیاده زائر و شهروند			
فضایی کالبدی	ایمنی حرکت	سهولت حرکت	مشکلات فضای موجود خیابان شیرازی
<p>- عدم وجود جذابیت کافی برای عابر پیاده که استفاده از لاین پیاده را ترجیح دهد.</p> <p>- عدم وجود تنوع کافی و کاربرد رنگ مناسب در طراحی فضای سبز</p> <p>- عدم وجود هماهنگی در مبلمان</p> <p>- روند بلندمرتبه سازی در جداره خیابان باعث افزایش محصوریت فضا و دیده نشدن حرم و از بین بردن حس معنوی موجود می گردد</p> <p>- وجود نداشتن مبلمان مناسب در طول خیابان جهت توقف و استراحت کوتاه استفاده کنندگان با گروههای سنی و تواناییهای جسمی مختلف</p> <p>- آشفتگی هویت و حس مکان در صورت ادامه ساخت و سزهای ناماهنگ و ضعیف در کنار همدیگر</p>	<p>- عدم ایمنی در حرکت تداخل پیاده و سواره در قسمتهایی از فضا</p> <p>- استفاده نشدن فضایی که برای عابر پیاده طراحی شده به دلیل تداخل زیاد مبلمان با جریان حرکت در لاین وسط پیاده</p> <p>- عدم امکان حرکت به دلیل روشنایی نامناسب، وجود اختلاف سطح تک پله، شلوغی بیش از حد تخریب میادین و گردها و مکانهای فعالیت جمعی و تبدیل آنها به چهارراه</p>	<p>- توزیع فضایی نامناسب جمعیت در فضای پیاده</p> <p>- مکان گزینی نامناسب مبلمان و اختلال در مسیر حرکت</p> <p>- ایجاد تعدد تداخلات پیاده و سواره به دلیل ورود پیاده به فضاهای اختصاص داده شده به سواره و از بین رفتن ایمنی پیاده</p> <p>- وجود برخورد پیاده و کند شدن جریان حرکت برای اثر وجود مبلمان شهری در مکان نامناسب</p> <p>- عدم پیش بینی فضا برای توقف عابر جهت رفع خستگی، انتظار برای همراهان و توقف در روزهای خاص برای تماشای دسته‌های مذهبی</p> <p>- تبدیل هر برآمدگی به فضایی برای نشستن و بر هم زدن نظم محیط و ایجاد آفتابش بصری و حرکتی به خصوص در نقاط ورودی</p> <p>- عدم وجود فضاهای مناسب برای نشستن و انتظار در ایستگاهها</p> <p>- عدم وجود ایمنی مناسب در هنگام سوار شدن پیاده</p>	

<p>-افزایش بهره‌وری و خوانایی -ایجاد فضاهای سبز متمرکز در بافت فر سوده -حفظ و ارتقاء کیفیتهای اکولوژیک در بافت -سه حداقل رساندن آلودگیهای زیست محیطی آلودگیهای شنیداری و دیداری - توزیع الگوهای هویتی بومی معماری در جداره‌های محدوده مستقیم خیابان - استفاده بهینه از اراضی بایر و خالی و بلااستفاده موجود</p>	<p>-اندیشیدن تمهیداتی برای به حد اقل رساندن تداخلات حرکتی پیاده و سواره مانند بستن یکی از لاینهای سواره و اختصاص آن به عابر پیاده</p>	<p>-سهولت دسترسی به ورودی مجموعه -وجود فضاهای در نظر گرفته شده برای حرکت پیاده و قابلیت آنها برای طراحی مناسب -سهولت دسترسی و استفاده از وسائل نقلیه -وجود قابلیت ساماندهی کردن مناسب فضاهای سواره -تعریف مشخص مسیرهای پیاده و هدایت زائرین -وجود فضاهایی با تراکم حرکتی پایین با قابلیت تبدیل به فضای توقف -امکان تلفیق فضای نشستن با فضای سبز</p>	<p>پیش بینی</p>
---	---	---	-----------------

(منبع: نگارندگان)

کدام قسمت خیابان شیرازی احساس خوشایندی
دارید ۹۹,۷ پاسخ دهندگان دید به سمت حرم مطهر
حضرت رضا (ع) را نام بردند .

تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از پرسشنامه‌ها با
استفاده از آزمون فریدمن Friedman برای تعیین مهم
ترین و کم اهمیت ترین عوامل مؤثر بر رضایتمندی
استفاده کنندگان در محیط نرم افزار نشان داد مهمترین
عوامل، به ترتیب، وضعیت فضاهای باز و
سبز؛ پارکینگ؛ پیاده‌روها، تردد و سائط نقلیه عرض
سواره رو و عرض پیاده‌روها و کم اهمیت ترین
عوامل، به ترتیب، آب‌خور یورنگ پیاده رو هستند.

جدول ۷. رضایتمندی از وضعیت موجود و میزان اهمیت فاکتورهای مؤثر در رضایتمندی شهروندان و زائرین

فاکتورها		وضع موجود	میزان اهمیت
شرایط خیابان و پیاده رو	سطح پیاده‌رو (شرایط کلی پیاده رو)	متوسط (۴۸ درصد)	زیاد (۴۴ درصد)
	ایمنی در حرکت	بد (۴۹ درصد)	زیاد (۵۲ درصد)
	عرض پیاده رو	بسیار بد (۳۶ درصد)	زیاد (۴۶ درصد)
	رنگ کفسازی پیاده رو	متوسط (۴۸ درصد)	متوسط (۳۹ درصد)
	جنس مصالح پیاده رو	بد (۴۶ درصد)	زیاد (۵۵ درصد)
	مناسبسازی پیاده رو (معلولین و.....)	بد (۵۴ درصد)	زیاد (۴۳ درصد)
	عرض سواره	بسیار بد (۵۶ درصد)	زیاد (۴۲ درصد)
	تردد و سائط نقلیه	بسیار بد (۵۵ درصد)	بسیار زیاد (۵۱ درصد)
	جدول بندی خیابان	متوسط (۴۵ درصد)	متوسط (۴۱ درصد)
	کانالها، چوبها	بسیار بد (۵۱ درصد)	بسیار زیاد (۴۳ درصد)
	پلهای روی چوبها	متوسط (۴۰ درصد)	زیاد (۵۱ درصد)
	مکان خطوط عابر پیاده	متوسط (۳۹ درصد)	زیاد (۴۸ درصد)
	ایستگاه اتوبوس	بد (۵۸ درصد)	متوسط (۴۵ درصد)
شرایط مبلمان شهری	پارکینگ	بد (۶۷ درصد)	زیاد (۵۲ درصد)
	نیمکتها	بد (۵۱ درصد)	زیاد (۴۹ درصد)
	روشنایی خیابانها	متوسط (۴۶ درصد)	زیاد (۴۹ درصد)
تابلوها	آبخوری	خوب (۴۲ درصد)	متوسط (۳۸ درصد)
	تابلوهای اسامی کوچه‌ها و خیابانها	متوسط (۵۷ درصد)	زیاد (۵۱ درصد)

در پاسخ به سؤال که تا چه حد خیابان شیرازی برای
فعالیت‌های مختلف مناسب است، در رابطه با فعالیت
خرید ۹۷ درصد از زائران و ۲ درصد از شهروندان
برای خرید مناسب دانسته‌اند و در پاسخ به سؤال
میزان کیفیت فضا برای ملاقات و گفتگو، ۸,۲ درصد
مناسب، در حالی که ۹۱,۸ درصد پایین عنوان کرده
اند و جهت فعالیت‌های جمعی ۷۸ درصد مناسب و ۲۲
درصد کیفیت آن را برای فعالیت‌های جمعی متوسط
دانسته‌اند. خیابانهای مطلوب به نظر آنان خیابان
کوهسنگی؛ بلوار سجاده؛ فرامرز عباسی؛ ملک آباد و
احمد آباد عنوان شد در پاسخ به سؤال که نسبت به

فضای باز عمومی و فضاهای سبز	فضای سبز پیاده روها	بد (۴۷ درصد)	بسیار زیاد (۶۴ درصد)
	فضا برای رفع خستگی	بسیار بد (۶۳ درصد)	زیاد (۵۱ درصد)
	انتظار و توقف در روزهای خاص	بسیار بد (۶۹ درصد)	زیاد (۵۶ درصد)

(منبع نگارندگان)

آزمون فر ضیات.

۱- فر ضیه اول مبنی بر اینکه؛ به نظر می‌رسد میزان فضای خیابان در بخش مرکزی مشهد محور شیرازی به عنوان یک مفصل شهری مقداری ثابت و محدود مانده در حالیکه نیازهای زائران و شهروندان از آن به لحاظ کمی و کیفی در حال افزایش است.

در این راستا مبانی نظری معیارهای استاندارد خیابان و پیاده روها و رعایت آنها که نشان دهنده رسیدن به فضای مطلوب و افزایش رضایت افراد است بر رسی شد محور شیرازی یکی از ورودیهای اصلی به حرم مطهر حضرت رضا (ع) که علاوه بر زائرین شهروندان مشهدی نیز اکثراً از همین مسیر استفاده می‌کنند بنابراین، این محور به عنوان یک گره فعالیتی و کالبدی اهمیت خاصی داشته و مشکلاتی حرکتی و دسترسی آن با توجه به کارکردها شامل جریان حرکتی زائرین برای دسترسی به حرم مطهر؛ جریان حرکت و مکث آیینی و مذهبی در روزهای خاص که دارای حجم ترافیک انسانی بسیار بالایی است و بخش عمده ای از مراسم مذهبی در محورهای منتهی به حرم مطهر که تعداد عابریین پیاده را تا صدها برابر روزهای عادی افزایش می‌یابد در حال حاضر این خیابان در ایفای نقش اصلی در ساختار شبکه دسترسی دچار مشکل در مسائل ترافیکی؛ کالبدی و خدماتی است؛ راسته شیرازی یک شریانی شهری است و با توجه به تعداد روز افزون جمعیت زائرین و شهروندان عرض فعلی خیابان شیرازی جوابگوی نیازهای افراد نیست و نارضایتی آنان را بدنبال داشته است و علت اصلی عدم انطباق کمیت فضاهای موجود در خیابان با نیازها است و فرضیه تایید می‌گردد

۲- فر ضیه دوم مبنی بر اینکه؛ به نظر می‌رسد عدم انطباق فضای خیابان شیرازی با الگوهای رفتاری زائرین و شهروندان باعث نارضایتی آنان شده است.

با توجه به الگوهای رفتاری استفاده کنندگان و بررسی میدانی و جمع آوری اطلاعات وضع موجود و شناسایی مشکلات در محور شیرازی و پرسش از مردم به تعداد ۱۸۳ پرسشنامه بین زائرین و شهروندان اعم از افراد عادی و معلول؛ سالمندان و.. توزیع شد و با توجه به درصد بالای پاسخ دهندگان مبنی بر عدم رضایت بخصوص در دسترسی‌های شهری به علت عدم رعایت مقررات شهر سازی و معماری؛ اغتشاش بصری و پایین آوردن سطح کیفیت فضایی و شأن فضا نابسامانی و عدم همخوانی مبلمان؛ کمبود فضای باز و سبز و پارکینگ؛ آلودگی صوتی و ازدحام و شلوغی باعث شده بین فضای خیابان شیرازی و نحوه استفاده از آن تعارض بوجود بیاید و باعث افزایش نارضایتی شهر وندان و زائران گردد و فر ضیه تایید می‌شود.

نتیجه گیری

طراحی فضاهای خیابان شیرازی می‌بایست بیانگر سیر حرکت از فضای مادی به سوی فضای قدسی حرم مطهر باشد بنابراین، پیشنهاد می‌گردد داشتن وضوح مسیر، نظم؛ خوانایی عملکردی و کالبدی؛ انعطاف پذیری در مبلمان و تجهیزات شهری؛ توجه به نیازهای متنوع گروه‌های سنی و جنسی استفاده کننده؛ طراحی مناسب فضاهای مفصل مابین فضاهای درونی و بیرونی ابنیه تجاری؛ نورپردازی مناسب و پرهیز از ایجاد گوشه‌های تاریک؛ حفظ بناهای دارای معماری اسلامی ایرانی و خاطره انگیز در جهت جذب گردشگران؛ ایجاد پارکینگ طبقاتی و در طراحی کالبدی تقاطع‌های محور شیرازی می‌بایست؛ توجه به ریتم‌های عمودی؛ استفاده از ریتم‌های عمودی در محل شکستگی و تغییر ارتفاع نما؛ برقراری ریتم‌های افقی و تقسیم افقی سطوح؛ استفاده از مصالح و رنگ‌های متفاوت رادر نظر گرفت همینطور جهت ایجاد انعطاف پذیری اختلاط ریز کاربری‌ها؛ ایجاد فضاهای باز چند عملکردی در طول

رفیع پور، فرامرز مقدمه ای بر جامعه شناسی کاربردی .

تهران: شرکت سهامی انتشار ۱۳۸۲

زریونی - محمد رضا؛ طراحی راه در محیط‌های شهری؛

مجله آبادی: ۱۳۷۵، دوره ۶، شماره ۲۰

شفیعی، سعید، مبانی و فنون طراحی شهری، نشر

اسلیمی، .، ۱۳۸۰

صالحی، اسماعیل، ، ویژگی‌های محیطی فضاهای شهری

امن، نشر مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و

معماری. ۱۳۸۷.

عباس زادگان، مصطفی؛ نگرش نهضت مدرن معماری،

شهری به فضاهای شهری ۱۳۸۳ - شهرداریها ۶۷ -

سازمان شهرداریها

عر فانیان؛ مونا؛ سیری در تجربه‌های مداخله در بافت

مرکز مشهد نشریه هفت شهر؛ دوفصلنامه عمران،

بهسازی شهری (مرمت شهری) سال دوم، شماره ۳،

بهار ۱۳۸۰

فرزبود، سولماز، برنامه ریزی در راستای جداسازی

ترافیک سواره و پیاده در بافت مرکزی تجریش

، پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی و برنامه ریزی

شهری، دانشگاه تربیت مدرس. ، ۱۳۸۴

قریب؛ فریدون؛ امکان سنجی ایجاد مسیرهای پیاده و

دوچرخه در محدوده تهران قدیم؛ هنرهای زیبا؛

۱۳۸۳ دوره ۱۹ شماره ۱۹

قرائی، فریبا پیاده راه و کاهش آلودگی هوا. ما هنامه

پژوهشی آموزشی شهرداریها. شماره ۵۲. شهریور

۱۳۸۲

مجتهد سیستانی، ارم شاخصه‌های کیفی مطلوبیت پیاده و

خیابان‌های شهری، کنفرانس بین المللی دانشجویان

عمران، سمنان ، ۱۳۸۷

Rivlin, K. Ston public space. Environment and Behaviour series, Cambridge University. London, 2007.

Tibbalds, F. (1992), Making People-friendly Towns: Improving the Public Environment in Towns & Cities, London, Longman press

Nosal, Bob. (2009), "Creating Walkable and Transit-Supportive Communities in Halton" Region Health Department of Halton University

محور؛ توزیع متعادل کاربری‌های متنوع که در طول شبانه روز فعال باشند؛ جهت افزایش سرزندگی منع استقرار کاربری‌های درشت دانه و اداری غیرفعال در ساعات غیر اداری جهت ایجاد خاطره انگیزی جلوگیری از تک عملکردی شدن؛ تقویت فضاهای فراغتی و سبز؛ جهت کاهش تداخل حرکتی پیرامون تقاطع‌ها عریض تر در نظر گرفتن مسیرهای پیاده عریض در محل قرارگیری کاربری‌های پر مراجعه، انجام عقب نشینی؛ لازم در نظر گرفتن رواق و... در جهت منطبق شدن کاربری‌های موجود با کاربری‌های مورد انتظار جلوگیری از توسعه فعالیت کاربری‌های نامتجانس؛ عدم تداخل پیاده و سواره؛ عقب نشینی ساختمانها؛ در نظر داشتن حضور معلولین و گروه هدف در فضا می‌بایست مد نظر باشد. ساماندهی این محور در بخش مرکزی شهر، نوید بخش چشم انداز روشن توسعه است بنابراین، می‌بایست؛ حد فاصل حرم مطهر تا میدان شهدا مطابق با طرح تفصیلی به صورت یک خیابان ۴۵ متری اجرا گردد و به عنوان مسیری شاخص، منسجم، زیبا؛ سرزنده و دربرگیرنده حیات خاطره ای محیط معنوی و فعالیت‌های مرتبط با نیاز شهروندان و زائرین حرم امام رضا (ع) باشد.

منابع

بحرینی؛ حسین؛ تحلیل فضاهای شهری؛ انتشارات

دانشگاه تهران ۱۳۸۴

بتلی و همکاران. ، محیط‌های پاسخده، مترجم: مصطفی

بهبادفر، نشر دانشگاه علم و صنعت ایران ۱۳۸۲

پاکزاد، جهان‌شاه. راهنمای طراحی فضاهای شهری در

ایران. شرکت طرح و نشر پیام سیما. تهران. ۱۳۸۴

پاکزاد، جهان‌شاه ، مقالاتی در باب طراحی

شهری، گردآورنده الهام سوری، نشر شهیدی، ۱۳۸۶

تیبالدز، فرانسیس؛ شهرسازی شهروندگرا؛ ارتقای

عرصه‌های همگانی و محیط‌های شهری، مترجم :

محمد احمدی نژاد، اصفهان، نشر خاک ۱۳۸۵