

پروژه های محرک توسعه، گامی در جهت ارتقای کیفی فضای شهری خیابان نمونه موردی: خیابان امام خمینی یزد

نسیم طاهری ۱

فاطمه تقوایی ۲

چکیده:

در سراسر جهان ارتقای کیفی فضاهای شهری با هدف افزایش حضورپذیری و انجام انواع فعالیت‌های انسانی، یکی از محوری‌ترین نقاط توجه برنامه‌ریزان و طراحان شهری است که در این میان، فضای شهری خیابان به عنوان اولین عرصه عمومی مرتبط با زندگی اجتماعی مردم، نقشی اساسی را بر عهده دارد. با وجود این مهم، مروری بر ادبیات دو قرن اخیر خیابان، نشان از آن دارد که با پیشرفت تکنولوژی و ورود بدون کنترل اتومبیل در شهرها و غلبه آن بر پیاده، به همراه عدم توجه به حفظ و ارتقای کیفیت‌های خیابان از منظر پیاده، نقش اجتماعی خیابان در مقابل نقش دسترسی آن به فراموشی سپرده شده است. این نوع برخورد علاوه بر مشکلات ترافیکی و تداخل‌های نامناسب سواره و پیاده، منجر به بروز مشکلات هویتی شهروندان و مخاطبان در ارتباط با شهر شده است. لذا بازنگری همه جانبه فضای خیابان، ضرورتی اجتناب ناپذیر بنظر می‌رسد.

خیابان امام خمینی شهر یزد نیز، در مقام خیابانی اصلی در مرکز شهر دیروز و امروز، با سابقه تاریخی طولانی در ادامه حرکت‌های تجددگرایانه عهد رضاشاهی، بر شالوده اصلی بافت تاریخی یزد کشیده شده است. در طول سالیان و با افزایش روزافزون نیاز به عبور خودروهای شخصی، نقش دسترسی سواره این خیابان نسبت به نقش اجتماعی آن برتری یافته که این مشکل به اضافه مسائل کالبدی، عملکردی موجود در خیابان، موجب تهیه طرح‌های ساماندهی در خیابان امام گردیده است. اما در تهیه و اجرای این طرح‌ها، دیدگاهی همه جانبه که منجر به افزایش حضور و فعالیت مردمی شود، بکار بسته نشده است، بنابراین انتظارات مخاطب را در مقام یک خیابان مطلوب مرکز شهر که عرصه‌ای اجتماعی و برقرارکننده ارتباطات اجتماعی است، برآورده نمی‌سازد.

از اینرو هدف از پژوهش حاضر دستیابی به رویکردی جامع جهت ارتقای کیفی فضای شهری خیابان از منظر دانش طراحی شهری بوده است؛ لذا در این مسیر پس از آشنایی با مبانی نظری مواجهه با موضوع، بر اساس روندی فرایندگرا، ابتدا شناخت و تحلیل نمونه موردی در ابعاد مختلف طراحی شهری صورت گرفته و در ادامه با توجه به اهداف عملیاتی و چشم‌انداز خیابان امام، راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌های اجرایی در قالب پروژه‌های محرک توسعه تدوین گردیده است. روش تحقیق مطالعه حاضر توصیفی-تحلیلی و گردآوری داده‌ها در این پژوهش، بر اساس مطالعات اسنادی و کتابخانه‌ای و برداشت‌های میدانی انجام شده است. عمده نتایج تحقیق حاضر نیز، ارائه برنامه‌های تدوین شده در قالب ۴ گروه پروژه‌های محرک توسعه در مقیاس فضای شهری خیابان بوده است و نهایتاً دو نقشه جانمایی برنامه‌های اجرایی در خیابان امام و همچنین الگوسازی برنامه‌های پیشنهادی، از دستاوردهای اصلی این پژوهش می‌باشد.

کلمات کلیدی: خیابان، فضای شهری، طراحی شهری، ساماندهی، پروژه محرک توسعه

۱ کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه یزد nasim.taheri1987@gmail.com

۲ کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه یزد Fatemehtaghvae@gmail.com

مقدمه

بازشناسی متون و تجارب طراحی شهری در سراسر دنیا نشان‌دهنده اختصاص درصد قابل توجهی از کانون‌های بحث به مقوله خیابان شهری است. خیابان به عنوان یکی از عناصر مهم شکل‌دهنده فرم اصلی شهر، نمادفرهنگی و اجتماعی و برقرارکننده ارتباط فضایی و اتصال فعالیت‌های شهری بوده و همواره مورد توجه شهرسازان و برنامه‌ریزان شهری قرار داشته است.

در این بین خیابان مرکز شهر که در مقام قلب تپنده شهر عمل می‌کند نقش سنگین‌تری را در این ارتباط و اتصال در سازمان فضایی شهر برعهده دارد. هم‌چنین خیابان مرکز شهر بواسطه نقش پررنگ خود در سازمان فضایی - عملکردی شهر، در مقام یک الگو برای خیابان‌های دیگر شهر، می‌تواند هدایت‌کننده سیاست‌های برخورد با این فضا در کل شهر باشد که خود اهمیت پرداخت به این موضوع را دوچندان می‌کند. بنابراین خیابان‌های امروز ما که بواسطه پیشرفت تکنولوژی و سلطه بی‌چون و چرای اتومبیل به مکان‌های مرده‌ای تبدیل شده‌اند، می‌توانند با تغییر در نگاه سلطه سواره و تلاش در جهت ارتقای کیفی فضا، گامی باشند در جهت تبدیل شدن خیابان به یک فضای زیست‌پذیر و مطلوب شهری.

از اینرو در قالب مسئله فوق و در طی سال‌های اخیر، سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان شهری در صدد ارائه راهبردها و راهکارهای نوین در مواجهه با مسایل و مشکلات مراکز شهری و سایر عرصه‌های نابسامان شهری شدند. سیاست‌ها و برنامه‌های متعددی برای ارتقاء کیفی و ساماندهی این عرصه‌های شهری به اجرا گذاشته شده‌است، اما ناکارآمدی برخی اقدامات، دست‌اندرکاران را به ارزیابی و تحلیل اقدامات گذشته واداشته‌است. ارزیابی تجارب گذشته و تحلیل سیاست‌های پیشین نشان می‌دهد که تحقق اهداف و برنامه‌های بهسازی و نوسازی بافت‌های شهری مستلزم تعهد مشترک، رویکردی جامع و هماهنگ و برنامه‌ریزی با مشارکت کلیه نقش‌آفرینان بویژه ساکنان و مالکان این محدوده‌ها است. که در این باب، برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های محرک توسعه یکی از راهبردهای بکار گرفته‌شده جهت فراهم کردن بسترهای لازم برای حضور ساکنان و مالکان است. به استناد تجارب و نتایج حاصل از ارزیابی اقدامات گذشته، پروژه‌های محرک توسعه را می‌توان در چهار گروه طبقه‌بندی نمود: ارتقاء و توسعه زیرساختها، شبکه معابر و تجهیز و گسترش فضاهای عمومی، توسعه و تأمین خدمات شهری - محله‌ای، باز زنده سازی مجموعه‌ها و در نهایت الگوسازی، چهار سیاست این راهبرد می‌باشند که ضمن ایجاد سرزندگی در قلمرو عمومی بافت، مشوق و محرک مناسبی برای حضور مردم در این فرایند هستند (ایزدی، ۱۳۹۰).

خیابان امام یزد نیز در مقام یکی از خیابان‌های مرکز شهر با مشکلات مشابهی در محدوده‌های مراکز شهری، به عنوان نمونه، مورد بررسی قرار گرفته‌است. با این تفاوت که علی‌رغم تهیه طرح‌های ساماندهی در خیابان و اجرای این طرح‌ها، مشکلات موجود همچنان به قوت خود باقی بوده و مهم‌ترین دستاورد این طرح‌ها، ساماندهی جداره و کف فضا در خیابان امام می‌باشد. این در حالی است که در این طرح، عملکرد خیابان به عنوان فضای شهری و نیز عابر پیاده به عنوان عنصر موثر در فضای شهری جایگاهی نداشته‌است و خیابان بیشتر در مقام یک مسیر شریانی در جریان شبکه معابر شهری مورد توجه قرار گرفته است.

بنابراین براساس تجربه طرح ساماندهی خیابان امام، هدف از این مقاله ارائه سیاست‌ها و برنامه‌های اجرایی جهت ارتقا کیفی فضا و ساماندهی خیابان در مقام مجموعه‌ای از عرصه‌های عمومی شهری است که این مهم، در قالب پروژه‌های محرک توسعه، پی گرفته شده‌است.

این تحقیق از نوع پژوهش‌های کیفی و روش تحقیق مطالعه حاضر مبتنی بر روش تحقیق توصیفی - تحلیلی و از نوع پژوهش‌های کاربردی می‌باشد. ابزار گردآوری داده‌ها در این پژوهش نیز بر اساس مطالعات اسنادی و کتابخانه‌ای و برداشت‌های میدانی از بستر مورد مطالعه بوده است.

۱- مروری بر ادبیات موضوع

نقش و جایگاه خیابان در طراحی شهری

مهم‌ترین حوزه کاری طراحان شهری، فضاهای همگانی و باز شهری است. چراکه خواستگاه اصلی این حرفه، ایجاد مکان و ارتقای کیفیت این فضاها در سطح شهر می‌باشد (بهزادفر، ۱۳۸۸، ۵۶). اکثر نظریه‌پردازان در حیطه طراحی شهری، خیابان را بعنوان یکی از مهم‌ترین عناصر فضای شهری مطرح می‌کنند چراکه خیابان‌ها نقش مهمی در ایجاد شبکه هم‌پیوند فضاهای باز و عمومی شهری و در نتیجه شکل-گیری هویت کلان شهری ایفا می‌نمایند (بهزادفر، ۱۳۸۸، ۵۷). در واقع طراحی خیابان‌های شهری، بیشترین حساسیت و ظرافت را به خود می‌طلبد زیرا خیابان‌ها مکان‌هایی هستند که تعاملات اجتماعی و جنب‌وجوش شهری در آنها به حداکثر کمی و کیفی خود رسیده، ذهن شهروندان را انباشته از خاطرات جمعی و ذهنیت‌های مشترک راجع به نوع و چگونگی حیات مدنی می‌گرداند (پاکزاد، ۱۳۸۵، ۱۳۲). بنابراین خیابان از جایگاه ویژه‌ای در سطح شهر برخوردار است که بیشتر از یک جای خالی است که برای عبور و مرور در نظر گرفته شده باشد (گروتر، ۱۳۷۵، ۱۲۷). به گفته جیمز مارستون فیچ، "جاده عبارت است از راهی برای انتقال اشخاص و یا کالا از جایی به جایی دیگر (از مبدا به مقصد) اما خیابان، ویژه اشخاصی است که قبلا به مقصد رسیده‌اند (افشار، ۱۳۸۸، ۳۸).

خیابان شهری، توقعات و انتظارات از آن

خیابان، فضایی عمومی، پویا و واجد حس حرکت به‌شمار می‌رود که برای استفاده افراد پیاده و یا استفاده همزمان پیاده و سواره در نظر گرفته می‌شود. (Cowan, 2005)

خیابان‌های شهری ۳ نقش فیزیکی را بطور سنتی در یک جا جمع کرده‌اند، خیابان شهری بمثابة مسیرهای گردش و جابجایی، فضاهای همگانی و در آخر فضای مقابل ساختمان‌ها و بناها. (Marshal, 2005, 6) در طبقه‌بندی خیابان‌های شهری بر اساس سلسله مراتب حرکتی راه‌ها، خیابان اصلی علاوه بر نقش شریانی در شبکه معابر شهری، واجد ماهیت و نقش فعال اجتماعی نیز می‌باشند که از اهمیتی نمادین و ویژه در منظر ذهنی و عینی مردم برخوردارند. نکته ضروری در ارتباط با خیابان اصلی که شخصیتی خاص بدان می‌بخشد، اجتماعی بودن خیابان است. در خیابان اصلی شهر می‌بایست حس لذت، تنوع و ایمنی برای پیاده‌روی فراهم باشد (بهزادفر، ۱۳۸۸، ۵۷). بنابراین این خیابان بعنوان یکی از گونه‌های متنوع خیابان، فضایی چندعملکردی است که در کنار امکان حرکت و جابجایی، محصوریت و امکان فعالیت استفاده‌کنندگان از فضا را نیز فراهم می‌آورد (عباس زادگان، ۱۳۸۸، ۹۵). علاوه بر این، خیابان اصلی مکانی برای برخوردهای اتفاقی، تفریح و سرگرمی، مکالمه‌های روزمره و اوقات فراغت است. چنانچه به عقیده جیکوبز "خیابان و پیاده‌راه‌های آن، بخش مهم و اصلی مکان‌های عمومی شهر بوده و مهم‌ترین جز حیاتی آن هستند" (Jacobs, 1961).

بارزترین ویژگی خیابان شهری در اینست که این مکان محصول رشد تدریجی و روند طبیعی تغییرات در شهر می‌باشند. پس این خیابان‌ها بیش از آنکه سازنده ساختار کالبدی شهر باشند، بیانگر ساختار اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی جامعه می‌باشند. (پاکزاد، ۱۳۸۵، ۱۳۲)

هر خیابان شهری بعنوان ساختار اصلی جریان زندگی جمعی می‌بایستی همواره سرزندگی خود را حفظ نماید و در این راستا دائما تلاش کند تا پذیرای این همه تنوع در وقایع شهری و روزهای مختلف باشد. لذا انعطاف‌پذیری از ویژگی‌های اصلی آن بشمار می‌رود. هم‌چنین این فضا می‌بایستی از کلیه امکانات زمینه خود استفاده نماید تا در عین ایجاد فضایی خاطره‌انگیز برای شهروندان بتواند فضایی ایمن برای حضور سواره و پیاده، کودک و بزرگسال، پیر و معلول

و ... فراهم آورد. (پاکزاد، ۱۳۸۵، ۱۳۹) در این بین یک خیابان اصلی شهر، با ماهیت ویژه و منحصر بفرد خود می‌بایست علاوه بر برآوردن توقعات ذکر شده، اصول کیفیات محیطی که موجب پاسخ‌دهندگی محیطی خیابان می‌شود را نیز برآورده سازد که در ادامه بدان اشاره می‌گردد.

آسایش فیزیکی: خیابانی مناسب است که گرما و نور خورشید را در فصل سرد و خنکی و سایه را در فصل گرم فراهم آورد. آسایش اقلیمی بخش مهمی از یک خیابان خوب است که باید مورد توجه قرار گیرد.

تعریف فضا: خیابان‌های اصلی شهری می‌بایست دارای تعریف مشخصی بطور عمودی (ارتفاع بناها یا دیوارها) و بطور افقی (طول و فاصله میان بناها) باشند. همچنین همیشه چشم‌هایی برای مراقبت در آنها وجود دارند.

جلب و جذب دید عابرین: پیچیدگی‌های بصری نکته‌ای کلیدی برای خیابان‌های خوب است اما نه به معنای بی‌نظمی و اغتشاش بلکه در چنین خیابانی وحدت بصری نیاز هست.

شفافیت: خیابان می‌بایست محتویات درونی خود را به راحتی و شفافیت هرچه بیشتر در معرض دید قرار دهد، در برخی خیابان‌ها سرریز کافه‌های خیابانی به داخل پیاده رو بر میزان شفافیت طول محور می‌افزاید.

شروع و پایان خیابان: هر خیابانی از جایی شروع و به جایی ختم می‌شود. بهترین خیابان اصلی، خیابانی است که با ورودی‌های مشخص، افراد را به داخل دعوت می‌کند و با خاصیت دعوت‌کنندگی، مردم را به عبور از این محور تشویق می‌نماید.

هویت منحصر بفرد: هر خیابان اصلی بایستی با دیگر خیابان‌های شهر بطرز معناداری متفاوت باشد و حسی خاص به عابرین و مردم انتقال دهد.

احترام: ساختمان‌هایی که در یک خیابان قرار گرفته‌اند باید با یکدیگر متناسب باشند. آنها یکسان نیستند اما احترام به ارتفاع و سبک معماری یکدیگر را به نمایش می‌گذارند.

تباین: تباین در طراحی کیفیتی است که یک خیابان را از دیگری متفاوت می‌سازد. تباین می‌تواند در شکل، طول، اندازه یا الگوی محصوریت خیابان ظهور یابد.

زمان: برای خلق تنوع و حس تداوم تاریخ، زمانی مورد نیاز است که این حس تداوم بیشتر به ساختمان‌های موجود در خیابان وابسته است تا مسیر و محل اجتماع‌پذیری در آن (بهزادفر، ۱۳۸۸، ۶۲).

تدوین فرایند برخورد در ساماندهی خیابان شهری

در طی سال‌های اخیر به‌ویژه از اواخر دهه نود میلادی، سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان شهری در صدد ارائه راهبردها و راهکارهای نوین در مواجهه با مسایل و مشکلات مراکز شهری و سایر عرصه‌های نابسامان شهری اند. افت منزلت اجتماعی و اقتصادی و نابسامانی‌های کارکردی و کالبدی این محدوده‌ها به همراه افت بسیار شدید کیفیت محیط شهری، ضرورت توجه به این مناطق را دوچندان کرده‌است. در این بین یکی از راهبردهای بکارگرفته‌شده جهت ایجاد رویکردی جامع و هماهنگ و با مشارکت کلیه نقش‌آفرینان از جمله ساکنان و مالکان، برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های محرک توسعه است (ایزدی، ۱۳۹۰، ۳). به استناد تجارب و اقدامات گذشته، پروژه‌های محرک توسعه را می‌توان در چهار گروه طبقه‌بندی نمود: ارتقاء و توسعه زیرساختها، شبکه معابر و تجهیز و گسترش فضاهای عمومی، توسعه و تأمین خدمات شهری-محل‌های، باززنده‌سازی مجموعه‌ها و در نهایتالگوسازی، چهار سیاست این راهبرد می‌باشند که ضمن ایجاد سرزندگی در قلمرو عمومی بافت، مشوق و محرک مناسبی برای حضور مردم در این فرایند هستند. که در ادامه به تشریح هریک از این پروژه‌ها می‌پردازیم (ایزدی، ۱۳۸۹، ۲۴).

۱. ارتقاء و توسعه زیرساختها، شبکه معابر و تجهیز و گسترش فضاهای عمومی

تجهیز قلمرو عمومی، توسعه و ارتقاء زیرساختهای شهری (شبکه تأسیسات شهری)، بهبود شبکه معابر و توسعه و ارتقاء فضاهای عمومی در مقیاس شهری و محلهای به عنوان یکی از مهمترین اقدامات محرک بهسازی، نوسازی به‌شمار می‌رود. با اجرای این سیاست، ضمن تحکیم ساختار و استخوان‌بندی بافت، عاملی وحدت‌دهنده و انسجام‌بخش در محدوده هدف احیاء و تقویت میگردد. این برنامه‌ها ضمن تجهیز محور و ارتقاء زیرساختهای آن بستری مجرب برای ارائه خدمات به محدوده مورد نظر را فراهم میکنند (ایزدی، ۱۳۸۹، ۲۵).

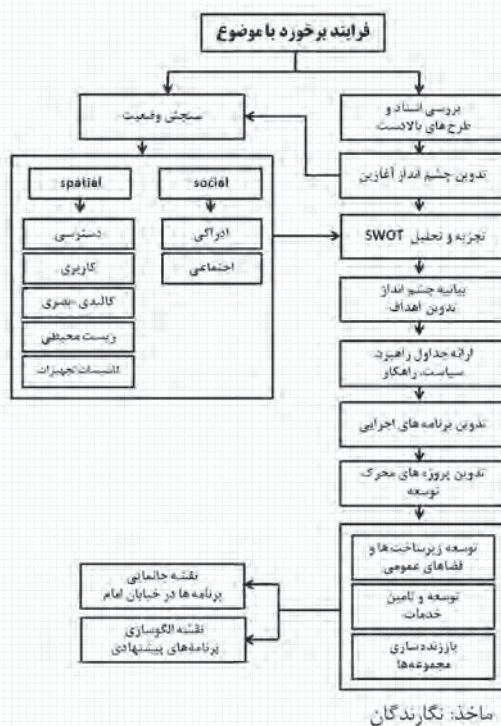
۲. توسعه و تأمین خدمات شهری - محلهای

این مجموعه برنامه‌های عملیاتی، با هدف تأمین خدمات مورد نیاز محدوده در مقیاس شهری و محلهای، عرصه‌های مشخصی را منطبق با طرحهای مصوب بالادست و یافته‌های طرح‌های بهسازی و نوسازی بافت فرسوده به خدمات مورد نیاز محله و محدوده اختصاص میدهند. تأمین خدماتی همچون پارک محلهای، زمین‌بازی، خانه‌بهداشت محله، کتابخانه، قرائتخانه، درمانگاه و سایر نیازمندیهای کارکردی از جمله نمونه‌های قابل ذکر در این بخش می‌باشند. البته تأمین خدمات و کاربریهایی که در هنگام وقوع بحران کاربرد بیشتری داشته‌باشند نظیر فضاهای باز، در اولویتند (ایزدی، ۱۳۸۹، ۲۵).

۳. باز زنده سازی مجموعه ها

به طرحها و برنامه‌های عملیاتی اطلاق میگردد که براساس آن محدودهای از قلمرو عمومی بافت در چارچوب طرحهای مصوب بالادست مورد برنامه‌ریزی بهسازی و نوسازی قرار گرفته و با مکانیزم معین و مشارکت بخش خصوصی، برنامه بهسازی و نوسازی این مجموعه‌ها اجرا میگردد. بهسازی و نوسازی این مجموعه‌های شهری علاوه بر تقویت استخوان بندی و ساختار بافت به عنوان محرک توسعه در مقیاس شهر ایفای نقش میکنند.

نمودار ۱: فرآیند برخورد با موضوع در طرح ساماندهی خیابان امام



۴. الگوسازی

به مجموعه طرحها و برنامه‌های عملیاتی اطلاق میگردد که با هدف ارائه یک مدل یا نمونه‌های مناسب، زمینه‌های اجرای کمی و کیفی برنامه‌های بهسازی و نوسازی را فراهم نموده و فرآیند اجرای اقدامات توسط مردم، سرمایه‌گذاران، محققین، سازندگان و سایر نهادها و سازمانهای ذی‌مدخل را تسریع و تسهیل می‌نماید. الگوسازی با هدف ارائه یک نمونه کاربردی و مناسب منطبق بر مبانی معماری بومی با در نظر گرفتن تمامی عوامل فرهنگی، اجتماعی و براساس ضوابط و مقررات طرحهای بالادست و رعایت استانداردها و مشخصات فنی، دستورالعملها و آییننامه‌های مصوب با بهره‌گیری از فنآوریهای نوین (روش ساخت سریع، ارزان، مقاوم، سبک و هوشمند) در حوزه‌های مداخله به اجرا درمی‌آید و در نهایت با اجرای آن نمونه و الگویی مناسب و قابل تکرار شکل میگيرد (ایزدی، ۱۳۸۹، ۲۶).

حال براساس مطالب ارائه شده و جهت آشنایی بیشتر خوانندگان، روند برخورد با موضوع و خط سیر طی شده در طول فرایند طرح ساماندهی خیابان امام، در قالب نمودار زیر ارائه گردیده است.

۲- شناخت و تحلیل نمونه مورد مطالعه

جایگاه خیابان امام در شه‌ریزد

تصویر ۱: نمایی از خیابان امام سال ۱۳۱۷



خیابان امام جزاولین خیابان کشی‌های یزد می‌باشد که در سال ۱۲۸۹ هجری شمسی همزمان با خیابان کشی‌های صلیبی پهلوی اول همراه با خیابان قیام یزد بر روی بافت تاریخی یزد کشیده می‌شود. در واقع این خیابان هویت خود را با گسیختن و پاره کردن بافت منسجم تاریخی دو محله گودال مصلی و محله تلو عبور کردن از مرکز شهر قدیم (تکیه میرچخماق) نمایش می‌دهد. با گذشت سالیان از کشیده شدن خیابان امام و با اضافه شدن خطوط گسترده شبکه معابر شهری و اتصالاتین معابر با یکدیگر، خیابان امام به عنوان یکی از شریان‌های اصلی مرکز شهر، ایفای نقش کرده و روزانه خیل عظیمی از حرکت‌های سواره و پیاده بوسیله این خیابان جابجا می‌گردند. در موقعیت امروز یزد، خیابان‌های صلیبی شهر (خیابان امام و خیابان قیام) از جمله مهم‌ترین معابر موجود در شهر می‌باشند که در نقشه زیر جایگاه

خیابان امام، در شهر یزد و ارتباط آنرا با دیگر معابر بافت تاریخی یزد مشخص گردیده است. اکنون پس از آشنایی مقدماتی با جایگاه خیابان امام در شهر، مطالعات پایه در حوزه شناخت، در قالب نظام‌های مختلف طراحی شهری به تفکیک دسته‌های سازمان کالبدی-بصری، کاربری اراضی، شبکه دسترسی، منظر شهری، زیست بوم، اجتماعی، تاسیسات و تجهیزات شهری، و ادراکی فضا پی گرفته شده است. لازم به ذکر است در این پژوهش از ارائه نتایج مطالعات انجام شده در مرحله شناخت به تفکیک ابعاد مختلف فضا اجتناب گردیده و تنها بهارائه نمونه‌ای از ابعاد کالبدی و عملکردی خیابان، اکتفا شده است.

بررسی بعد کالبدی خیابان امام

بدنه و کف فضا

بدنه سازی خیابان امام با توجه به مدول بدنه تاریخی به‌جامانده و بر اساس اصل بیشترین هم خوانی با این مدول‌ها ارائه گردیده است. بصورت کلی خیابان امام را از نظر کالبدی می‌توان به چند دسته مجزا تقسیم کرد: ۱. اکثر تک طبقه ۲. درقسمتهایی دارای ساختمان‌های دو و سه طبقه قدیمی با رواق‌های متخلخل فضا ۳. ساختمانهای درشت دانه بانک‌ها هم‌چنین بدنه سازی خیابان امام درعین یکپارچه‌سازی کل خیابان، بواسطه دوری از هرگونه تنوع و پیچیدگی در نمادانه‌های خیابان، حالتی از یکنواختی در مسیرهای ممتد دانه‌های تک طبقه به فرد ببینده دست می‌دهد. به هرصورت در دیدی همه‌جانبه، یکسان‌سازی بدنه و استفاده از یکسری مدول مشخص در کل خیابان موجب ارتقای

منظر شهری خیابان و افزایش تعداد استفاده‌کنندگان از فضا بواسطه حس جدید فضایی در این خیابان شده است. در روند مطالعه مولفه بدنه فضا سعی شده است با بررسی دقیق نما مقطع جبهه شرقی و غربی خیابان به تفکیک پلاک، الگوها و مدول‌های موجود استخراج گردد تا در مرحله الگوسازی برنامه‌های عملیاتی ما را یاری رساند.

در بررسی مولفه کف فضا، خیابان امام دارای کف‌سازی هماهنگ در کل خیابان، با تفکیک مسیر نظاره و توقف کاربری (تعریف کننده حریم دانه های تجاری) و مسیر عبو و حرکت پیاده می‌باشد. به طور کلی این کف‌سازی در سیمای عمومی خیابان توانسته است یکپارچگی و میلیه حرکت در فضا را پررنگ کرده و نوع مصالح استفاده شده در

تصویر ۲: نمونه بدنه ساماندهی شده خیابان امام



ماخذ: نگارندگان

تصویر ۳: کف‌سازی یکپارچه خیابان امام



ماخذ: نگارندگان

مسیر، برای فرد استفاده کننده راحت و ایمن بنظر می‌رسد.

بررسی بعد عملکردی خیابان امام

نحوه پراکنش کاربری‌ها

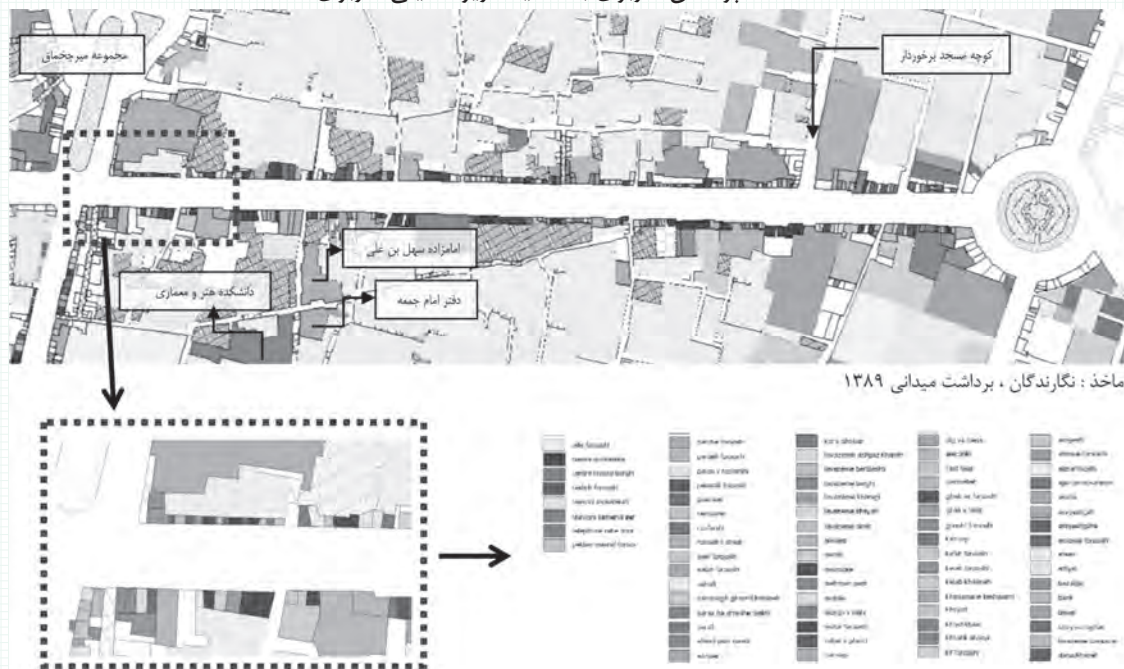
غالب کاربری‌های موجود در خیابان امام، تجاری و خدماتی (نظیر بانک‌ها) و تنه‌ها کاربری‌های دیگر موجود؛ چندین مسافرخانه و پذیرایی، مسجد، کاروانسرا و سراهای متروکه می‌باشد. علی‌رغم هویت تاریخی کالبد خیابان، خرده تجاری‌های موجود در خیابان حال و هوایی از این هویت تاریخی نداشته و برطرف کننده نیازهای روزانه و هفتگی استفاده‌کنندگان و با مقیاس عملکردی محلی، فرامحله‌ای و گاه‌ها شهری می‌باشند.

در حوزه بلافصل و در محدوده بافت اطراف خیابان امام نیز از جمله مهم ترین کاربری‌های موجود، وجود محله‌های مسکونی با بافت تاریخی با ارزش می‌باشد که در این محلات از جمله مهم ترین دانه‌های کاربری‌های تاثیر گذار بر محور فعالیتی خیابان امام می‌توان اشاره کرد به: کوچه مسجد برخوردار بعنوان یک مرکز درمانی خطی با مقیاس عملکردی شهری و فراشهری - دانشکده هنر و معماری دانشگاه یزد - مسجد و امامزاده سهل بن علی - مجموعه تاریخی میرچخماق - بازارچه تاریخی خواجه حضر - دفتر امام جمعه یزد، آیت ا. صدوقی و ...

در حوزه طراحی، کاربری‌های موجود به تفکیک فعالیت در خیابان برداشت و مورد بررسی قرار گرفته اند. که از نظر نوع خرده تجاری‌های موجود، خیابان را می‌توان در چند دسته کلی ذیل تقسیم بندی کرد:

۱. کاربری‌های برطرف کننده نیازهای روزانه: گوشت فروشی، سوپر، سبزی فروشی
 ۲. کاربری‌های اداری، خدماتی: بانک‌ها، سازمان مخابرات
 ۳. کاربری‌های با قدمت تاریخی و نمایش هویت یزد: شیرینی پزی، نبات و قند، روفرشی و پارچه فروشی، عطاری و ...
 ۴. کاربری‌های فرهنگی مذهبی: کتابخانه، کتاب فروشی، مسجد و ...
 ۵. کاربری‌های با سرریز فعالیت به بیرون: آبمیوه، رستوران، فست فودها و ...
 ۶. کاربری‌های مرتبط با سفر و گردشگری: تعاونی‌ها، گاراژها، تاکسی تلفنی، صرافی و ...
 ۷. دیگر خرده تجاری‌ها برطرف کننده نیازهای هفتگی و ماهانه که بصورت پراکنده در سطح خیابان پخش شده‌اند: کفش فروشی، لباس فروشی، لوازم کامپیوتر و ..
- یکی از موارد قابل توجه در نحوه پراکنش کاربری‌ها در خیابان امام، وجود دانه های متروکه متعدد در خیابان

بخصوص در حوزه میانی خیابان و در جبهه غربی آن می باشد که بواسطه خواب فعالیتی در بدنه بصورت پیوسته موجب کاهش حس امنیت افراد پیاده بخصوص در شب هنگام و در ساعات خلوت روز می گردد.
نقشه ۲: پراکنش کاربری به تفکیک ریز فعالیتی کاربری ها



تجزیه و تحلیل اطلاعات در قالب SWOT:

در این بخش براساس شناخت به دست آمده از مرحله قبل، به تحلیل داده های موجود می پردازیم. در این مرحله براساس تکنیک تحلیلی سوات جداول نقاط قوت، ضعف، فرصت، تهدید خیابان امام به تفکیک نظام های: کاربری، دسترسی، کالبدی، زیست محیطی، تاسیسات و تجهیزات شهری، ادراکی و اجتماعی- فرهنگی ارائه گردیده است. جدول ۲ تنها چکیده ای از جداول تهیه شده در قالب در این مرحله از طرح می باشد.

جدول ۱: دسته بندی موارد بررسی شده در قالب جداول تحلیلی SWOT

اجتماعی	ادراکی	تاسیسات ...	زیست محیطی	کالبدی	دسترسی	کاربری
<p>۱. زندگی اجتماعی و قلمروهای عمومی:</p> <ul style="list-style-type: none"> - فعالیت های اجباری، اختیاری و اجتماعی <p>۲. ویژگی های اجتماعی گروه های استفاده کننده</p> <p>۳. امنیت و آسایش</p> <ul style="list-style-type: none"> - امنیت اجتماعی محیطی 	<p>۱. ادراک محیطی و درک کیفیت های فضایی:</p> <ul style="list-style-type: none"> - کیفیت های فضایی <p>۲. منظر شهری:</p> <ul style="list-style-type: none"> - منظر عینی، ذهنی - خوانایی - خاطره و معنا 	<p>۱. تاسیسات و زیرساخت های شهری:</p> <ul style="list-style-type: none"> - فاضلاب - آب - برق - گاز - مخابرات <p>۲. تجهیزات شهری:</p> <ul style="list-style-type: none"> - تسهیلات همگانی - خدمات سرویس شهری 	<p>۱. اقلیم:</p> <ul style="list-style-type: none"> - بررسی عوامل اقلیمی - طراحی خرد اقلیم <p>۲. منابع طبیعی:</p> <ul style="list-style-type: none"> - پوشش گیاهی - ساختار فضای سبز 	<p>۱. منظر سخت:</p> <ul style="list-style-type: none"> - بدنه - کف - میلمان <p>۲. منظر نرم:</p> <ul style="list-style-type: none"> - پوشش گیاهی 	<p>۱. شبکه حرکت و دسترسی:</p> <ul style="list-style-type: none"> - معابر پیاده و گذرها - پارکینگ ها و سرویس ها <p>۲. ایمنی و راحتی:</p> <ul style="list-style-type: none"> - امنیت کالبدی، عملکردی راه ها 	<p>۱. بررسی کاربری های محدود:</p> <ul style="list-style-type: none"> - نوع و مقیاس کاربری ها - سازگاری کاربری ها - الگوی فعالیت ها <p>۲. ویژگی های عملکردی قلمروهای عمومی:</p> <ul style="list-style-type: none"> - تنوع کارایی - ایمنی و امنیت - سرزندگی و انعطاف پذیری

جدول ۲: تحلیل SWOT

تهدید	فرصت	ضعف	قوت	قوت
<ul style="list-style-type: none"> - عدم کنترل سرعت بالای سواره عبوری در عین ارتباط قوی کاربری‌های دو طرف خیابان - عدم توجه به میزان خاموشی بده در جای فعالیت‌های درخت‌دانه و کاهش حس امنیت در مسیر 	<ul style="list-style-type: none"> - امکان استفاده از سراها و کاروانسراهای متعدد در امتداد خیابان جهت تبدیل شدن به فضاهای تجاری متمرکز - عرض مناسب پیاده‌رو قابلیت تمهید فضاهایی برای شکل‌گیری پانوی‌ها و جمع شدن افراد 	<ul style="list-style-type: none"> - وجود دانه‌های متروک و کهنه - های خاکی و فعالیت‌های غیر رسمی در کف پیاده‌روها بدون هیچ تمهیدی برای این نوع فعالیت‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> - وجود کاربری‌های جذاب جمعیت در لایه‌های درونی بافت و ارتباط مناسب با خیابان - وجود طیف متنوعی از فعالیت‌های تجاری در لایه بیرونی خیابان و جاذبه‌های مختلف استفاده‌کننده فضا 	<p>قوت</p>
<ul style="list-style-type: none"> - سرعت بالای سواره به‌مراه افزایش روزافزون تعداد خودروهای شخصی - افزایش تغییر کاربری کاروانسراهای موجود به پارکینگ‌های عمومی و جابه‌تعمیراتی ماشین 	<ul style="list-style-type: none"> - وجود فضاهای مخروبه بافت اطراف قابلیت بازسازی و تبدیل شدن به پارکینگ‌های سطحانی و طبقاتی - امکان کاهش عرض مسیر سواره و ایجاد رفیوزیمایی جهت تفکیک حرکت رفت و برگشتی در خیابان 	<ul style="list-style-type: none"> - تداخل نامناسب سواره و پیاده در عرض خیابان - استفاده از فضای کاروانسراهای قدیمی موجود در مسیر خیابان به عنوان پارکینگ عمومی، عدم تناسب با شخصیت تاریخی فضا 	<ul style="list-style-type: none"> - تعرض‌شدگی مناسب ابتدا و انتهای خیابان (میدان مجاهدین و میرچخماق) - عرض مناسب پیاده‌رو نسبت به ظرفیت و تعداد استفاده‌کنندگان از فضا - نفوذپذیری بالا خیابان از جانب بافت پیرامونی 	<p>دسترسی</p>
<ul style="list-style-type: none"> - عدم استفاده از نوع حجم‌بندی‌های تاریخی موجود (ترکیب توده فضا) در ساخت و سازهای جدید - وجود ردیف درختان نرگس و بسنه شدن دید کلی خیابان به دانه‌های تاریخی موجود، به واسطه لایه سبز درختان 	<ul style="list-style-type: none"> - امکان استفاده از گشادگی فضایی کف جهت ایجاد ترکیب سخت و توألی فضایی در مسیر - امکان استفاده از لایه مسیر درختان کاشته شده در خیابان به عنوان مکان نشستن و هم‌چنین جداکننده مسیر حرکت پیاده و مسیر باغچه درختان 	<ul style="list-style-type: none"> - وجود نقاط شکست ارتفاعی ناهماهنگ در خط آسمان چتره - عدم پیش‌بینی فضای مناسب برای قرارگیری میلمان‌های غیر ثابت (میلمان مربوط به آغذیه فروشی و ...) - عدم ارتباط حجم دانه‌های درخت‌دانه (بانگه‌ها) با دانه‌های اطراف 	<ul style="list-style-type: none"> - دارا بودن تقسیمات ارتفاعی مناسب - ایجاد این‌های سمت حتی در جاهایی که توده عصب نشینی دارد - یکپارچه‌شدن تابلوهای تجاری در طول خیابان - کف‌سازی یکپارچه در طول پیاده‌روها 	<p>قابلیت</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ورزش طوفان‌های شن در طول مامهای اولیه سال و توقف حرکت سواره و پیاده در طول خیابان به مدت نسبتاً طولانی - افزایش قد درختان بلند قامت و جلوگیری از رسیدن نور تیره‌های چراغ برق به مسیر پیاده‌رو و سواره 	<ul style="list-style-type: none"> - امکان طراحی میلمان‌های هماهنگ با شخصیت بافت در کل خیابان با استفاده از فضاهای سبز موجود - امکان طراحی خرده اقلیم‌ها در امتداد مسیر خیابان 	<ul style="list-style-type: none"> - آب و هوای گرم و خشک بزد و نامناسب برای حرکت پیاده در طول خیابان - بخصوص در ساعات میانی روز - بستن دید به عناصر تاریخی موجود در خیابان در ناستان بواسطه پوشش سبز به هم پیوسته 	<ul style="list-style-type: none"> - جهت‌گیری شمالی - جنوبی خیابان، استفاده مناسب از اقطاب در ساعات مختلف روز - آسایش اقلیمی در فضای خیابان بواسطه ترکیب مناسب پوشش گیاهی و محصوریت فضایی در پیاده 	<p>زیست محیطی</p>
<ul style="list-style-type: none"> - کنارهم قرارگیری کنترهای گاز و کابل‌های برق، مخاربات امکان بروز حادثه در خیابان - قرارگیری شیره‌های آتش‌نشانی در لبه خیابان و امکان برخورد خودروها با آن 	<ul style="list-style-type: none"> - امکان استفاده از فضای بدون استفاده مسیر درختان و جوی‌های جمع‌آوری آب در جهت استفاده بهینه از فضا بنفع پیاده - امکان استفاده از تجهیزات زیرزمینی برق و مخاربات جهت زیباسازی منظر شهری 	<ul style="list-style-type: none"> - آشفتنگی در کابل‌ها و سیم‌های برق و مخاربات بر روی دیوارها و بده فضا - عدم تجهیز وسایل نقلیه عمومی جهت رفاد حال شهروندان بخصوص در روزهای گرم سال 	<ul style="list-style-type: none"> - شبکه زیرزمینی کابل‌های برق‌رسانی شهری - وجود شیره‌های آتش‌نشانی با فاصله مناسب در طول خیابان 	<p>تاسیسات شهری</p>
<ul style="list-style-type: none"> - افزایش تعداد ساخت و سازهای درشت دانه (بانگه‌ها) در طول مسیر و تقابل با هویت کالبدی دانه‌های موجود - افزایش عدم استفاده از طبقه دوم و سوم دانه‌های تاریخی و درک فضایی سطح ۲ و ۳ بده بصورت محسوس 	<ul style="list-style-type: none"> - امکان افزایش طبقات در دانه‌های تک طبقه جهت افزایش محصوریت و تعریف‌شدگی بیشتر فضا - امکان استفاده از سراها و کاروانسراهای موجود جهت ایجاد گره‌های فعالیتی در طول خیابان 	<ul style="list-style-type: none"> - بده‌سازی یکپارچه و یکسان در کل خیابان و عدم تعبیه فضایی جهت زدن رنگ تعلق مردم به مکان خود - عدم سکالسن‌بندی و احساس اینجا و آنجا در طول مسیر 	<ul style="list-style-type: none"> - محصوریت مناسب فضای خیابان در پیاده‌روها به علت بسته‌شدن ۲ طرف بوسیله بنه - وجود تعدد پاروشوها از بده به فضا و احساس نظارت و کنترل غیر رسمی فضا 	<p>امراک</p>
<ul style="list-style-type: none"> - خواب فعالیتی فضا و ناامنی شدیدتر روزهای تعطیل که امکان حضور افراد و شکل‌گیری فعالیت‌های اجباری و اختیاری را نیز کم می‌کند. - گهرنگ‌شدن حضور خانم‌ها در شب 	<ul style="list-style-type: none"> - امکان استفاده از فضای پیاده‌رو جهت بساط دست‌فروشان و جمع‌بازار در روزهای تعطیل - استفاده از عقب‌نشینی و تغییر عرض پیاده رو در ایجاد قابلیت فضا جهت شکل‌گیری پانوی‌های گروهی 	<ul style="list-style-type: none"> - آزار لفظی جوانان به خانم‌های جوان در محل‌های جمع شدن آنها - عدم وجود فعالیت‌های قرافش، تفریحی، حرکت‌های کارناوالی و ... جهت شکل‌گیری فعالیت‌های اجتماعی 	<ul style="list-style-type: none"> - حضور مردم بواسطه فعالیت‌های رفیع نیازهای روزانه و هفتگی - شکل‌گیری پانوی‌های فروشندگان در اطراف چندین معاره بهنگام عصر و شب 	<p>اجتماعی</p>

ماخذ: نگارندگان

۳. بیانیه چشم‌انداز "خیابان امام خمینی یزد"

اکنون قبل از ورود به مراحل بعدی با توجه به مبانی نظری و شناختی که از خیابان امام حاصل شده؛ بیانیه چشم‌انداز تدوین گردیده است. خیابان امام خمینی با دارا بودن موقعیتی استراتژیک در شهر یزد، با احداث بر روی بافت تاریخی، مفصلی است ارتباط‌دهنده میان بافت میانی و تاریخی شهر، مقصدی است هویت‌مند که گروه‌های مختلف مردمی اعم از شهروندان، مهاجران و توریست‌های داخلی و خارجی را با فضاهای خود درگیر ساخته است. این خیابان جایگاه مناسبی است برای تعاملات پایدار فیزیکی و اجتماع که با سرزندگی خود علاوه بر پاسخگویی به نیازهای روزانه و عبوری، خاطرات قدیم را زنده و بستری برای ایجاد خاطرات جدید و تبادل فرهنگ‌ها فراهم می‌سازد که خود حس تعلق جمع کثیری از مخاطبین را در بر خواهد داشت.

۴. تدوین اهداف کلان، راهبرد، سیاست

همان‌طور که در مبنای مطرح گردید هدف کلان در عرصه‌های عمومی چون خیابان، ایجاد محیطی با کیفیت بالا و در شان مردم می‌باشد. در راستای دستیابی به این هدف کلان، اهداف خردتری شامل افزایش سرزندگی، افزایش و تقویت خاطره‌انگیزی، ارتقای منظر شهری، ارتقای خدمات شهری و افزایش ایمنی در خیابان در نظر گرفته شده است. سپس، در قالب اهداف خرد تعیین شده، راهبردها با توجه به ابعاد کالبدی فضا، نوع و نقش کاربری‌ها، دسترسی‌ها و مسائل زیست‌محیطی تدوین گردیده است. در ادامه برای تنظیم سیاست‌ها و مراتب بعدی، نقش موضع مرحله به مرحله پررنگ‌تر شده است. جایگاه موارد مطرح شده بر روی خیابان امام تدقیق گردیده و سیاست‌ها نه به صورت عام، بلکه در حیطه موضع خیابان امام، طریقه دستیابی به راهبردها را نشان داده است.

در مرحله آخر به‌منظور تدوین برنامه‌ها در قالب پروژه‌های محرک توسعه، به صورت مبنا دو نقشه تولید شده است. نقشه اول، از میان ریز کاربری‌ها، کاربری‌هایی که به فعال‌سازی و غنی‌سازی این عرصه عمومی کمک می‌کنند مشخص شده و بر روی نقشه نمایش داده شده‌اند.

این کاربری‌ها شامل دسته‌های ذیل می‌باشند:

- کاربری‌هایی با سرریز فعالیتی به بیرون
 - کاربری‌های درشت‌دانه که در ساعات تعطیلی از سرزندگی فضا کاسته بودند
 - دفاتر فروش بلیط اتوبوس که بعلت تعدد نیازمند ساماندهی بودند
 - کاربری‌های با سابقه خیابان و نشان‌دهنده هویت یزد
 - کاربری‌های فرهنگی: بعلت کمبود این کاربری در خیابان، کاربری‌های موجود نمایش داده شده تا کاربری‌های جدید فرهنگی در ارتباط این کاربری‌ها مکان‌یابی شوند
 - کاربری‌هایی که می‌توانند گردشگران را با فضا درگیر نمایند
 - کاربری‌های مرتبط با فعالیت‌های اجباری و بعلت اهمیت دانه‌های پزشکی کوچه برخوردار در جذب جمعیت، داروخانه‌ها نیز معین گردیدند.
- از طرف دیگر نقشه‌ای از قابلیت‌های مکانی خیابان شامل:
- متروکه‌ها
 - عناصر تاریخی
 - پتانسیل‌های ایجاد عرصه همگانی
 - محدوده‌های کلان بدون‌درخت خیابان
 - محدوده‌هایی با جمعیت‌پذیری زیاد مشخص گردیده است. این دو نقشه در هنگام عملیاتی شدن برنامه‌ها بعنوان ابزار دستی کارآمد بکار گرفته شدند.
- در جدول صفحه بعد پروسه رسیدن از اهداف کلان تا برنامه‌ها دیده می‌شود. این برنامه‌ها، تنهاگزیده‌ای از برنامه‌های ارائه شده در این مرحله از طرح می‌باشند.

۵. تدوین نقشه‌های جانمایی و الگوسازی برنامه‌های پیشنهادی

نهایتاً پس از تدوین جداول اهداف و رسیدن به برنامه‌های عملیاتی پیشنهادی در خیابان امام، نقشه جانمایی برنامه‌های اجرایی در خیابان امام ارائه گردیده است که جایگاه هر یک از برنامه‌های پیشنهادی را در سطح خیابان امام را به ما نشان می‌دهد. هم‌چنین نقشه الگوسازی برنامه‌های پیشنهادی نیز، که از دیگر دستاوردهای اصلی این پژوهش می‌باشد ارائه گردیده است.

جدول ۳: اهداف، راهبردها و سیاست‌ها

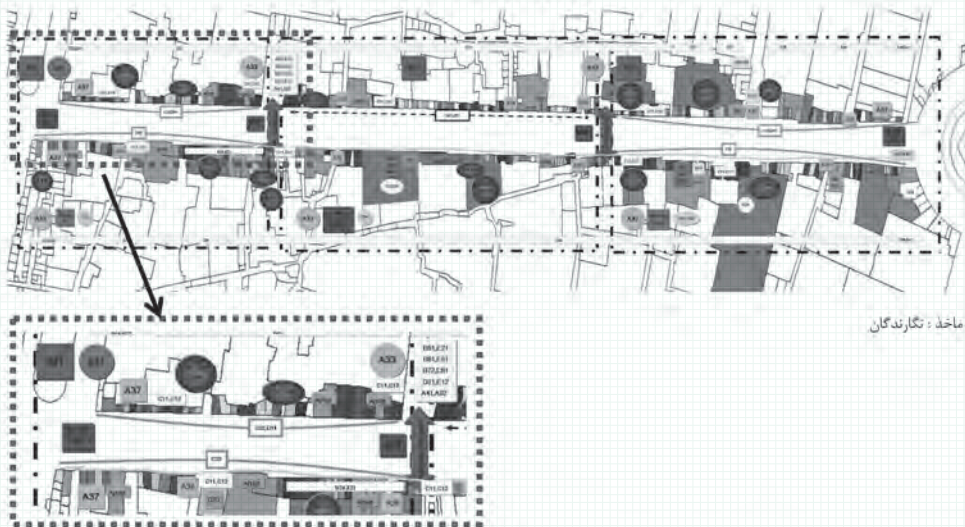
هدف کلان	هدف جزئی	راهبرد	سیاست	برنامه‌های محرک توسعه	K ارتقاء و توسعه زیرساخت‌ها، شبکه معابر و تجهیز و گسترش فضاهای عمومی L توسعه و تأمین خدمات شهری- محله‌ای M باززنده‌سازی مجموعه‌ها N الگوسازی	
هدف کلان: کیفیت بخشی به خیابان	هدف جزئی: افزایش سرزندگی	ایجاد تنوع در کالبد	سیاست: حفظ و تلفیق عناصر دارای هویت تاریخی خیابان با زندگی امروز	A11	M	حفظ عناصر تاریخی خیابان که در نقشه نمایش داده شده‌اند.
				A12	M	توجه به ویژگی کلی خیابان در اتصال یافت میانی (سمت مجاهدین) به بافت تاریخی (میدان میر چخماق) - احداث دانه‌های تازه‌ساز با ویژگی‌های جدید به سمت مجاهدین، هماهنگی بیشتر با بافت تاریخی به سمت میر چخماق
				A21	K	سکانس اول از میرچخماق تا پارکینگ قدیم خیابان (محدوده ای شامل ابنیه و فعالیت‌های هویتی خیابان و محدوده‌ای با حضور پالای انسانی)
				A22	K	سکانس دوم از پارکینگ تا تا رواق تاریخی ۳ طبقه (محدوده‌ای شامل رواق‌های تاریخی، خواب فعالیت و حضورپذیری پایین)
				A23	K	سکانس سوم از رواق تاریخی تا مجاهدین (محدوده‌ای شامل کاروانسراها، کاربری‌های متعدد مسافری، جمعیت بالا)
				A31	N	استفاده از مدول رواق‌های تاریخی در سکانس دوم برای ساختمان‌هایی که افزایش طبقات دارند.
				A34	L	استفاده از مبلمان‌های متنوع برای نشستن و ... در هر سکانس
				A35	K,L	ایجاد فضاهای فراوانی که بتوان روی آنها نشست در حوزه‌های پیش روی پیاده‌رو در خیابان یا در بدنه
				A37	K,N	ایجاد تنوع در کف در ورودی‌های خیابان
				A3(10)	N	ایجاد تنوع در کف در مکان‌های نشستن و مکث و پارک دوچرخه و موتور
هدف کلان: کیفیت بخشی به خیابان	هدف جزئی: افزایش سرزندگی	ایجاد تنوع در کالبد	سیاست: تمهید فضاهایی برای رونق فعالیت‌های غیررسمی در خیابان	A41	K	استفاده از فضای پارکینگ قدیم برای این منظور
				A42	K	استفاده از فضای دانه‌های کنار مخابرات
				A45	N	استفاده از فضاهای در نظر گرفته شده برای تعریض پیاده‌رو به داخل قضا
				A51	K,N	امتداد رواق‌های مجاهدین به داخل خیابان تا سر کوچه دوم امام و کوچه حاج غلامرضا دهقان
				A52	K,M ..N	افزودن لبه قضا به نقاط ابتدا و انتهای هر سکانس
				A53	M,N	افزودن لبه قضا به کل سکانس دوم که طاق‌های آن باقیمانده رواق‌های قدیمی موجود در خیابان بوده‌اند؛ یا در نظر گرفتن محدود نشدن دید به ابنیه تاریخی و جزئیات آن
				A61	K,N	ایجاد روشنایی با مقیاس یاده در طول مسیر با ریتمی تکرار شونده بوسیله تیر چراغ برق پایه متوسط برای سکانس‌های اول و دوم
				A92	N	حذف رخ بام شیروانی تعاونی تاس‌الانمه
				A93	N	حفظ تراس طبقه اول‌ها
				A94	N	ایجاد فضای تراس‌مانند برای طبقات آینده
هدف کلان: کیفیت بخشی به خیابان	هدف جزئی: ایجاد انعطاف پذیری در کالبد	ایجاد تنوع در کالبد	سیاست: حفظ و ایجاد دسترسی‌های فراوان در ساختمان‌ها	A(10)2	N	قطعه‌بندی قطعات با عمق کم
				A(10)3	K,N	ممانعت از ایجاد بناهای درشت‌دانه و صلب در لبه مسیر

K,N	ایجاد لبه فضا در سکنس دوم خیابان	A(11)1	امکان انعطاف‌پذیری فضاهای بیرونی با توجه به طراحی در لبه فضا	A11			
N	امتداد رواق‌های میدان مجاهدین به داخل خیابان امام تا کوچه اول	A(11)2					
K,N	امکان استفاده از عرصه‌های عمومی کاربری‌های درشت‌دانه برای فعالیت‌های غیررسمی در ساعات تعطیلی	A(12)2					
K	حفظ و تنظیم دسترسی‌های فراوان خیابان	A(12)3	امکان انعطاف‌پذیری فضاهای بیرونی با توجه به طراحی در متن فضا	A12			
	هدایت و ساماندهی فعالیت‌های پیاده	A(12)4					
K	استفاده مشاع از مسیر دوچرخه برای استفاده در حرکت کارناوال‌ها، راهپیمایی‌ها و ...	A(12)5					
K,N	استفاده از میلمان‌های انعطاف‌پذیر در کل خیابان مخصوصاً در حوزه میانی	A(12)8					
K	استفاده از پوشش گیاهی و انبساط پارکینگ	B11	ایجاد آسایش اقلیمی از طریق عوامل طبیعی	B1	2. کالهن تانیرات مخرب محیط مصنوعی طبیعی	با توجه به مسائل زیست محیطی B	
K	استفاده از درختان بلندقد و سایه‌انداز در طراحی کوچه مسجد برخوردار	B12	خنک‌کننده هوا				
K,L	استفاده از پوشش گیاهی بلند قامت در لبه فضای پارکینگ عمومی کوچه برخوردار جهت کاهش آلودگی و ارتقای سمای عمومی کوچه	B32	کاهش آلودگی هوا با ایجاد فضای سبز در مجاورت این شبکه اصلی و پرتود	B3			
N	طراحی دوباره نمای تعاونی تاسن‌الائمه	B71	استفاده از مصالح ساختمانی محلی - منطقه‌ای و متناسب با اقلیم	B7			
N	استفاده از آجر و خشت در طراحی فضاهای پارکینگ قدیم خیابان و طراحی میلمان نشستن	B72					
	طراحی فضای اتصال کوچه بالا و کوچه‌های اطراف آن در اتصال با پیاده‌رو	B81	کاهش استفاده از سطوح نفوذناپذیر (آسفالت‌های موجود)	B8			
	استفاده از تغییر مصالح آسفالت در طراحی مسیرهای عبور عابران پیاده از خیابان	B82					
L,M	استفاده از کاربری‌های با سابقه و متناسب با شخصیت خیابان در حوزه‌های متروکه که در نقشه‌های ابتدایی و در نقشه نهایی مشخص گردیده اند	C11	فعال سازی دانه‌های متروکه در خیابان	C1	ایجاد تنوع در کاربری‌ها	با توجه به نقش کاربری C	
L	ایجاد کاربری‌های خرید روزانه مثل سوپر در در زون‌های اول و سوم	C12					
K,L,N	ایجاد مجموعه‌های از کاربری‌های مرتبط با حمل و نقل مسافر در کاروانسرای روبرو کوچه خواجه خضر	C21					
L,N	تزیین کاربری فرهنگی به کاروانسرای روبرو کوچه برخوردار	C22	تزیین کاربری متناسب با اتمه تاریخی مانند سراها و کاروانسراهای موجود در مسیر بازار	C2			
K,L,N	تغییر کاربری کاروانسرای یا کاربری تاکسی تلفنی به کاربری‌های مربوط به تعاونی‌ها و فروش بلیط قطار و پرواز	C23					
M	تغییر کاربری کاروانسرا با کاربری تعمیرگاه به فرهنگی	C24					
K,N	تمهید فضا در جلوی کاربری‌هایی که سر ریز فعالیت دارند	C31	فعال‌سازی عرصه‌های عمومی بوسیله فعالیت‌های داخل کاربری‌ها	C3			
K,N	استقرار فعالیت‌های غیر رسمی خیابان در محدوده‌های پیش‌روی پیاده‌رو یا در عرصه‌های جلو بانک‌ها و مخابرات در ساعات تعطیلی این کاربری‌ها	C32					
K,N	قرارگیری زون کاربری‌های تاریخی و هویتی خیابان و شهر یزد در هر سکنس	C41	زون‌بندی کاربری‌ها	C4			

N	C42	تبدیل دانه‌های پراکنده تعاونی‌ها به یک زون				
N	C51	قرارگیری دانه‌های درشت در سکانس‌های مختلف				
K,L,N	C61	ایجاد کاربری فرهنگی و تفریحی به پارکینگ قدیم خیابان	C5			
K	C62	آوردن فعالیت‌های مرتبط با مردم به جبهه‌های بیرونی طبقه‌های همکف و اول				
K,N	D11	در سکانس اول خیابان	D1			
K,N	D12	بازکردن مسیر سواره با عدم حرکت عرض سواره در سکانس دوم				
K,N	D21	در پارکینگ قدیم خیابان	D2			
K	D22	جلوی کاربری‌های با سرریز فعالیتی به بیرون				
K	D23	جلوی کتابخانه				
K	D24	سرکوچه برخوردار				
K,M,N	D26	در محدوده تحت تاثیر دانشکده هنر و معماری و دفتر امام جمعه				
K	D27	در ورودی‌های خیابان				
K	D91	تزیین کاربری به دانه‌های	D9			
K	D92	تزیین کاربری‌های فعال تر به طبقات دوم و استفاده از تراس آنها				
M	E11	حفظ عناصر تاریخی خیابان	E1			
K,N	E12	برگزاری نمایشگاه از اقدامات ساماندهی خیابان در محل پارکینگ قدیم				
M	E13	حفظ و تقویت و ساماندهی بدنه‌های شاخص				
M	E22	حفظ دید مناسب به بقعه سهل بن علی از داخل پارکینگ قدیم				
M	E23	تاکید بر دیده‌شدن جزئیات طراحی‌شده رواق‌های قدیم خیابان هم از پیاده‌رو و مجاور و مقابل				
M,N	E24	تجهیز کف مقابل کاروانسراها	E2			
K,M,N	E25	توجه به شاخص ماندن گنبد مسجد میرچخماق با ممانعت از بیشتر شدن ارتفاع دو طبقه ساختمان‌ها با تراز ارتفاعی موجود				
M	E26	بردن توجهات به ورودی مسجد میرچخماق از داخل خیابان امام بوسيله تعريف ورودی آن				
K,N	E31	افزایش طبقه اول به معازه‌های یک طبقه حد فاصل عکاسی سایه تا پتو فروشی در جبهه شرقی خیابان (تراز نهایی ارتفاع خط شروع گنبد مسجد میرچخماق از بام)	E3			
K,M,N	E35	یک طبقه نگهداشتن خیابان در جبهه غربی در دانه‌های مربوط به سرای سهل بن علی				
K,M,N	E36	دو طبقه کردن جبهه غربی حدفاصل رواق‌های سر کوچه سهل بن علی تا کفش خاتون در این میان خط اسمان در محل کاروانسرا شکست دارد				
K,N	E41	ورودی مجاهدین سمت جبهه غربی : استداد رواق‌های میدان به داخل خیابان تا کفش خاتون اجتناب از افزایش طبقات معازه‌های دور میدان به منظور بهره‌گیری از حجم شاخص فرهنگسرای خیابان ایرانشهر	E4			
					ایجاد تنوع در مسیرهای دسترسی	با توجه به دسترسی ها D
					تزیینات	
					نقش انگیز نمودن خیابان	با توجه به ایجاد کالبدی فضا E
					خطاره انگیزی	
					کیفیت بخشی به خیابان	

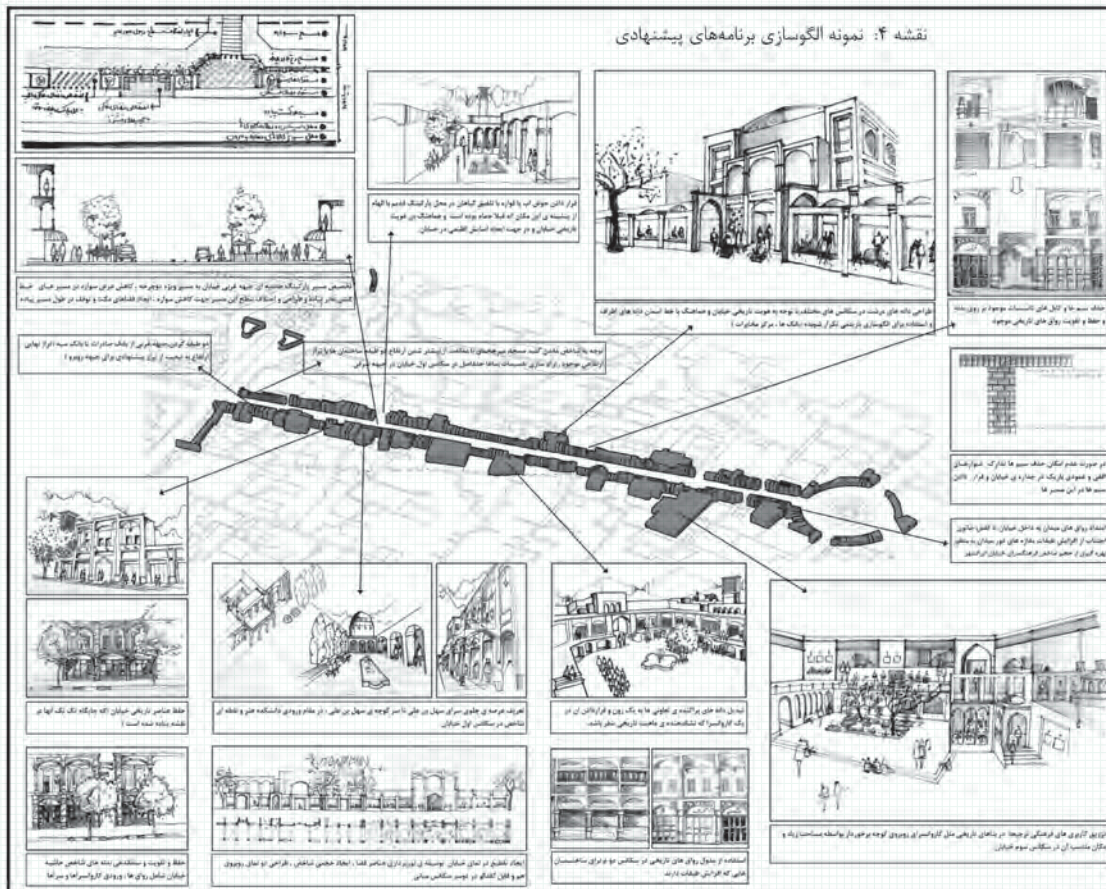
راهبردها و راهکارها در زمینه ظرفیت سازی نهادی	
راهکار	راهبرد
نهادسازی در مقیاس محلی	بهبود وضعیت محلات از طریق ظرفیت ها و استعداد های خود اهالی
نهادسازی و مشارکت از طریق ایجاد تعاونی ها	
انتخاب مدیر محله از سوی مردم محلی	
شکل گیری و ایجاد مدیریت محلی به عنوان نهادی مردمی	
تشکیل کمیته راهبری محله	
احداث خانه محلات به عنوان یک سازمان محلی واسط بین اهالی محل و ارگان های مجری که هدف بالا بردن سطح ارائه خدمات به ساکنین را دنبال	
ایجاد سازمان های توسعه محلی توسط شورای محلی	حل مشکلات محلات از طریق ظرفیت سازی برای شهرداری ها
ایجاد واحد آموزش در خصوص ساماندهی و توانمندسازی بافت های فرسوده و اسکان غیررسمی در شهرداری ها	
برگزاری کارگاه های آموزشی به منظور توانمند کردن کارکنان شهرداری ها برای تعامل سازنده با ساکنین سکونتگاه های غیررسمی و نمایندگان آنها	
تفویض اختیارات بیشتر به شهرداری و شورایاری محلات	
تقویت ظرفیت اداری - اجرایی محلات	هویت بخشی به نهاد شورایاری از طریق تقویت مدیریت یکپارچه محلی
تهیه طرح آموزش شورایاری ها	
ساخت و گسترش مسیرهای ویژه دوچرخه سواری	بهبود کیفیت حمل و نقل عمومی در سطح محلات مورد نظر از طریق تعامل مردم با سازمان های مربوطه
تعمیم برنامه های تاکسیرانی و اتوبوسرانی	
تعریض معابر موجود	
حمایت از گسترش فعالیت ساکنان در زمینه ایجاد موسسات اتوموبیل کرایه درون شهری	
راهبردها و راهکارها در زمینه توسعه مهارت های پایه	
راهکار	راهبرد
آموزش کودکان به کارهای مشارکتی و ترغیب آنان به بازی هایی در این زمینه	

نقشه ۳: نمایش جایگاه برنامه‌ها در خیابان امام خمینی



ماخذ: نگارندگان

نقشه ۴: نمونه الگوسازی برنامه‌های پیشنهادی



ماخذ: نگارندگان

چنان چه گفته شد این نوشتار، سرآغازی است بر لزوم توجه همه‌جانبه به ارکان و ابعاد خیابان‌های مرکز شهر در جهت ارتقا کیفیت‌های محیط شهری. همان‌طور که اشاره شد خیابان مرکز شهر به جهت دارا بودن نقش ویژه و منحصربفرد خود در ساماندهی کیفیات محیطی شهر، نیازمند توجهات خاص و رعایت الزامات مورد نیاز در طراحی و برنامه‌ریزی شهری می‌باشد. از اینرو این مهم در مقاله حاضر در قالب یکی از راهبردهای کلیدی بازآفرینی شهری تحت عنوان پروژه‌های محرک شهری پی‌گرفته شد. ارتقاء و توسعه زیرساخت‌ها، شبکه معابر و تجهیز و گسترش فضاهای عمومی، توسعه و تأمین خدمات شهری - محله‌ای، باز زنده‌سازی مجموعه‌ها و در نهایت الگوسازی، عناوین موضوعی چهار سیاست پروژه‌های محرک توسعه بوده‌اند که به استناد تجارب صورت گرفته در این مقاله جهت رفع مشکلات و چالش‌های موجود در خیابان امام یزد مورد استفاده قرار گرفته‌اند. در روند بررسی صورت گرفته در خیابان امام، پروسه شناخت، تحلیل تا ارائه اهداف، راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌های اجرایی در خیابان انجام گرفته و نقشه جانمایی برنامه‌های اجرایی در خیابان امام و هم‌چنین الگوسازی برنامه‌های پیشنهادی، جمع‌بندی اقدامات صورت گرفته جهت ساماندهی خیابان امام در این مقاله می‌باشد.

در پایان باید گفت نکته مهم و اساسی در زمینه دستیابی به شرایط و اهداف تدقیق شده در این نوشتار، مستلزم همکاری نزدیک کنشگران دخیل در فرایند بهسازی و نوسازی شهری یعنی بخش خصوصی، دولت، مردم و شهرداری‌ها است و در واقع تنها با وجود چنین همکاری است که می‌توان به دست‌آوردهای آن امیدوار بود.

فهرست منابع:

۱. افشار بهزاد اسکندر، محمودی‌راد مژگان، ۱۳۸۸، مفاهیم و اصول برنامه‌ریزی خیابان ویژه، مجله آبادی شماره ۶۳، تهران
۲. ایزدی، محمدسعید، ۱۳۸۹، ایجادسرزندگی اجتماعی واقتصادی ازطریق تجهیز و توسعه فضای عمومی: پروژه‌های محرک توسعه، راهکاری برای تحقق برنامه‌های بازآفرینی محلات و مراکز شهری، فصلنامه تحلیلی، پژوهشی معماری و شهرسازی جستارهای شهرسازی، شماره ۳۲، صفحه ۲۲ تا ۲۸
۳. ایزدی محمدسعید، ۱۳۹۰، پروژه‌های محرک توسعه، راهکاری برای تحقق برنامه‌های بازآفرینی بافت‌های نابسامان شهری، جزوه درس آشنایی با تکنیک‌های طراحی شهری، ترم ۴ ارشد طراحی شهری
۴. بهزادفر مصطفی، رزاقی اصل سینا، ۱۳۸۸، خیابان اصلی: الزامات و توقعات طراحی شهری، مجله آبادی شماره ۶۳، تهران
۵. پاکزاد جهان‌شاه، ۱۳۸۵، طراحی فضاهای شهری ایران، انتشارات شهیدی، تهران
۶. عباس‌زادگان مصطفی، الهی مسعود، ۱۳۸۸، مروری بر چالش‌های طراحی شهری در ساماندهی خیابان‌های منتهی به حرم امام رضا در مشهد، مجله آبادی، شماره ۶۳، تهران
۷. گروت، یورک گروت، ۱۳۷۵، زیبایی شناسی در معماری، ترجمه جهان‌شاه پاکزاد و عبدالرضا همایون، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی
۸. مهندسین مشاور آرمانشهر، ۱۳۸۷، طرح تفصیلی شهر یزد، مطالعات حمل و نقل و ترافیک
۹. Cowan, R. 2005, The Dictionary of Urbanism, London, Streetwise press
10. Marshal, S. 2005, Streets & Patterns, New York, Taylor & Francis
11. Jacobz, j. 1961, the Death and life of great American cities, London: Jonathan cape

پی‌نوشت‌ها

(بهزادفر، ۱۳۸۸، ۵۷)

Catalyst projects