



## ارتقای کیفیت محور خاقانی اصفهان با استفاده از رویکرد برنامه ریزی طراحی

معصومه علیرضایی

دانشجو کارشناسی ارشد موسسه آموزش عالی نور طوبی کارمند شهرداری رفسنجان  
narges.94@yahoo.com

### چکیده

شهر پدیده ای پویا و سامانه ای باز است که در گذر زمان در حال تحول و تغییر است. مجموعه ای از عناصر انسانی و عوامل مصنوعی در ایجاد این پویایی و تحول مؤثرند. مداخله و سیاستگذاری های فرآیندهای توسعه شهری در چارچوب این نظام پویا، الگوی برنامه ریزی و طراحی ویژه و منطبق با شرایط خود را میطلبد. این امر شالوده اساسی تغییر در اندیشه و طرحهای توسعه شهری را در دهه های اخیر تشکیل میدهد. شهرسازی از تعامل دو دانش متفاوت ولی مرتبط با یکدیگر که یکی طراحی شهری و دیگری برنامه ریزی شهری است، شکل گرفته است. این دو حوزه از دانش شهرسازی در اثر کنش و واکنش متقابل دچار تحول و تکامل زیادی شده است. روند تحولات در نظام شهرسازی معاصر برخلاف گذشته به گونه ای است که اقدامات برنامه ریزی و طراحی شهری در یکدیگر ادغام میشوند و به سمت وسوی یک فرآیند هماهنگ و یگانه تمایل دارند. توجه به کیفیت محیط شهری در فرآیند و طرح ریزی توسعه شهری موجب تعامل بیشتر میان برنامه ریزی و طراحی و لزوم توجه به آن در فرآیند برنامه ریزی شهری باعث شکل گیری رویکردهای نوینی در حوزه شهرسازی شده است. برنامه ریزی طراحی محور رویکردی میانی بین برنامه ریزی شهری و طراحی شهری محسوب می شود. این رویکرد به دنبال عدم پاسخ گویی مناسب طرح های سنتی توسعه شهری به مسائل کیفی موجود در محیط های شهری مطرح شده است. به دلیل توجه این رویکرد به موضوع کیفیت محیط شهری و همین طور سنجش اثربخشی آن در نظام مدیریت فضاهای شهری، این مقاله ضمن بازشناسی مفهوم نظری این رویکرد، کاربست برنامه ای آن در ارتقای کیفیت محیط شهری در یک محدوده نمونه (فضای شهری محور خاقانی اصفهان) را مد نظر قرار می دهد. در پژوهش پیشرو که از نوع توصیفی-تحلیلی با استفاده از تحلیل AHP است که بعد از مطالعات کتابخانه ای و تحلیل محتوای مرتبط با رویکرد برنامه ریزی طراحی محور بر اساس مدل مفهومی رویکرد مذکور که در حالت کلی شامل ۹ مرحله است رویکرد برنامه ریزی طراحی محور در فرآیند تهیه طرح های توسعه شهری سیاستهای مختلف طراحی را در فرآیند برنامه ریزی مدنظر قرار داده و با برنامه ای جامع و استوار باعث دستیابی به اهداف تعیین شده و به ارتقاء کیفیت محیط شهری محور خاقانی اصفهان کمک میکند.

**کلمات کلیدی:** کیفیت محیطی، برنامه ریزی طراحی محور DLP، شهرسازی، محور خاقانی شهر اصفهان

### مقدمه و بیان مسئله

بحران کیفیت در محیط های شهری، توجه به رویکردهای مؤثرتری را که قابلیت های اجرایی بیشتری داشته باشند، به یک موضوع جدی تبدیل کرده است. تجربه اجرای طرح های شهری در ایران (چه در بافت های موجود و چه در قالب برنامه هایی



نظیر شهرهای جدید و پروژه های آماده سازی) نشان داده است که برنامه های مزبور در خلق محیطهای شهری واجد کیفیت با توفیق چندانی روبهرو نبوده است (گلکار، ۱۳۸۱) (به بیان دیگر، مسأله و یا به عبارت دقیق تر «بحران کیفیت»، در شرایط کنونی یکی از چالشهای عمده شهرهای ما و به دنبال آن یکی از دغدغه های اساسی تصمیم سازان، تصمیم گیران، مجریان و استفاده کنندگان از محیطهای شهری قلمداد میشود. با توجه به اهمیت مسأله «کیفیت»، و چالشهای فرا روی مدیران و کارشناسان شهری، به نظر میرسد ادامه این شرایط و تدوین برنامه ها و مداخلات کالبدی در محیط های شهری، همچون گذشته و بدون توجه لازم به کیفیت محیط شهری، هیچ گونه تضمینی برای دستیابی به محیطهای دارای کیفیت شهری مطلوب را ایجاد نکند. در این مقاله قصد بر آن است تا به طور ضمنی روش های شناخت و تحلیل کیفیت عملکردی در محیطهای شهری نشان داده شود. تجربه طی شده در سال های اخیر و عدم پاسخ گویی طرح های توسعه شهری به نیازهای کیفی محیط از یک سو و نحوه تهیه طرح های توسعه شهری بر کیفیت محیط های کالبدی و اثبات موفقیت طرحهایی که بر اهمیت فضاهای عمومی تأکید می ورزند. (Task Urban Force, ۱۹۹۹) از سویی دیگر سبب شده است تا رویکردی میانی بین دو گرایش برنامه ریزی شهری و طراحی شهری مطرح شود. مسائل مطرح شده و استقبال از طرح های موفق درخصوص کیفیت محیط شهری و فضاهای عمومی باعث میشود که امکان سنجی کاربرد یکی از ابزارهای مؤثر این رویکرد با عنوان «دستور کار توسعه» در این مقاله مورد تحلیل قرار گیرد. به این منظور در مقاله حاضر روند رسیدن به دستور کاری که بر کیفیت محیط شهری تأکید دارد، بیش از هر چیز مد نظر است. برنامه ریزی شهری مسئول اصلی هدایت شهر و تأمین عملکردها و کارکردهای آن است از سوی دیگر طراحی شهری با موضوع تغییر محیط طبیعی درگیر است و در پی آن است که کیفیت محیط مصنوع را ارتقا دهد. لذا طراحی شهری که به طور گسترده با محیط مصنوع سروکار دارد، نیازمند برخورد عقلایی با محیط طبیعی است و حفظ آن را اصل تلقی میکند. در این میان برای کاهش فاصله بین دو رشته برنامه ریزی و طراحی شهری در حوزه شهرسازی، رویکرد میانی طلب میشود تا میان برنامه ریزی و طراحی شهری تعامل بیشتری را فراهم سازد. ضرورت این رویکرد بیشتر از آن جهت است که در طرحهای توسعه شهری در سطوح مختلف برنامه ریزی، باید به کیفیت محیط مصنوع در فرآیند برنامه ریزی شهری توجه بیشتری شود. زیرا این کیفیت عامل کلیدی و مؤثر در رونق اقتصاد محلی، منطقه ای و ملی است. این ضرورت پس از سالهای دهه ۹۰ به بعد از طرحهای راهبردی و ساختاری در انگلستان درک و در پی آن فرآیندی در برنامه ریزی شهری تدوین شد که در آن سعی شد تا در فرآیند برنامه ریزی شهری علاوه بر کالبد، به کیفیت محیط و ارتقاء آن نیز توجه شده و طرح ریزی کالبدی با هدف ارتقاء کیفیت محیط شهری صورت پذیرد. با توجه به مطالبی که بیان شد سوالات پژوهش حاضر به قرار زیر است: چگونه میتوان در فرآیند تهیه طرحهای توسعه شهری محور خاقانی اصفهان به ارتقاء کیفیت محیط توجه بیشتری کرد؟ با چه روش و فرآیندی میتوان کمیت و کیفیت را در برنامه های توسعه شهری این محور بعنوان فضای شهری توأمان مدنظر قرار داد؟ اصول کلی برنامه ریزی طراحی محور شامل چه مواردی است و چه میزان در طراحی محور خاقانی اصفهان مؤثر واقع می شود؟

## پیشینه تحقیق

درباره رویکرد برنامه ریزی طراحی محور تحقیقات مختلفی انجام شده که هر کدام به نوعی زمینه ساز مطرح شدن هرچه بیشتر این رویکرد در نظام شهرسازی است. کوان در کتاب "اسناد هدایت طراحی شهری" به بیان چارچوب طراحی شهری، دستور کار توسعه و طرح جامع سه بعدی طراحی شهری پرداخته و به طور کلی اسناد هدایت طراحی شهری را در چهار دسته نام میبرد: ۱. اسنادی که در رابطه با هدایت طراحی مکانهای خاص تهیه میشوند. ۲. اسنادی که در رابطه با موضوعات خاص تهیه میشوند. ۳. اسنادی که در رابطه با سیاستهای خاص تهیه میشوند. ۴. اسنادی که در رابطه با قلمرو کامل یک منطقه شهرداری تهیه میشوند. کوان در کمیسیون معماری و محیط مصنوع دیدگاه مشترکی با گروه طراحی شهری دارد که فعال و



کنشگر بودن طراحی شهری را به جای واکنشی بودن آن مناسب میدانند؛ به این معنا که هر دو گروه تحقق کیفیت و نوآوری در محیط را بیش از هر چیز وابسته به ظرفیت و قابلیت‌های تصمیم‌گیرندگان میدانند. گروه طراحی شهری این مهم را با تهیه چارچوبی برای تمام کسانی که به نوعی درگیر فرآیند برنامه‌ریزی هستند به انجام رسانیده تا در فرآیند توسعه شهری، برنامه‌ریزی طراحی محور در جامعه شهرسازی متداول شود (Cowan, 2002: 14-2). پانتر و کارمونا در کتاب "بعد طراحی برنامه‌ریزی" به بیان سیاست طراحی و جایگاه آن در برنامه‌های توسعه انگلستان پرداخته‌اند. در این کتاب ابعاد ماهوی و رویه‌ای طراحی، نحوه نگارش و سازماندهی سیاست‌های طراحی و ارتباط میان سیاست‌های طراحی شهری و سایر رشته‌های مرتبط با آن و نحوه اثرگذاری و اثرپذیری آنها در رابطه با طراحی شهری تشریح شده است. سیاست‌های طراحی را باید به عنوان یک سلسله مراتب در نظر گرفت که حیطه عملشان طیفی وسیع را در بر میگیرد. این طیف از سطح بخش تا مقیاس محلی و از راهبرد برنامه توسعه و سیاست قانونی تا راهنمای مکمل طراحی را پوشش میدهد. سیاست‌های طراحی در فرآیند برنامه‌ریزی باید در نقاط معینی از برنامه تمرکز یابد تا متقاضیان صدور پروانه بتوانند نسبت به طیف کاملی از مباحث طراحی که باید در درخواست‌های خود لحاظ کنند، آگاه شوند (Carmona & Punter, 1997). رفیعیان و رضوی در مقاله با عنوان "ارتقاء کیفیت محیط شهری با استفاده از رویکرد برنامه‌ریزی طراحی محور" دستور کار توسعه را به عنوان یکی از ابزارهای عملیاتی کردن برنامه‌های پیشنهادی رویکرد برنامه‌ریزی طراحی محور، مورد استفاده قرار داده است. دستور کار توسعه به عنوان حلقه اتصال برنامه‌ریزی و طراحی شهری میتواند مؤثر باشد. برای تهیه دستور کار توسعه مراحل بیان شده که عبارتند از: ۱. پیش‌شناخت ۲. شناخت ۳. تهیه پیشنویس دستور کار ۳. تدوین دستور کار.

سطوح مختلف طرح‌های شهری در حیطه برنامه‌ریزی و طراحی شهری نیاز به بهره‌گیری از رویکرد برنامه‌ریزی طراحی محور دارد. این به آن معناست که در طرح‌های برنامه‌ریزانه توجه بیشتری به کیفیت صورت پذیرفته و در طرح‌های طراحانه سیاست‌گرایی علاوه بر محصول‌گرایی، مد نظر قرار گرفته و بر سیاست‌گذاری زمان طراحی تأکید شود. (رفیعیان و رضوی، ۱۳۸۸). (سیدالحسینی و همکاران در مقاله‌ای با عنوان "رویکرد تعاملی سطوح و مقیاس طراحی شهری در فرآیند برنامه‌ریزی" به شناسایی مؤلفه‌های اصلی جهت اتخاذ رویکرد مناسب یکپارچه برنامه‌ریزی و طراحی شهری پرداخته است. با توجه به نقش و ویژگی رویکرد تعاملی در طراحی شهری در فرآیند برنامه‌ریزی، پیشنهاد شده به عنوان رویکردی عام در تمام مراحل نظام برنامه‌ریزی و طراحی شهری حضور داشته باشد. در نظام برنامه‌ریزی تأثیر این رویکرد از مقیاس کلان تا خرد متفاوت بوده و هر چه به مقیاس محلی نزدیکتر میشویم، قدرت و تأثیر آن بیشتر میشود. تحقق این رویکرد در پذیرش و رعایت اصول اساسی پنج مؤلفه است: ۱. وجود سطوح و سلسله مراتب مقیاس طراحی ۲. حضور اهداف و معیارهای طراحی شهری ۳. پشتیبانی از موضوعات طراحی شهری ۳. پیوندها و تعاملات حرفه‌ای. ۵. مشارکت‌پذیری عمومی طراحی شهری، را در فرآیند تهیه طرح‌های توسعه شهری پیشنهاد داده‌اند (سیدالحسینی و دیگران، ۱۳۹۱: ۵۲).

## رویکرد برنامه‌ریزی طراحی محور

ابزار و روش‌شناسی آغاز توجه به طراحی در فرآیند برنامه‌ریزی شهری به دوره مطرح شدن کاربری مختلط در توسعه شهری باز می‌گردد. در سال ۱۹۹۲ موضوعات زیباشناختی به عنوان یکی از موضوعات اساسی در طرح‌های توسعه و فرآیند برنامه‌ریزی آن‌ها مطرح شد و در سال ۱۹۹۶، دی‌ای تی آر از طراحی شهری به عنوان دانشی یاد کرد که به موضوعاتی فراتر از بناهای منفرد می‌پردازد. در سال ۱۹۹۷ کرمونا ادعا کرد در عمل هنوز میان دو حیطه برنامه‌ریزی و طراحی شهری فاصله وجود دارد و رویکردی میانی طلب می‌شود. سرانجام در سال ۱۹۹۹ بر ضرورت توجه به ملاحظات طراحانه در برنامه‌ریزی شهری تأکید و روند تهیه طرح‌ها دستخوش تغییر و معتقد است ارتقای پایداری جوامع و شیوه زندگی در شهرها متحول شد. این رویکرد طراحی به محیط کالبدی بستگی دارد. این به آن معنا نیست که طراحی تنها کافی است



بلکه باید با سرمایه گذاری در بهداشت، آموزش، خدمات اجتماعی، ایمنی، امنیت و اشتغال همراه باشد. اما طراحی می تواند بستری را فراهم کند که در آن، این امور با موفقیت عمل کنند. بنابراین «اغلب بر دیدگاهی یکپارچه از محیط شهری استوار است. این دیدگاه یکپارچه بر موضوع یا موضوع مورد برنامه ریزی متمرکز است» (رضوی، ۱۳۸۵). اصول برنامه ریزی طراحی محور عبارتند از: استوار بودن بر اهداف عملکردی؛ انعطاف پذیری ضوابط و مقررات؛ درک اهمیت عرصه های عمومی و ارتباط آن ها با هم؛ توجه به تراکم، اختلاط کاربری و معماری؛ اهمیت مطلوبیت کیفیت و فرم. توجه به کیفیت محیط شهری به خصوص در فضاهای عمومی از تأکید های ویژه این رویکرد به شمار می آید (DETR، ۲۰۰۰) (به عبارتی توجه به برنامه ریزی و طراحی شهری به طور هم زمان و تعاملی از جمله راهکارهایی است که می تواند ارتقای کیفیت عملکردی در فضاهای عمومی را محقق کند. پارامترهای کیفیت محیط شهری برای بررسی نتایج مورد انتظار طراحی از فرایند برنامه ریزی، پس از مقایسه نظریات مختلف و تحلیل آن ها و لحاظ کردن وجوه اشتراک و افتراق میان عناصر تشکیل دهنده کیفیت محیط شهری مانند نظریات جین جیکوبز، لینچ، بنتلی، دی ای تی آر، کرمونا و جان پانتر، در نهایت شش شاخص در نظر گرفته، که این شاخص ها عبارتند از: ۱. نفوذپذیری ۲. انعطاف پذیری ۳. ایمنی و امنیت ۴. تنوع ۵. همه شمول بودن ۶. سرزدگی. کیفیتهای محیط شهری مطابق با مدل کانتر به کالبد، فعالیت و تصورات تشکیل می شود. از امتزاج کیفیت های کالبدی و فعالیت، کیفیت فرهنگی و ۷ عملکردی پدید می آید (گلکار، ۱۳۸۰). شاخصهای مذکور در فضای عمومی هنری تهران سنجش شده اند. برای سنجش وضعیت و تحلیل این پارامترهای کیفیتی در فضای عمومی مورد پژوهش از اسناد تکمیلی برنامه ریزی (ابزار برنامه ریزی طراحی محور) استفاده شد. این ابزار عبارتند از چارچوب طراحی شهری، دستور کار توسعه و راهنمای طراحی شهری. این پژوهش دستور کار توسعه را به آن علت که اول ابزاری است که می تواند به صورت طراحی، محور برخی طرح های توسعه در سایت های خاص را تهیه کند (DETR, 2000) و دوم این که یکی از ابزارهای کنترل توسعه است (Greed, 1997) (به عنوان ابزاری مفید برای نمونه مورد نظر انتخاب کرده است. یک دستور کار، بیانیه ای تفصیلی است از آن چه مقامات محلی در مورد یک سایت خاص ترجیح می دهند. این ابزار ها معمولاً برای سایت هایی تهیه می شوند که به لحاظ اقتصادی، اجتماعی یا معماری حساس بوده و این حساسیت بوسیله مقامات محلی یا ساکنان تشخیص داده میشود و به طور معمول بخشی از یک فرایند برنامه ریزی است این ابزار می تواند در مقیاس های متفاوتی از جمله یک قطعه زمین، یک بلوک شهری، مرکز شهر یا یک واحد همسایگی به کار بسته شود. از آن جایی که برای دستور کار توسعه فرایندی قطعی طرح ریزی نشده است، این پژوهش از تحلیل تطبیقی تجارب جهانی به فرایندی عام برای تهیه و تدوین این ابزار رسید. گامهای اساسی این فرایند عبارتند از: گام اول: تبیین لزوم و هدف از تهیه دستور کار توسعه؛ گام دوم: معرفی سایت، پیشینه و پیرامون آن قبل از شروع محتوای دستور کار؛ گام سوم: شناخت معطوف به هدف؛ گام چهارم: ارائه راهبردهای توسعه و تعیین طرحهای موضعی یا موضوعی در مقیاس پایین تر. براساس گام های بیان شده می توان فرایندی را برای کلیه دستور کارها فارغ از مقیاس و نوع سایت ارائه کرد. پس از آن که لزوم و هدف از تهیه این ابزار مشخص شد، مرحله شناخت معطوف به هدف آغاز می شود که خود در سه مقطع موازی پیش می رود. مقطع هسته ای آن طی چهار مرحله پیش شناخت، شناخت و سنجش و تحلیل، تهیه پیش نویس دستور کار و تدوین دستور کار نهایی صورت می گیرد. دو مقطع موازی عبارتند از نخست تهیه اطلاعات خاص مربوط به محدوده که در اصل این ویژگی های خاص سایت را نیازمند تهیه دستور کار توسعه کرده است و دوم شناسایی گروه های ذی نفع و ذی نفوذ. شناسایی این گروه ها هم در شناسایی محدوده تأثیرگذارند و هم در مرحله تبدیل پیش نویس به سند نهایی نقش به سزایی ایفا می کنند که میزان تحقق پذیری طرح را افزایش می دهد. پس از انجام این سه مقطع به صورت موازی، مراحل تطابق، اجرا، نظارت و بازبینی برای هر چه بیش تر محقق شدن طرح به طور مکرر صورت می گیرد. این فرایند می تواند در مدت زمانی کوتاه، طرحی کار آمد برای سایت های خاص و حساس تهیه کند. تفاوت دستور



کارهای مختلف در تفاوت محتوای سند دستور کار یا تفاوت محتوایی سه مقطع موازی خود را نمایان می کند. گروه های ذی نفع و ذی نفوذ این سایت اغلب مسؤولان عناصر فضای مورد مطالعه بودند که استفاده از نقطه نظرات آن ها ابتدا در مرحله شناخت، سپس بعد از تدوین پیش نویس دستور کار توسعه برای اصلاح ایده اولیه و به روش مصاحبه عمیق انجام شد.

## روش شناسی تحقیق

روش تحقیق، توصیفی-تحلیلی است. به منظور دستیابی به ادبیات نظری موضوع مطالعات کتابخانه ای انجام شده است. به این ترتیب که ابتدا به مطالعه و بررسی پژوهشهای انجام شده در زمینه برنامه ریزی طراحی محور پرداخته، سپس به تدوین ادبیات نظری مرتبط با رویکرد برنامه ریزی طراحی محور، اهداف و اصول آن اقدام شده است. با توجه به تحلیل محتوا و تطبیق آن با برنامه ریزی و طراحی شهری مدل مفهومی رویکرد برنامه ریزی طراحی محور پیشنهاد شده در قالب نمونه موردی مورد تحلیل قرار می گیرد. براساس دستور کار توسعه، پس از آن که اطلاعاتی از سایت در سطح کلان به دست آمد، نوبت به مرحله شناخت می رسد. در فرایند تهیه دستورکار توسعه، شناخت وضع موجود محدوده همراه با سنجش وضعیت و تحلیل آن به صورت توأم صورت می گیرد. این شناخت ابتدا اطلاعاتی کلی و عام از مکان را به طور مختصر بیان کرده و اطلاعات را بسته به اهداف بیان شده جمع آوری می کند. اطلاعات کلی این محدوده از ویژگی های اقتصادی، اجتماعی و کالبدی از طرح های بالادست جمع آوری شده و اطلاعات خاص آن با توجه به اهداف کلان طرح برداشت شدند. این برداشت برحسب موضوع به چند شکل صورت گرفت، نخست شاخصهایی که برای شناخت معیارهای کیفیت عملکردی ضروری بودند، شناسایی و تدوین شد. پس از آن مشخص شد که هر یک از این شاخص ها از چه راهی باید برداشت شوند. در، روشهای برداشت لحظه ای و تکمیل یک نمونه موردی تحقیق برای شناخت از مصاحبه عمیق پرسشنامه از ساکنان و مراجع آن فضای مورد مطالعه استفاده شد. برای تکمیل پرسشنامه در این پژوهش از جامعه آماری ۵۰ نفره استفاده شد که انتخاب آن ها به طور تصادفی از نقاط مختلف محدوده صورت گرفت. برداشت های لحظه ای نیز در ۱۶ فضای محدوده که از ویژگیهای متنوع و متفاوتی برخوردار بودند، انجام شد. برای سنجش وضعیت نیز از طیف لیکرت (قدسی، ۱۳۸۱) استفاده شد. تحلیل سلسله مراتبی لیکرت برای اولویت بندی پارامترهای کیفیت عملکردی از ۲۰ نفر از متخصصان برنامه ریزی و طراحی شهری استفاده شد و نتایج بدست آمده با استفاده از نرم افزار choice Expert تحلیل و طبقه بندی شد. همچنین در مرحله تهیه پیش نویس دستور کار نیز به منظور نظرخواهی از گروه های ذی نفع و ذی نفوذ تکنیک مصاحبه عمیق اجرا شد. در این بخش از مصاحبه های عمیق از نظرات مسؤولان عناصر فضای مورد مطالعه استفاده شد مصاحبه عمیق با مسؤولان در دو مرحله، یکی قبل از تدوین دستورکار توسعه برای دریافت و برداشت مسائل و نیازها (مرحله شناخت) و دیگری پس از تدوین پیش نویس دستورکار توسعه برای دریافت نقطه نظرات این گروه در مورد طرح اولیه دستورکار توسعه صورت گرفت.

## ادبیات نظری پژوهش

تحول در نظام شهرسازی از تعامل دو دانش متفاوت ولی مرتبط با یکدیگر که یکی برنامه ریزی شهری و دیگری طراحی شهری است، شکل گرفته، این دو حوزه از دانش شهرسازی در اثر کنش و واکنش متقابل، دچار تحول و تکامل زیادی شده است. با این وجود هنوز تعریف واحدی از موضوع، وظایف و نحوه ارتباط میان آن دو وجود ندارد. در طرحهای توسعه شهری که در دهه های اخیر تهیه شده اند بیشتر به موضوع کیفیت محیط پرداخته شده و لزوم توجه به آن در نظام برنامه ریزی مورد توجه واقع شده است. در بسیاری از نظریه ها و جریانها توجه به کیفیت محیط شهری در محورهای اصلی برنامه در دستور کار قرار



گرفته است. سیر تحول تئوری و نظریه‌های برنامه‌ریزی در کشورهای پیشرفته جهان در طول قرن بیستم نشان می‌دهد که طی این تحول، برنامه‌ریزی از سه مرحله اساسی عبور کرده است. هر کدام از این سه نظریه عمده برنامه‌ریزی در دوره زمانی خاصی نقش غالب و فراگیری را ایفا کرده‌اند. این نظریه‌های اصلی را میتوان به ترتیب در پارادایم‌های زیر جستجو کرد: پارادایم برنامه‌ریزی جامع. پارادایم برنامه‌ریزی سیستمی. پارادایم برنامه‌ریزی راهبردی. در چارچوب هر یک از این نظریات، الگوها و روشهای خاصی در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای پدید آمده است که هر کدام با توجه به شرایط پیدایش و نفوذ، از توانها و محدودیتهای معینی برخوردار بوده‌اند (براتی و سرداری، ۱۳۸۸: ۲۱). در شهرسازی معاصر خلاف گذشته اقدامات برنامه‌ریزی شهری و طراحی شهری در یکدیگر ادغام شده و به یک فرآیند هماهنگ و یگانه تبدیل میشود این رویکرد نوعی تحول تدریجی است که طی سه مرحله رخ داده است: در طول دهه ۱۹۶۰ موضوعات طراحی شهری به تدریج در متن پاسخگویی به مسایل و پروژه‌های مشخصی مطرح شدند و در طول دهه ۱۹۷۰ اهداف طراحی شهری معمولاً در ضمن سیاستهای عمومی برنامه‌ریزی گنجانده میشدند و در طول دهه ۱۹۸۰ ملاحظات طراحی شهری به عنوان بخشی از نظام نظارتی برنامه‌ریزی پذیرفته شدند (Cullingworth, 1997: 9) در ۵۰ سال اخیر در نظام شهرسازی انگلستان با گذشت زمان تمرکز بر طراحی از مفهوم سیمای خارجی و منظر شهری (در مفهوم سنتی آن، که صرفاً به ابعاد زیبایی‌شناختی و بصری نظر داشت)، به مباحثی چون قلمروی عمومی و فضای همگانی، ادراک عمومی و تجربه همگانی از ساختمانها و فضاها، تغییر جهت داده است. این سه مفهوم متفاوت از طراحی را میتوان اختصاراً تحت عنوان طراحی شهری بیان کرد که دل مشغولی اصلی‌اش، گروهی از ساختمانها و فضاهای مابین آنها، قلمروهای عمومی و خصوصی خلق شده از همجواری ساختمانها، کیفیتهای بصری، عملکردی و نمادین این فضاها و در نهایت قرارگاه‌های رفتاری و فعالیتی ویژه‌ای است که در این فضاها ایجاد میشود. در سالیان اخیر، بعد چهارمی نیز به طراحی شهری اضافه شده که از آن با نام بعد اکولوژیک یاد میکنند و دغدغه آن آثار زیست محیطی توسعه بر محیط و مباحث مرتبط با پایداری است. افزودن این بعد به طراحی شهری منجر به شکل‌گیری مفهوم طراحی محیطی شد تا بدین ترتیب دامنه‌های طراحی و کنترل طراحی در نظام معاصر برنامه‌ریزی شهری و روستایی انگلستان کاملتر شود. به منظور تضمین توسعه پایدار این بعد از طراحی شهری دربرگیرنده تعاملات میان محیط مصنوع و طبیعی، منظر و اکولوژی در شهرهای کوچک و بزرگ، حفاظت از طبیعت (گونه‌های گیاهی و جانوری)، حفاظت شهری (فرم مصنوع)، انرژی‌کاری و در نهایت کمینه کردن آلودگی است (پانتر و کارمونا، ۱۹۹۷: ۱۶۲) پیوند برنامه‌ریزی با طراحی شهری با عوامل زیباشناسانه شهر سر و کار دارد. یکی از جنبه‌های مطالعاتی آن جنبه عوامل فرهنگی و اجتماعی شهر است در حالی که برنامه‌ریزی شهری به صورت عملی آن سعی دارد کلیه جوانب اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، مادی و معنوی شهر را به صورت جامع مطرح کند. شکل شهری و طراحی آن یک کار هنری است که نتیجه عوامل فوق را در خود دارد. بنابراین نمیتوان بدون مطالعه و بدون در نظر داشتن این عوامل به نتیجه منطقی رسید. علیرغم سوابق تاریخ طراحی شهری، امروزه فعل و انفعالات اقتصادی به اندازه‌ای در سرنوشت شهرها مؤثر واقع شده‌اند که تصویر کالبدی شهر را نیز تحت تأثیر قرار میدهد. در حالی که طراحی شهری باید بر پایه عوامل اجتماعی و طبیعی و اقتصادی شهر شکل بگیرد. طراحی شهری باید با برنامه‌ریزی جامع شهری به پیش رود. نتیجه یک برنامه‌ریزی مطلوب آن است که در قالب یک طراحی مطلوبتر تجلی یابد. شکل فضا و جنبه‌های زیبایی و عینیت آن از یکسو و عملکرد آنها از دیگرسو، اساس طراحی شهری را تشکیل میدهد. بنابراین کالبد شهر و عملکرد آن نتیجه‌ای از ارتباط منطقی بین این دو عامل است (شیعه، ۱۳۹۱: ۲۰۷) توجه به این نکته که هدف نهایی هر نوع برنامه‌ریزی و طراحی شهری کمک به اعتلای کیفیت زندگی در راستای توسعه پایدار و رفاه و عدالت اجتماعی است، برنامه‌ریزان و طراحان شهری دریافته‌اند که برای تحقق این هدف وجود رویکردی میان برنامه‌ریزی و طراحی شهری ضروری است تا اینکه برنامه‌ریزی شهری به عنوان یک دانش میان رشته‌ای روز به روز به اهداف و روشهای طراحی شهری نزدیک تر شده و متقابلاً طراحی شهری نیز به عنوان یک دانش میان رشته‌ای به طور فزاینده‌ای به سمت هماهنگی و همگامی با برنامه‌ریزی



پیش می‌رود. در این رویکرد دیدگاهی از طراحی شهری به عنوان بخشی جداناپذیر از فرآیند برنامه ریزی شهری و گاهی به عنوان یک بعد از برنامه ریزی شهری یاد می‌شود. در عمل نیز موضوعات طراحی شهری در بسیاری از طرحهای توسعه و عمران شهری جدید به عنوان یکی از عناصر پایه ای در مطالعات و پیشنهادهای طرح با توجه به مقیاس و نوع آن مطرح شده و همانند سایر پیشنهادهای طرح توسعه شهر به مرحله اجرا گذاشته می‌شود (گلکار، ۱۳۸۱). برنامه ریزی راهبردی نیز از دهه ۱۹۸۰ به بعد در نظام شهرسازی مطرح و متناسب با آن برای برنامه‌ریزی و طراحی شهری راهبردی تعاریفی ارائه شد که چشم‌اندازها، اهداف کلان، راهبردها، سیاستها و برنامه های اجرایی برای تحقق اهداف مورد نظر در این نوع از برنامه ریزی تدوین می‌شود (براتی و سرداری، ۱۳۸۸: ۲۸-۳۲ و گلکار، ۱۳۸۴: ۲۹). اینکه برنامه‌ریزان و طراحان شهری به این حقیقت دست یافته اند هدف نهایی هر نوع برنامه‌ریزی و طراحی شهری کمک به اعتلای کیفیت زندگی در بستر توسعه پایدار و رفاه و عدالت اجتماعی است و بنابراین راهی جز همکاری و هماهنگی میان آنان وجود ندارد.

برنامه‌ریزی طراحی محور بعد طراحی برنامه ریزی، حوزه‌ای مناقشه آمیز و محل تعارضات بی پایان میان معماران و برنامه‌ریزان، سازندگان و طراحان، متخصصان و عامه مردم، مراجع محلی و کارشناسان برنامه ریزی و گروه های اجتماعی است. بعد طراحی موضوعی بنیادین و در عین حال جنبی در برنامه‌ریزی است. بنیادین به معنای اینکه بیشترین کنترل و نظارت مرتبط با توسعه‌ها و ساخت و سازها از نقطه نظر طراحی اعمال می‌شود؛ در بسیاری از نواحی، مطالبات زیادی برای اعمال کنترل‌های پیچیده‌تر و سختگیرانه‌تر در مورد طراحی وجود دارد، اما به همان اندازه نیز مطالباتی مبتنی بر کمینه کردن ضوابط کنترل کننده در جهت ترغیب آزادیهای فردی و رقابتهای اقتصادی وجود دارد (پانتر و کرمونا، ۱۹۹۷: ۲۷). رویکرد برنامه ریزی طراحی محور در آستانه قرن ۲۱ مطرح شد و عمدتاً از طرف معماران و طراحان شهری به حوزه شهرسازی وارد شد (۱۹۹۶، Madanipur). این رویکرد، عناصر و تصمیمات برنامه‌ریزی را بر پایه تصور از کیفیت و احجام سه بعدی حاصله تدوین کرده و ویژگیهای کیفی مکان را نیز در نظر می‌گیرد و تأکید کمتری بر کاربری زمین و استانداردهای مهندسی دارد. در این رویکرد مطلوبیت کیفیت و فرم از اهمیت بیشتری برخوردار است. این رویکرد اهداف و معیارهای طراحی را مشخص می‌کند. اهداف و معیارها باید در تهیه و تصویب طرحها مدنظر قرار گرفته و قابلیت طرح در مقیاس‌های کلان را نیز داشته باشد. رویکرد طراحی محور در برنامه‌ریزی شهری، شرایط و اولیتهای آن را ارزیابی می‌کند. این ارزیابی مبتنی بر توانایی قضاوت کارشناس است؛ یعنی قبل از ساخت و ساز و توسعه، نتایج کیفی و فضایی محدوده پیش‌بینی می‌شود (عباسزادگان و رضوی، ۱۳۸۵: ۱۹). به طور کلی اصول برنامه‌ریزی طراحی شامل: استواری بر اهداف عملکردی، انعطاف‌پذیری ضوابط و مقررات، درک اهمیت عرصه های عمومی و ارتباط آنها با هم، توجه به تراکم و اختلاط کاربری و معماری و اهمیت مطلوبیت کیفیت و فرم است (رفیعیان، ۱۳۸۸: ۲۷). کاربست ابزار رویکرد برنامه ریزی طراحی محور در این پژوهش یکی از فضاهای شهری اصفهان به عنوان مکانی مناسب برای تهیه دستور کار توسعه انتخاب شد.

## نمونه موردی: محور خاقانی

خیابان خاقانی در اصل راسته اصلی خدماتی محلات واقع در گستره با ارزش تاریخی جلفا محسوب می‌گردد (شکل شماره ۱). در سالیان اخیر و پس از احداث مجتمع‌های تجاری در امتداد محور، این خیابان در زمره محورهای خدماتی درجه یک ناحیه‌ای منطقه پنج محسوب می‌گردد. این محور فرعی محوری خدماتی با عرض متغیر ۱۳ متر می باشد که از سمت شرق به غرب قابل تردد است. در واقع این خیابان از سمت خیابان حکیم نظامی یک طرفه می باشد. عرض مسیر ماشین رو حدود ۳٫۵ متر و مابقی عرض خیابان به پیاده رو و باغچه ها اختصاص دارد.



شکل شماره (۱) : موقعیت محور خاقانی

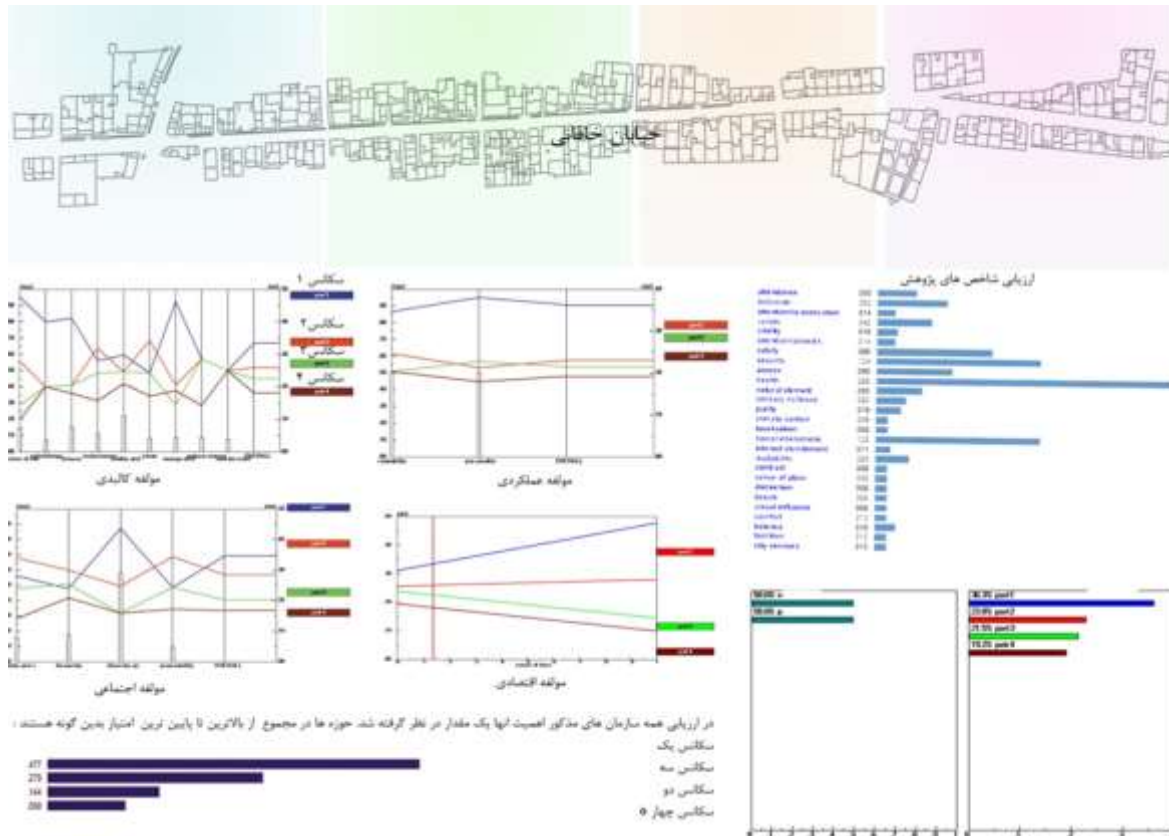
مولفه های مورد نظر در این پژوهش و مطابق با چارچوب نظری پژوهش ارائه می گردد؛ هم چنین نگارنده جهت شناخت و تحلیل مطلوب حوزه مداخله طرح، محور خاقانی را بر اساس ویژگی های متفاوت آن به چهار قسمت متوالی (شکل شماره ۲) تقسیم و تفکیک نموده است.

کیفیت ها	ابعاد	کیفیت ها	ابعاد
امنیت	اجتماعی	ایمنی	کالبدی
جامعیت		دسترسی	
عدالت		جذابیت	
تعاملات اجتماعی		راحتی	
کیفیت ها	ابعاد	کیفیت ها	ابعاد
فعالیت ها	عملکردی	خوانایی	اقتصادی
تراکم فعالیت		تمایل مردم به هزینه کردن	
کاربری های جاذب		اقتصاد خلاق	
اختلاط کاربریها		اقتصاد بر پایه فراغت	

شکل شماره (۲)

با توجه به تحلیل سلسله مراتبی در نرم افزار expert choice نتایج حاصل به شرح شکل شماره ۳ است:





شکل شماره (۳)

همانگونه که ملاحظه می گردد شاخص های ایمنی و امنیت، تعاملات اجتماعی، فعالیت و تراکم آن، اختلاط کاربری های جاذب، از نظر کیفی در حد نامطلوب قرار دارند. هم چنین شاخص های اقتصادی نظیر تمایل به هزینه کردن از طریق جذب سرمایه های داخلی و خارجی، اقتصاد فراغتی و اقتصاد خلاق پتانسل های مورد توجه محدوده محور خاقانی هستند. شاخص های خوانایی، عدالت و جذابیت نیز تا حدودی مورد قبول می باشند و از این جهت نیازمند تقویت هستند. از میان روشهای ارزیابی روش ارزیابی لیکرت به منظور ارزیابی برنامه های طراحی، مورد استفاده قرار گرفت. بعد از وزن دهی به هر هدف و پرسش، برای امتیازدهی به اهداف اشاره شده، طرح ها اولویت بندی و طرح بهینه انتخاب گردید. در این راستا برنامه های پیشنهادی برای ۲۰ متخصص ارسال و ارزیابی گردیده است. ارزیابی نهایی برنامه ها در جدول شماره ۱ مشهود است. طبق این جدول طرح سوم با اختلاف کمی نسبت به طرح های دیگر به عنوان برنامه برتر تعیین شد.

جدول شماره (۱)

مؤلفه	کیفیت ها					
	ضریب اهمیت ۱-۰	امتیاز برنامه ۱	امتیاز برنامه ۲	امتیاز برنامه ۳	امتیاز با احتساب ضریب ۲	امتیاز با احتساب ضریب ۳
اجتماعی	امنیت	۴	۴	۵	۳	۳,۷۵
	جامعیت	۴	۵	۵	۳,۷۵	۳,۷۵
	عدالت	۴	۴	۴	۳	۳



۲,۷۵	۲,۲۵	۲,۲۵	۵	۳	۳	۰/۷۵	تعاملات اجتماعی	اقتصادی	
۲	۱,۵	۱,۵	۴	۳	۳	۰/۵	تمایل مردم به هزینه کردن		
۲	۲	۱,۵	۴	۴	۳	۰/۵	اقتصاد خلاق		
۱	۰,۷۵	۰,۷۵	۴	۳	۳	۰/۲۵	اقتصاد بر پایه فراغت	کالبدی	
۳,۷۵	۲,۲۵	۱,۵	۵	۳	۲	۰/۷۵	ایمنی		
۳,۷۵	۳	۳	۵	۴	۴	۰/۷۵	دسترسی		
۲,۵	۲	۲	۵	۴	۴	۰/۵	جذابیت		
۲,۵	۲	۲	۵	۴	۴	۰/۵	راحتی		
۲,۵	۲	۲	۵	۴	۴	۰/۵	خوانایی		
۲,۵	۲	۲	۵	۴	۴	۰/۵	فعالیت ها		
۲	۲	۲	۴	۴	۴	۰/۵	تراکم فعالیت		عملکردی
۳	۳	۳	۴	۴	۴	۰/۷۵	کاربرهای جاذب		
۳,۷۵	۳	۳	۵	۴	۴	۰/۷۵	اختلاط کاربریها		
۳۹,۵	۳۷,۵	۳۵,۵	۷۴	۶۱	۵۸		جمع امتیازات		

در تدوین راهنماها نیز سلسه مراتب رعایت شده است و راهنماها در سه مرتبه تدوین شدند.

۱. مرتبه کلان (سطح راهبردی) شامل آن دسته از راهنماهایی هستند که به رابطه محور با حوزه پیرامونی و همچنین خود محور به همراه سکناس‌های آن به طور کل مرتبط هستند.
۲. مرتبه میانه (سطح تفصیلی) آن دسته از راهنماهایی است که بطور خاص هر سکناس و اجزای آنها اشاره دارد.
۳. مرتبه خرد (سطح طراحی شهری) نیز آن دسته از راهنماهایی است که به جزئیات اجزای هر سکناس مرتبط است.

### مرتبه کلان (راهبردی)

۱. استفاده از زیرگذر به علت وجود لایه های تاریخی در زیر محور تاریخی مجاز نیست.
۲. میبایست به محور شهری در کریدورهای بصری اطرافش هم توجه لازم شود.
۳. رؤیت پذیری عناصر طبیعی و مصنوع نشانه ای خارج از محور مجاز است.
۴. طراحی و تقویت نشانه ها در طول مسیر الزامی است.
۵. استفاده از نشانه هایی بین نشانه های موجود در راستای ایجاد تسلسل بین نشانه‌ها مطلوب است .
۶. مطلوب است بلوکهای محور شهری دارای تنوعی از ریزدانه تا بزرگدانه باشند.
۷. در صورت تمایل، تعریف سکناسهای بصری به صورت تغییرات کالبدی پیشنهاد میشود.
۸. سکناس بندی محور خاقانی به کمک گره های ترافیکی است.
۹. پیشنهاد میشود در سکناسهای مختلف محور از نشانه های بصری جهت تمایز آنها استفاده شود.
۱۰. تمایز سکناسهای مختلف در محور تاریخی خاقانی با تغییر شکل جداره و کف سازی پیشنهاد میشود.
۱۱. پیشنهاد میشود در طراحی مرزهای سکناسها به جذابیت بصری آنها توجه شود.
۱۲. پیشنهاد میشود برای تأکید بر دیدهای متوالی محورهای مواصلاتی به محور بلوکهای واقع در ورودیها تراکم بیشتری داشته باشند.



۱۳. پیشنهاد میشود در هر سکانس پارکینگی مجزا در نظر گرفته شود.

## مرتبۀ میانه (تفصیلی):

۱. وجود حداقل یک قطعه ریزدانه در هر ۵۷ متر از محور ضروری است.
۲. تراکم دانه ها میبایست به صورت میانگین محصوریت ۳ به ۱ را تأمین کند.
۳. افزایش تراکم قطعات واقع در گره‌های ترافیکی-فعالیتی محور مجاز است.
۴. میبایست برای بازسازی و یا نوسازی قطعات کم ارزش و فرسوده سیاستهای تشویقی قرار داده شود.
۵. قطعات تاریخی بر محور میبایست مورد حفاظت و نوسازی قرار بگیرند.
۶. تجمیع قطعات اطراف محور مطلوب نیست.
۷. در طراحی قطعات جدید معاصر سازی سبکهای تاریخی و بومی معماری محور مجاز است.
۸. در بازسازی قطعات جدید هماهنگی بین بنای جدید و قطعات همجوار جدید ضروری است.
۹. استفاده از عقب نشینی طبقات برای کاربریهای جاذب جمعیت مجاز است.
۱۰. عقب نشینی در طبقات میانی بلامانع است.
۱۱. عقب رفتگی قطعات برای تعریف جلوخان قطعه مهم و یا کاربری شاخص مجاز است.
۱۲. پیشنهاد میشود در ساخت بناهای جدید در جداره محور از الگوی معماری غالب استفاده شود.
۱۴. میبایست به جای یک قطعه بزرگ قطعات کوچک و متعدد در لایه دوم به منظور پارکینگ یا کاربری مختلط شبانه روزی در نظر گرفته شود
۱۵. تمایز سکانسهای مختلف در محور با دستکاری کالبد همچون تغییر کفسازی، تغییر مصالح، ایجاد سایه-روشن، تغییر رنگ پیشنهاد میشود.
۱۶. ضروری است که جداره های محور دارای پیوستگی فرمی باشند.
۱۷. پوشش گیاهی نباید مانع از دیده شدن جداره های محور، خصوصا بناهای اصلی شود.
۱۸. مطلوب است از ریتمهای مختلف در مبلمان شهری و پوشش گیاهی هم بکار گرفته شود.
۱۹. مطلوب است مبلمان شهری استفاده شده از حیث رنگ و مصالح در هماهنگی با جداره و کفسازی باشند.
۲۰. ضروری است از انواع پوشش گیاهی (نقطه ای، خطی، پهنه ای) بطور متناوب و متناسب با اقلیم استفاده شود.
۲۱. مطلوب است از پوشش گیاهی خطی سایه انداز برای تأمین آسایش اقلیمی شهروندان بهره گرفته شود.
۲۲. پیشنهاد میشود اندازه قطعات محور متنوع باشد.
۲۳. افزایش تراکم برخی دانه‌ها در سکانسهای مختلف پیشنهاد می شود.
۲۴. تأکید بر عنصر نشانه ای توسط دیگر عناصر (مانند پوشش گیاهی و مبلمان شهری) پیشنهاد می شود.
۲۵. در صورت تأمین فضای نشستن قرار گرفتن پوشش گیاهی پشت سکوها پیشنهاد میشود.
۲۶. مبلمان شهری در پیادروها باید از فرمی یکپارچه بومی متناسب با نقش محور خاقانی پیروی کنند.

## مرتبۀ خرد (تفصیلی):

۱. ضروری است جهت تأمین امنیت و ایجاد حضور پذیری در ساعات مختلف شبانه روز از کاربریهای شبانه روزی در دو سمت محور استفاده گردد.
۲. ضروری است بین دو کاربری شاخص کاربریهای پشتیبان این دو جانمایی شوند.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

۷۷۸۶-۲۹۸۰-ISSN

۳. تزریق کاربری در زمینهای فرسوده و مخروبه ضروری است.
۴. در راستای تأمین حضورپذیری محور، بام بناهایی مانند رستورانها در محور میبایست به عنوان فضاهای نیمه باز مورد استفاده قرار گیرند.
۵. استفاده از کاربریهای شاخص در طول محور در هر دو سمت پیشنهاد میشود.
۶. پیشنهاد میشود جنس و رنگ کفسازی جلوخانهها و ورودی بناهای شاخص تغییر کند.
۷. استفاه از رواق و کلوناد در طبقه (طبقات) همکف پیشنهاد میشود.
۸. تفوق ارتفاعی جداره در کنج تقاطع ها پیشنهاد میشود.
۹. استفاده بیشتر از یک نوع مصالح در نماها پیشنهاد نمی شود.
۱۰. مطلوب است خطوط عمودی و افقی در جداره ها جهت انسجام جداره ها در امتداد هم قرار گیرند.
۱۱. رنگ و مصالح بکارگرفته شده در جداره ها ضروری است باهم هماهنگی داشته باشد.
۱۲. پیشنهاد میشود رنگ جداره ها به جز در نقاط شاخص روشن باشند.
۱۳. شکل بازشوها به عنوان موتیفهای ریتم میبایست یکسان باشند یا از اشکال خود متشابه در راستای هماهنگی جداره ها استفاده شود.
۱۴. برای قرارگیری بازشوهای اصلی  $1/4$ ،  $1/2$  مطلوب است از تناسبات طلایی یا نسبتهای یا نقاط شاخص نما استفاده شود.

## نتیجه :

محور تاریخی خدماتی خاقانی به عنوان جزئی مهم در ساخت منطقه ۵ و محله جلفا اصفهان مطرح است. بررسی وضعیت آن نشان میدهد که علیرغم نقش آن در به عنوان محور اصلی محلی، در ذهن مردم نیز جایگاه ویژه ای داشته است. حال تغییر نقش آن به مرور زمان با کم اهمیت شدن آن نیز همراه بوده و مسائل شهری را از جمله سردرگمی در بخشهایی از فضا، خوانایی نامطلوب نشانه های متعدد موجود، کاهش تنوع عملکردی و اجتماعی و کالبدی را به دنبال داشته که همین موضوع منجر به حضورپذیری کمتر در بخشهایی از محور و همچنین تعریف نشدن محور به مثابه کل در ذهن شهروندان گردیده است. با بر هم خوردن رابطه بین چشم انسان و اجزای فضا که به سبب وجود اغتشاشات رخ میدهد، دلپذیری فضا و احساس امنیت شهروندان نیز کاهش می یابد. از این رو این پژوهش به دنبال ارتقاء کیفیت فضای شهری برای شهروندان از محوربر اساس برنامه ریزی طراحی محور اهدافی کلان ارائه داده و به منظور تحقق آن اهدافی عملیاتی با توجه به سؤالات و شاخصهای مؤثر بر ارتقا کیفی آن تعیین گردید. توجه به ابعاد کالبدی، عملکردی، اجتماعی و اقتصادی میتواند در جهت بهبود وضعیت موجود محورهای ویژه خدماتی بسیار مؤثر باشد. با پیگیری اهدافی از قبیل بازتعریف محور به مثابه کل، افزایش خوانایی، افزایش خاطرات فردی و جمعی، افزایش تنوع در محور و ساماندهی عبور و مرور و تعیین اهداف عملیاتی برای هر یک راهبرد، راهکار و راه حلهایی برای هر کدام تنظیم گردید. مهمترین شاخصهای تأثیرگذار بر ارتقا کیفی محور خاقانی از طریق مرور ادبیات موضوع و پیشینه و غیره استخراج شدو چهارچوب نظری نیز تنظیم گردید و نشان میدهد که ابعاد و مولفه های چهارگانه کالبدی، عملکردی، اقتصادی و اجتماعی مطرح است که به ترتیب هر کدام با تقسیم شدن به ابعاد کالبد، کارکرد، معنا و بعد انسانی شامل مؤلفه ها و شاخص هایی هستند. به منظور تحقق مدل پرسشنامه ای تنظیم و بین مردم پخش گردید و به روش تحلیل کمی و کیفی شاخصهای تعیین شده در مدل نظری دسته بندی شدند. و بعد از انجام تحلیل های موجود روی محور، همچنین بررسی عامل های مؤثر در هر سکانس از محور، راهبرد، راهکار و راه حلهایی برای پیشبرد اهداف در نظر گرفته شد. سپس با در نظر گرفتن برخی از آنها گزینه هایی تنظیم و توسط متخصصین مورد ارزیابی قرار گرفت و در انتها اقدام به



برنامه‌ریزی طراحی محور در راستای دستیابی به هدف پژوهش شد و علاوه بر طراحی بخشی از محور به طور مشخص، راهنماها و پیشنهادات و در نهایت ارزیابی نیز برای ارتقاء کیفی کل محور ارائه گردید.

## مراجع

مراجع در انتهای مقاله به ترتیب حروف الفبا قید می شود. هر مرجع بایستی حداقل یک بار در متن مقاله مورد استفاده قرار گیرد و یا به آن اشاره گردد. به عنوان این بخش نیز شماره‌ای تعلق نمی‌گیرد. مشخصات هر مرجع به صورت کامل و در قالب استاندارد (نمونه‌های زیر) ذکر شود. مراجع فارسی را با قلم بی نازنین ۱۱ نازک و مراجع انگلیسی را با قلم Times New Roman ۱۰ pt. نازک تایپ نمایید. اشاره به مراجع در داخل متن بایستی به صورتی (نام نویسنده، سال انتشار: صفحه) و در داخل پرانتز انجام شود.

۱. برتو، آ.؛ ساختار فضایی شهر تهران، محدودیت‌ها و فرصت‌هایی برای توسعه آتی؛ ترجمه اسفندیار زبردست، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۸۲.
۲. دانشپور س. ع.؛ بازشناسی مفهوم هویت در فضای عمومی شهری (خیابان)، نمونه موردی: خیابان انقلاب؛ رساله دکتری رشته شهرسازی، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ۱۳۷۹.
۳. رضوی ح.، استفاده از ابزارهای برنامه‌ریزی طراحی محور در ارتقا کیفیت عملکردی فضاهای عمومی؛ پایاننامه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۸۵.
۴. رفیعپور ف.؛ "کند و کاوها و پنداشته‌ها، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۶۲.
۵. قدسیپور س. ح.؛ "فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی AHP، تهران: دانشگاه صنعتی امیرکبیر، ۱۳۸۱.
۶. گلکار ک.؛ "مؤلفه‌های سازنده کیفیت محیط شهری"؛ مجله صفا، دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۰، ۳۲.
۷. گلکار؛ طراحی شهری و جایگاه آن در سلسله‌مراتب طرح‌های توسعه شهری، انجمن صنفی مهندسان مشاور معمار و شهرساز، ۱۳۸۱.
۸. راتی، ناصر و سرداری، محمدرضا. ۱۳۸۸. برنامه توسعه راهبردی استراتژیک شهری. تهران: انتشارات نوآوران دانشگاه پارسه.
۹. پانتر، جان و کارمونا، متئو. ۱۳۹۰. بعد طراحی برنامه‌ریزی (نظریه، محتوا و اقدامی عملی برای تدوین سیاست‌های طراحی سید عبدالهادی دانشپور و رضا بصیری مؤدهی. تهران: انتشارات سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران.
۱۰. رفیعیان، مجتبی و رضوی، حامده. ۱۳۸۸. ارتقاء کیفیت محیط شهری با استفاده از رویکرد برنامه‌ریزی طراحی محور: تاثیر شهر و پهنه پیرامون. (مجله برنامه‌ریزی و آمایش فضا، ۱۴(۲): ۲۸۷-۲۶۹).
۱۱. رهنمایی، محمدتقی و شاهحسینی، پروانه. ۱۳۸۹. فرایند برنامه‌ریزی شهری ایران. چاپ ششم. تهران: انتشارات سمت.
۱۲. سیدالحسینی، سید مسلم، حبیب، فرح و ماجدی، حمید. ۱۳۹۱. رویکرد تعاملی سطوح و مقیاس طراحی شهری در فرآیند برنامه‌ریزی، باغ نظر، ۲۲(۲): ۴۵-۵۴.
۱۳. شیعه، اسماعیل. ۱۳۹۱. کارگاه برنامه‌ریزی شهری. تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.
۱۴. شیعه، اسماعیل. ۱۳۸۳. مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری، چاپ چهاردهم. تهران: انتشارات علم و صنعت ایران.
۱۵. عباسزادگان، مصطفی و رضوی، حامده. ۱۳۸۵. اتخاذ رویکردی نوین برای تهیه طرح‌های توسعه شهری. نشریه هنرهای زیبا، ۲۸(۲): ۲۲.
۱۶. لنگ، جان. ۱۳۸۷. طراحی شهری: گونه‌شناسی رویه‌ها و طرح‌ها. ت: سید حسین بحرینی. تهران: دانشگاه تهران.
۱۷. هیراسکار، جی.کی. ۱۳۷۶. درآمدی بر مبانی برنامه‌ریزی شهری، چاپ اول. ت: محمد سلیمانی و احمدرضا یکانی فرد. تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی تربیت معلم.
۱۸. مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری. ۱۳۷۹. تدوین شیوه‌های مناسب تهیه طرح‌های شهری در ایران. تهران: سازمان شهرداریهای کشور.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



۷۹۸۰-۷۷۸۶ISSN

19. Carmona M., "The design dimension of planning"; E & FN SPON, An Imprint of Chapman & Hall., 1997.
20. DETR; "By design, urban design in planning system: Towards better practice; Commission for Architecture & Built Environment, London, 2000.
21. Greed C. , Roberts M.; "Introducing Urban Design: interventions and responses", Longman, London, 1997
22. Perfect M; Planning for urban quality; Routledge, Taylor and Francis Group, London, 1997.
23. Planning and development briefs: A guide to better practice; Office of the Deputy Prime Minister, London, 2006/01/04, <http://www.odpm.gov.uk>, 2004.
24. Urban Task Force; "Towards an urban renaissance"; Department of Environment, Transportation and the Regions, London, 1999.