

دانشکده پردیس بین الملل دانشگاه گیلان  
گروه طراحی شهری

ساماندهی محور اصلی خیابان انقلاب شهر بوکان از  
میدان آزادی تا فلکه اسکندری با رویکرد تقویت گردشگری

عبدالرحمن آذری

استاد راهنما:  
دکتر مجید زارعی  
استاد مشاور:  
دکتر حسن احمدی

اردیبهشت ۱۳۹۲

تقدیم به:

پدر و مادر عزیزم

همسر فداکارم

خواهر و برادرانم

و

همه آنانی که دوستشان می دارم.

با سپاس فراوان از:

دکتر زارعی به خاطر راهنمایی های ارزنده شان،  
دکتر احمدی به خاطر مشاوره های بی دریغ و گرانقدرشان،  
دکتر زالی به خاطر زحمات فراوان و محبت های بی پایان شان،  
و تمامی اساتید گرانقدری که در طی دوران تحصیلم از محضر ایشان آموختم.

و با قدردانی از:

همسرم و دیاکو و دیام ارزشمندم که در دوران سخت همراهیم کردند .

## چکیده

رساله‌ی حاضر پژوهشی است با عنوان " ساماندهی محور اصلی خیابان انقلاب شهر بوکان از میدان آزادی تا میدان اسکندری با رویکرد تقویت گردشگری " بخشی است از ادامه سیاستهای موفق سالیان اخیر در کشورمان و تجربیات کشورهای اروپای غربی و آمریکای شمالی.

فضاهای شهری بستر تعاملات اجتماعی، رویدادهای گوناگون و فعالیتهای روزمره مردم یک شهر هستند، در این میان خیابان ها عمده ترین، مهم ترین و ابتدایی ترین فضاهای شهری هستند. محورهای اصلی شهرها، مهم ترین خیابانهای شهری هستند که عمده مراکز خرید و حجم رفت و آمد مردم را در خود جای داده اند، لذا کیفیت این فضاها، عاملی اثرگذار بر کیفیت کل شهر است.

ارتقای کیفی طراحی شهری در تمام ابعاد آن می تواند موجب پایداری فضای شهری و از جمله محورهای اصلی شهرها شود. شناسایی معضلات و کمی و کاستی محورها و فضاهای شهری و ارتقا کیفیت در راستای ابعاد کالبدی، اقتصادی، اجتماعی و اکولوژیک طراحی شهری می تواند اهداف ساماندهی را در ابعاد مذکور برآورده سازد و ساماندهی فضای شهری به ارتقای کیفیت ابعاد طراحی شهری می انجامد.

رکن اساسی ساماندهی شهری ، حفظ و به کارگیری مجدد از خاطرات جمعی، ساختارهای تاریخی و خلق فضاهای جدید است.

خیابان انقلاب مهم ترین محور اصلی شهر بوکان است که در بافت تاریخی آن نیز قرار گرفته است طراحی این محور بر اساس ارتقای کیفیت با رویکرد گردشگری و ارتقای کیفیت طراحی شهری نشان می دهد که این امر می تواند باعث ارتقای کیفیت زندگی در ابعاد ذکر شده می شود. در این رساله ضمن آوردن مبانی و رویکرد گردشگری ساماندهی شهری و مفاهیم آن به عنوان مبانی طراحی، کوشیده شده است تا در حد بضاعت (زمانی، تجربی و اطلاعاتی) امر ساماندهی را برای خیابان انقلاب شهر بوکان مطرح کرده، با این هدف که بتوان آغازگر راهی شد و نظر مسئولین را به این سمت و سوی سوق دهیم.

**واژگان کلیدی:** ساماندهی، کیفیت، ابعاد طراحی شهری، محورهای اصلی.

## فهرست مطالب

صفحه	عنوان
	مقدمه
۱.....	فصل اول: کلیات تحقیق
۲.....	بیان مسأله
۳.....	اهمیت تحقیق
۳.....	سوابق پژوهش
۴.....	موقعیت فضایی - مکانی پروژه
۴.....	اهداف کلی
۴.....	تحقیق.....
۴.....	اهداف خرد
۴.....	تحقیق.....
۴.....	سوالات تحقیق
۴.....	فرضیه های تحقیق
۴.....	روش تحقیق
۵.....	فصل دوم: مبانی نظری و پایگاه تحقیق
۷.....	پیشگفتار
۸.....	۱-۲- طراحی شهری
۹.....	فصل دوم، بخش دوم
شهری	فضای
۹.....	

شهری	فضای	۱-۲-۲-تیپولوژی	۹.....
مثبت		۱-۲-۲-۱-فضای	۹.....
عمومی	باز	۲-۲-۲-فضای منفی	۹.....
	های	۲-۲-۲-فضا	۱۰.....
فرسوده		فصل دوم، بخش سوم..	
بافتها		۱-۳-۲-۱-۱-انواع	۱۰.....
مداخله	انواع	۲-۳-۲-	۱۱.....
مداخله	قانونی	۳-۳-۲-مراجع	۱۱.....
گردشگری	شهری	فصل دوم، بخش چهارم	
	و	۴-۲-فضای	۱۶.....
فرهنگی	اجتماعی	۱-۴-۲-تجهیزات	-
	یا	فرهنگی	۱۷.....
شهر	و	۲-۴-۲-ورزش	۱۸.....
گردشگری	و	۳-۴-۲-شهر	۱۸.....
		۴-۴-۲-عوامل جاذبه	۱۸.....
		۵-۴-۲-پیامد های گردشگری	۱۹.....
		فصل دوم، بخش پنجم	
		۵-۲-اصول ساماندهی فضای شهری	۲۰.....
		۱-۵-۲-اصل فضای متباین و هماهنگی	۲۰.....
		۲-۵-۲-هماهنگی و عدم هماهنگی	۲۰.....
		۳-۵-۲-تباین موثر	۲۰.....
		۴-۵-۲-خلق فضای مثبت	۲۱.....
		۵-۵-۲-نسبت ارتفاع به عرض برای محصوریت خیابان	۲۲.....
		۶-۵-۲-اصل مقیاس و تناسبات	۲۲.....
		۷-۵-۲-برداشت تصویر ذهنی از فضای شهری	۲۳.....
		فصل دوم، بخش ششم	

- ۲-۶-۲-ریخت شناسی شهری ..... ۲۶
- ۲-۶-۱-عناصر اصلی محیط و پیوند با واحدهای مسکونی ..... ۲۶
- ۲-۶-۲-میدان ..... ۲۷
- ۲-۶-۳-احیای فضای عمومی ..... ۲۷
- ۲-۶-۴-خیابان ..... ۲۸
- ۲-۶-۱-ریخت شناسی خیابان (شبکه ارتباطی و بلوک های شهری) ..... ۲۸
- ۲-۶-۵-جنبش پیاده گستری رویکردی نو در احیاء مراکز شهری ..... ۳۰
- ۲-۶-۱-نقش محورهای پیاده در ارتقای کیفیت محیط شهری ..... ۳۲
- ۲-۶-۶-خیابان مطلوب ..... ۳۴
- ۲-۶-۱-جمع بندی(ویژگیهای خیابان خوب) ..... ۳۴
- ۲-۶-۲-زمینه طراحی ..... ۳۵
- ۲-۶-۳-عوامل موثر در تعریف خیابان مطلوب ..... ۳۶
- ۲-۶-۴-قابلیتها ..... ۳۶
- ۲-۶-۵-ویژگی های کالبدی ..... ۳۶
- ۲-۶-۷-پیاده روها و ایمنی ..... ۳۷
- ۲-۶-۱-پیاده‌روها و استانداردها ..... ۳۷
- ۲-۶-۲-اختلاف ارتفاع ..... ۳۷
- ۲-۶-۸-توسعه هایی به شکل POD ..... ۳۷
- ۲-۶-۹-بن بست ها ..... ۳۸
- ۲-۶-۱-بحث ها بر علیه بن بست ها ..... ۳۸
- فصل سوم: بررسی سوابق مرتبط با طرح ..... ۳۹
- ۳-۱-سوابق مرتبط با بهبود وضع میدان ها در دنیا ..... ۴۱
- ۳-۱-۱-میدان موزه شهر هاگن ..... ۴۱
- ۳-۱-۲-میدان مولتکه در بُن - باد گودسبرگ (آلمان) ..... ۴۲
- ۳-۱-۳-فوروم آدلر هوف برلین ..... ۴۵
- ۳-۲-سوابق مرتبط با بهبود وضع خیابانها در دنیا ..... ۴۷
- ۳-۱-۲-۱-خیابان "شانزه لیزه" درپاریس `Avenue Des Champs -Elyse ..... ۴۷
- ۳-۲-۲-خیابان "ویا دل کورس" در رم Via del corse ..... ۴۹
- ۳-۲-۳-خیابان "مارکت" در سانفرانسیسکو Market street ..... ۴۹
- ۳-۳-بررسی سوابق مرتبط با بهبود وضع خیابان ها و میدان ها در ایران ..... ۵۰
- ۳-۳-۱-پیاده راه تربیت تبریز ..... ۵۰
- ۳-۳-۱-پروژه مروی تهران ..... ۵۲
- ۳-۴-مطالعه سوابق جهانی مرتبط با بافت قدیم شهرها ..... ۵۵
- ۳-۴-۱-کشور های اروپایی ..... ۵۵
- ۳-۴-۱-۱-انگلستان ..... ۵۵
- ۳-۴-۱-۲-فرانسه ..... ۵۶

۵۷.....	۳-۴-۱-۳-ایتالیا .....
۵۸.....	۳-۴-۱-۴-رومانی .....
۵۸.....	۳-۴-۲-بررسی مرمت شهری در آمریکا .....
۶۰.....	۳-۴-۳-کشورهای افریقایی .....
۶۰.....	۳-۴-۱-۳-مصر .....
۶۰.....	۳-۴-۴-کشورهای آسیایی .....
۶۳.....	۳-۵-نتیجه گیری نتایج حاصل از بررسی سوابق مرتبط با طرح .....
۶۴.....	فصل چهارم: شناخت و تحلیل .....
۶۶.....	۴-۱-معرفی شهر بوکان .....
۶۶.....	۴-۱-۱-۱-۴-مصالعات تاریخی-فرهنگی .....
۶۷.....	۴-۱-۱-۱-۴-زبان .....
۶۸.....	۴-۱-۱-۲-ادبیات .....
۶۸.....	۴-۱-۱-۳-پوشش .....
۶۹.....	۴-۱-۱-۴-مردان کرد .....
۶۹.....	۴-۱-۱-۵-زنان کرد .....
۶۹.....	۴-۱-۱-۶-هه لپه رکی(رقص کردی) .....
۷۰.....	۴-۱-۱-۷-مکان‌های تاریخی .....
۷۳.....	۴-۲-معرفی محدوده طراحی .....
۷۳.....	۴-۲-۱-حوزه استراتژیک سطح یک (حوزه فراگیر).....
۷۳.....	۴-۲-۲-حوزه استراتژیک سطح دو (حوزه بلافصل) .....
۷۳.....	۴-۲-۳-حوزه محلی (حوزه مداخله) .....
۷۵.....	۴-۳-شناخت ابعاد طراحی .....
۷۵.....	۴-۳-۱-بعد کالبدی .....
۷۸.....	۴-۳-۲-بعد اجتماعی .....
۸۱.....	۴-۳-۳-بعد اقتصادی .....
۸۴.....	۴-۳-۴-بعد اکولوژیک .....
۸۷.....	۴-۳-۵-جدول سوات .....
۹۹.....	۴-۴-نتیجه گیری .....

#### ۵-فصل پنجم

#### فصل پنجم: طراحی محور اصلی بوکان

۱۰۰.....	.....
مقدمه	۵-۱-
۱۰۱.....	.....
۱۰۱.....	۵-۲-دورنمای طراحی .....
۱۰۱.....	۵-۳-اهداف و رهنمودهای طراحی .....
۱۰۲.....	سیاست گذاری و ارائه استراتژی طرح .....
۱۰۵.....	طراحی محوطه قلعه سردار و تغییر کاربری بخشهایی از آن .....



پیشنهادات دسترسی و ترافیکی.....	۱۰۶
آلترناتیو های پیشنهادی خیابان انقلاب بوکان.....	۱۰۷
آلترناتیو (۱): جهت بهبود ترافیک خیابان انقلاب .....	۱۰۷
پل روگذر (overpass) .....	۱۰۸
آلترناتیو (۲): جهت بهبود ترافیک خیابان انقلاب .....	۱۰۸
آلترناتیو (۳): جهت بهبود ترافیک خیابان انقلاب .....	۱۰۹
جمع بندی: آلترناتیو بهینه.....	۱۱۱
نقاط قوت طراحی جداره ها.....	۱۱۴
نقاط قوت آلترناتیو (مونوریل) .....	۱۱۵
نقاط ضعف آلترناتیو (مونوریل) .....	۱۱۶
نقاط قوت اسب و کالسکه.....	۱۱۶
نقاط قوت آلترناتیو قطار شهری (تراموا): .....	۱۱۷
نقاط ضعف آلترناتیو قطار شهری (تراموا): .....	۱۱۷
طرحهای سه بعدی پیشنهادی.....	۱۱۸-
	۱۲۵
منابع و مآخذ.....	۱۲۷-
	۱۲۸

## فهرست

تصاویر:.....	صفحه
تصویر ۱-۲: پیاده مداری در کپنهاگ .....	۳۳
تصویر ۲-۲: اسکیسهای خیابان مطلوب .....	۳۴
تصویر ۳-۲: اسکیس تناسبات خیابان مطلوب .....	۳۵
تصویر ۴-۲: اسکیسهای خیابان مطلوب .....	۳۶
تصویر ۵-۲: اسکیسهای خیابان مطلوب .....	۳۶
تصویر ۱-۳: پلان میدان موزه شهر هاگن .....	۴۲
تصویر ۲-۳: طرح برگزیده مسابقه ۲۰۰۱ جایزه اول طرح میدان موزه شهر هاگن .....	۴۲
تصویر ۳-۳: پلان طرح برگزیده مسابقه ۲۰۰۱ جایزه اول طرح میدان مولتکه در بُن .....	۴۳
تصویر ۴-۳: تصاویر طرح برگزیده مسابقه ۲۰۰۱ جایزه اول طرح میدان مولتکه در بُن .....	۴۴
تصویر ۵-۳: تصویر کفسازی، درختکاری، جایزه اول میدان مولتکه در بُن .....	۴۴

- تصویر ۳-۶: پلان برگزیده مسابقه ۲۰۰۲، جایزه اول فوروم آدلر هوف برلین ..... ۴۵
- تصویر ۳-۷: طرح سه بعدی برگزیده مسابقه ۲۰۰۲، جایزه اول فوروم آدلر هوف برلین ..... ۴۶
- تصویر ۳-۸: اسکیس خیابان شانزه لیزه ..... ۴۷
- تصویر ۳-۹: تصویر خیابان شانزه لیزه ..... ۴۸
- تصویر ۳-۱۰: تصویر خیابان شانزه لیزه ..... ۴۸
- تصویر ۳-۱۱: اسکیس خیابان مارکت در سانفرانسیسکو ..... ۴۹
- تصویر ۳-۱۲: تصویر خیابان تربت تبریز ..... ۵۰
- تصویر ۳-۱۳: پلان دسترسی خیابان مروی تهران ..... ۵۴
- تصویر ۴-۱: تصویر قریه بوکان در زمان ناصرالدین شاه ..... ۶۶
- تصویر ۴-۲: دانش آموز کرد ..... ۶۷
- تصویر ۴-۳: بوکان قدیم ..... ۷۱
- تصویر ۴-۴: بوکان قدیم ..... ۷۲
- تصویر ۴-۵: بوکان قدیم ..... ۷۲
- تصویر ۴-۶: بوکان قدیم ..... ۷۳
- تصویر ۴-۷: تعیین محدوده طراحی ..... ۷۵
- تصویر ۴-۸: پلان دسترسی خیابان انقلاب بوکان ..... ۷۶
- تصویر ۴-۹: مقایسه تصویری محور غربی با شرقی خیابان انقلاب ..... ۷۷
- تصویر ۴-۱۰: تصویر خیابان انقلاب بوکان ..... ۷۸
- تصویر ۴-۱۱: موقعیت بناهای اداری در پلان خیابان انقلاب ..... ۷۸
- تصویر ۴-۱۲: تصویر ورودی ابتدای خیابان کهنه ..... ۸۰
- تصویر ۴-۱۳: تصویر مونومن کاشی لعابدار ایزارتورد میدان اسکندری ..... ۸۱
- تصویر ۴-۱۴: تصویر گره ترافیکی خیابان انقلاب بوکان ..... ۸۱
- تصویر ۴-۱۵: نمودار مقایسه درصد فعالیتها در خیابان انقلاب با دیگر نقاط شهر ..... ۸۲
- تصویر ۴-۱۶: پلان تنوع کاربری در محدوده طرح ..... ۸۳
- تصویر ۴-۱۷: پلان ارزش اقتصادی املاک در محدوده طرح ..... ۸۳
- تصویر ۴-۱۸: جهت باد غالب و مطلوب در خیابان انقلاب ..... ۸۶
- تصویر ۴-۱۹: جهت تابش خورشید ..... ۸۷
- تصویر ۴-۲۰: تصویر خیابان ساحلی ..... ۸۸
- تصویر ۴-۲۱: تصویر خیابان قلعه سردار ..... ۹۳
- تصویر ۴-۲۲: تصویر عمارت حوض بزرگ و مسجد جامع ..... ۹۳
- تصویر ۴-۲۳: پلان سازمان فضایی شهر بوکان ..... ۹۴
- تصویر ۴-۲۴: تصویر جداره شرقی جنوب به شمال خیابان انقلاب ..... ۹۶
- تصویر ۴-۲۵: تصویر گذرهای منشعب از خیابان اصلی ..... ۹۶
- تصویر ۴-۲۶: تصویر ترافیک سواره ..... ۹۷
- تصویر ۴-۲۷: نمودار درصد کیفیت ابنیه بر حسب تعداد ابنیه ..... ۹۸
- تصویر ۴-۲۸: اسکیس دسترسی ها و گره های ترافیکی ..... ۹۸
- تصویر ۵-۱: اسکیس ..... ۱۰۶

تصویر ۲-۵ : اسکیس	۱۰۷.....
تصویر ۳-۵ : اسکیس	۱۰۸.....
تصویر ۴-۵ : آلترناتیو طراحی	۱۰۸.....
تصویر ۵-۵ : تصویر سه بعدی آلترناتیو	۱۱۰.....
تصویر ۶-۵ : آلترناتیو طراحی	۱۱۰.....
تصویر ۷-۵ : آلترناتیو طرح (نهایی)	۱۱۳.....
تصویر ۸-۵ : ناهماهنگی و اغتشاش در جداره های طرفین	۱۱۵.....
تصویر ۹-۵ : پیشنهاد طراحی هماهنگ جداره های	۱۱۶.....
تصویر ۱۰-۵ : گزینه پیشنهادی (مونوریل)	۱۱۷.....
تصویر ۱۱-۵ : گزینه پیشنهادی (تراموا)	۱۱۷.....
تصویر ۱۲-۵ : تصویر تراموا در شهرهای اروپایی	۱۱۷.....
تصاویر (۵-۱۳)الی(۵-۲۱) : طراحی سه بعدی	۱۱۹-۱۲۶.....

#### فهرست جداول:

جدول ۱-۲: پرسشنامه برداشت تصویر ذهنی از فضا	۲۳-۲۶.....
جدول ۳-۱: تجارب مرمت شهری در کشور ایتالیا شهر بولونیا	۵۷.....
جدول ۳-۲: تجارب مرمت شهری در کشور ایتالیا شهر ونیز، برگامو	۵۸.....
جدول ۳-۳: تجارب مرمت شهری در کشور آمریکا شهرهای فیلادلفیا، نیویورک	۵۹.....
جدول ۳-۴: تجارب مرمت شهری در کشور مصر شهر قاهره	۶۰.....
جدول ۳-۵: تجارب مرمت شهری در کشورهای عراق و ایران شهرهای کاظمین و شیراز	۶۱.....
جدول ۳-۶: تجارب مرمت شهری در کشورهای لبنان و یونان شهرهای بیروت و رودس	۶۲.....
جدول ۳-۷: نتیجه گیری از تجارب مرمت شهری در دنیا	۶۳.....
جدول ۴-۱: جدول SWOT (نقاط قوت، ضعف، تهدیدها، فرصت ها)	۸۸-۹۲.....
جدول ۵-۱: جدول سیاست ها و راهبردهای طراحی	۱۰۳-۱۰۵.....
جدول ۵-۲: جدول انتخاب آلترناتیو بهینه	۱۱۱.....

## چکیده

رساله‌ی حاضر پژوهشی است با عنوان "سامان دهی محور اصلی خیابان انقلاب شهر بوکان از میدان آزادی تا فلکه اسکندری با رویکرد تقویت گردشگری" بخشی است از ادامه سیاستهای موفق سالیان اخیر در کشورمان و تجربیات کشورهای اروپای غربی و آمریکای شمالی.

فضاهای شهری بستر تعاملات اجتماعی، رویدادهای گوناگون و فعالیتهای روزمره مردم یک شهر هستند، در این میان خیابان ها عمده ترین، مهم ترین و ابتدایی ترین فضاهای شهری اند. محورهای اصلی شهرها، مهم ترین خیابانهای شهری هستند که عمده مراکز خرید و حجم رفت و آمد مردم را در خود جای داده اند، لذا کیفیت این فضاها، عاملی اثرگذار بر کیفیت کل شهر است.

ارتقای کیفی طراحی شهری در تمام ابعاد آن می تواند موجب پایداری فضای شهری و از جمله محورهای اصلی شهرها شود. در واقع بدون لحاظ کیفیت در طراحی شهری امکان دستیابی به ساماندهی در فضای شهرها وجود ندارد. شناسایی معضلات و کمی و کاستی محورها و فضاهای شهری و ارتقا کیفیت در راستای بعد کالبدی، اقتصادی، اجتماعی و اکولوژیک طراحی شهری می تواند اهداف ساماندهی را در ابعاد مذکور برآورده سازد و ساماندهی فضای شهری به ارتقای کیفیت ابعاد طراحی شهری می انجامد.

رکن اساسی ساماندهی شهری، حفظ و به کارگیری مجدد از خاطرات جمعی، ساختارهای تاریخی و خلق فضاهای جدید است. خیابان انقلاب مهمترین محور اصلی شهر بوکان است که در بافت تاریخی آن نیز قرار گرفته است طراحی این محور بر اساس ارتقای کیفیت با رویکرد گردشگری و ارتقای کیفیت طراحی شهری نشان می دهد که این امر می تواند باعث ارتقای کیفیت زندگی و ابعاد اجتماعی، اقتصادی، اکولوژیک و کالبدی می شود. در این رساله ضمن آوردن مبانی و رویکرد گردشگری ساماندهی شهری و مفاهیم آن به عنوان مبانی طراحی، کوشیده شده است تا در حد بضاعت (زمانی، تجربی و اطلاعاتی) امر ساماندهی را برای خیابان انقلاب شهر بوکان مطرح کرده، با این هدف که بتوان آغازگر راهی شد و نظر مسئولین را به این سمت و سوی سوق دهیم.

واژگان کلیدی: ساماندهی، کیفیت، ابعاد طراحی شهری، محورهای اصلی.

## مقدمه

به طور کلی شهر جایی است که در آن طراح شهری از قابلیت‌های حرفه‌اش آگاهی پیدا می‌کند، چرا که پیوسته می‌تواند شاهد مشکلات و مسائل ناشی از طرح باشد.

کار کردن در شهر بدان معناست که فرد خود را با تاریخ و فرهنگ آن شهر پیوند زند، در عین حال خود را برای چالش‌های جدیدی مثل مفاهیم جدید زندگی و ایده‌های نو درباره سازمان‌دهی فضایی آماده کند.

بسیاری از پروژه‌ها و طرح‌ها حتی اگر به طور کامل اجرا نشوند جوانب احتمالی تغییر را مورد توجه قرار می‌دهند، با این حال همین پروژه‌ها علاوه بر اینکه ظرفیت خارق‌العاده‌ای دارند برای درک اتفاقات گذشته از نیرویی ذاتی برخوردار هستند که می‌توانند در سایه آن مسیرهای جدید نوآوری و ایجاد تغییرات جدید و مهم را برای شهری شناسایی کنند که آرمان شهر نیست. شهرسازی در محیط شکل می‌گیرد و از این رو، شناخت کلیه عوامل محیطی، جغرافیایی و انسانی برای پی‌ریزی بنیان‌های تأثیرگذار بر کالبد، لازم و ضروری است. مرحله‌ی بعدی، مطالعه‌ی شکل معماری است که - خود - راه و روش و مسایل خاص خود را در ارزیابی دارا می‌باشد و تجزیه و تحلیل هر کدام از این عوامل، در معرفی و یا نقد و شناسایی اثر، موجب دریافت کلیت مفهومی آن می‌گردد.

شهر سازی دارای پیکره‌ای است که در بطن خود، فضاهای گوناگون را در بردارد که انسان در آن در حرکت و زندگی است. فضاهای شکل گرفته، ملهم از پیکره و بدنه‌هاست؛ ولی به تنهایی نیز، دارای هویت وجودی خاص خود می‌باشد و بدین لحاظ می‌توان گفت که مهم‌ترین عامل در شهرسازی نحوه‌ی شکل‌گیری فضا در آن است.

شکل‌گیری فضا در رابطه با کالبد و پوسته‌ی تشکیل‌دهنده آن، به عواملی مانند تناسب، حجم، ارتفاع، آهنگ و ضرب تکرار عناصر، بافت، رنگ و نور بستگی دارد و شکل کلی، حاصل پاره‌ای عوامل دیگر است که موجب تظاهر گونه‌ای کالبدی آن خواهد شد.

فصل اول: کلیات تحقیق

## بیان مسئله:

خیابان اصلی هر شهر محل برخورد تعاملات اجتماعی و برخورد اقشار در سطوح مختلف می باشد. هرگاه تراکم جمعیتی به میزانی باشد که عابرین پیاده ناچاراً عبور از خیابان را به پیاده رو ترجیح دهند امنیت عابرین به خطر افتاده و گره ترافیکی در نقاط مختلف به وجود می آید. عدم تناسب مکانهای تاریخی یک شهر با کاربری وضع موجود آنها و نبود نظم و هماهنگی و همخوانی کاربری های تجاری یک محور عامل اغتشاش در یک فضای شهری می باشد و عدم تناسب یک خیابان شهری برای حجم سواره و پیاده، که تمامی این موارد باعث بروز مشکلات عدیده برای سواره و پیاده و کسبه محلی می باشد. در بین تمامی رشته ها طراحی شهری بیشترین تاثیر را بر ماهیت شهرها و زندگی شهری دارد، طراحی شهری فعالیتی است که نقش تعیین کننده ای در شکل دهی به محیط انسان ساخت سکونت گاههای انسانی و ارتقای کیفیت آن دارد.

نیاز به امر توسعه و رفع نواقص و کاستی ها ایجاب می کند طراحان شهر در پاره ای اوقات در شکل وضع موجود شهر دست برده و آن را بر طبق نیاز روز جامعه با تاکید بر چند بعدی بودن و پیچیدگی فعالیت طراحی شهری ساماندهی کنند. گاهی اوقات برداشتن یک بیلبورد تبلیغاتی ساده یا گذاشتن یک المان یا یک عنصر معماری می توانند به زیبا بودن و سرزندگی و ایجاد حس دعوت شدگی یک فضا کمک کند. ایجاد یک خیابان جدید با توجه به نیاز جامعه و یا تداخل سواره و پیاده و یا حذف یکی از آن دو می تواند در حل گره های ترافیکی و ایجاد فضای مناسب تعاملات اجتماعی گره گشا باشد. استان آذربایجان غربی و شهر بوکان واقع در آن با توجه به قرارگیری در دامنه های زاگرس و وجود طبیعت بسیار زیبا و اهمیت کشاورزی در این منطقه و شهر بوکان که به انبار غله ایران مشهور است موقعیت ویژه ای را در میان مناطق مختلف ایران دارا می باشد.

زبان مردم بوکان کردی سورانی است، این شهر روی محور ارتباطی شهرهای سقز، بانه، مهاباد، میاندوآب، شاهین دژ و تکاب قرار دارد و مرز ارتباطی بین استانهای کردستان و آذربایجان غربی می باشد و شاهرگ ارتباطی بین شهرهای غرب کشور می باشد، در اعیاد باستانی نوروز و تعطیلات تابستانی با توجه به کوهستانی بودن آب و هوای آن پذیرای مسافران زیادی از سراسر ایران می باشد. خیابان انقلاب در مرکز شهر بوکان واقع است و روزانه مردم زیادی برای گذران اوقات فراغت و گردش و یا خرید از فروشگاهها و مغازه های آن به اتفاق دوستان یا خانواده به آن مراجعه می کنند، لذا از حیث مراجعه کننده در میان سایر خیابانها در ردیف اول قرار دارد و اهمیت زیادی برای شهر بوکان دارد.

متأسفانه با وجود این همه حضور مردم و مسافری در این منطقه هنوز هیچ گونه امکانات خدماتی و گردشگری در محور اصلی خیابان انقلاب وجود ندارد، در این پروژه سعی خواهد شد که به این مساله توجه کافی و گوشه ای از این کمبودها جبران گردد.

## اهمیت تحقیق:

با توجه به عوامل متعدد ایجاد مشکلاتی از جمله ایجاد گره های ترافیکی، عدم امنیت عابرین پیاده، بی نظمی کاربری تجاری بدنه خیابان و حذف یادواره های تاریخی یک شهر باعث کاهش ارزش فضایی یک شهر می شود. با توجه به عدم مطالعه و شناخت عوامل بوجود آورنده مشکلات مذکور از یکسو و عدم ایجاد راه حل مناسب جهت رفع و یا تقلیل آن و گاه کاربرد روشهای همسان در همه موارد (به دور از شناخت اثر بخشی آنها) از سوی دیگر سبب می شود که برخی مواقع نه تنها روشهای کاربردی سودمند نبوده و موجب حل مشکلات نشود، بلکه معضلات اجتماعی و روانی بیشتری نیز به همراه خواهد داشت.

فرایند تحقیقی که در این پژوهش مورد بهره برداری قرار می گیرد مبتنی بر مطالعه و شناخت و تحلیل وضع موجود با توجه به اسناد و مدارک موجود در شهرداری ها و سازمانهای مربوطه و اطلاعات استخراج شده قبلی و شناخت کامل دلایل بروز مشکلات مذکور و ارائه طرح نهایی به صورت آلترناتیوهای پیشنهادی است و هدف از این پژوهش کاهش عوامل ایجاد مشکلات و تبدیل شدن فضا به یک فضای شهری ایده آل که محل برخورد و تعاملات اجتماعی در سطوح مختلف باشد.

بدیهی است با تکیه بر مطالعه و شناخت و تحلیل وضع موجود با توجه به اسناد و مدارک موجود در شهرداری ها و سازمانهای مربوطه و اطلاعات استخراج شده قبلی در خیابان انقلاب شهر بوکان واقع در استان آذربایجان غربی امکان پیشنهاد طرح نهایی در قالب آلترناتیوهای پیشنهادی میسر می گردد.

### سوابق پژوهش:

در مورد سوابق پروژه مورد خاصی وجود ندارد بجز یک پروژه پایان نامه کارشناسی ارشد معماری آن هم انحصارادر مورد بهسازی بافت مسجد جامع و حوض گه وره بوکان.

### موقعیت فضایی - مکانی پروژه :

شهر بوکان با جمعیت دویست و پنجاه هزار نفر در استان آذربایجان غربی واقع است. هدف از این پژوهش ساماندهی یکی از محورهای اصلی ارتباطی واقع در این شهرستان می باشد. فرم اصلی شکل گیری شهر بوکان روی یک محور اصلی خطی در امتداد مسیر سقز به میاندوآب می باشد. و مسیر انتخابی این پژوهش خیابان انقلاب مابین فلکه اسکندری و میدان آزادی می باشد که روی محور اصلی تشکیل دهنده این شهر می باشد.

لازم به ذکر است هسته اولیه شهرستان بوکان نیز که بنام حوض گه وره می باشد در این خیابان می باشد که منشا تشکیل شهر بوکان این حوض آب بوده که به گفته تاریخ شناسان منطقه مردم بوکان از آب این حوض برای مصارف خانگی و کشاورزی استفاده می کردند. در خیابان انقلاب مکان با ارزش تاریخی دیگری به نام قه لای سه ردار واقع در تپه ای مشرف بر خیابان انقلاب وجود دارد که محل استقرار سردار عزیزخان مکری سردار امیر کبیر در منطقه موکریان کردستان بوده است، و در کنار آن مجتمع های تجاری و فروشگاههای خرد و کلان فراوانی قرار دارند.

### اهداف کلی تحقیق:

هدف اصلی از انجام این تحقیق بررسی بی نظمی کاربری بدنه خیابان، عدم وجود جاذبه گردشگری در این محدوده و به طور عام در سطح شهر جدا از عوامل طبیعی و ارائه راه حل های اجرایی برای مشکلات مذکور در قالب پیشنهاد طرح نهایی به صورت آلترناتیوهای مختلف در خیابان انقلاب شهرستان بوکان است.

### اهداف خرد تحقیق:

- ۱- معرفی الگوهای مختلف طراحی شهری جهت ساماندهی فضای شهری.
- ۲- شناخت سطح کیفی و تبدیل یک فضای شهری به فضای امن و آرام برای جامعه.
- ۳- ممانعت از آسیب رسانی روانی و اجتماعی به اقشار مختلف جامعه.
- ۴- ارتقای سطح کیفی-اقتصادی-فرهنگی محور خیابان انقلاب.
- ۵- تقویت سطح گردشگری و توریستی فضاهای شهری.

### سوالات تحقیق:

- ۱- از چه روشهایی برای گشادگی فضای عابرین پیاده و بهبود تراکم عبوری پیاده رو استفاده می شود؟
- ۲- چگونه میتوان با حذف مسیر سواره و تغییر مسیر آن سطح کیفی یک خیابان را ارتقا داد؟
- ۳- روشهای ساماندهی و نظم دادن به فروشگاهها و مغازه های بدنه خیابان چه هستند؟
- ۴- مزایا و معایب کاربرد هر یک از الگوهای سامان دهی چیست؟
- ۵- اثرات جانبی، اقتصادی، فرهنگی واجتماعی یک فضای نابسامان شهری چیست؟
- ۶- در خیابان انقلاب بوکان کاربرد چه آلترناتیوی جهت ساماندهی شهری اولویت دارد؟



### فرضیه های تحقیق:

فرض می شود عامل ایجاد گره ترافیکی اضافه شدن بار ترافیکی خیابان های مجاور به خیابان انقلاب و عرض کم مسیر و توقف خودروها در منتهی الیه راست خیابان و وجود تقاطع های مختلف در مسیر است.

فرض می شود با تغییر کاربری منطقه نظامی در قه لای سه ردار بوکان به کاربری فرهنگی حالت دعوت شدگی ارتقا می یابد. توجه به اینکه علت عدم آسایش پیاده تسلط سواره بر محور خیابان انقلاب می باشد و عدم وجود پل عابر پیاده نیز عامل دیگری می باشد.

فرض می شود با ارائه آلترناتیوهای مختلف طراحی می توان پیاده رو، خیابان، کاربری ها، گره های ترافیکی و سایر معضلات را ساماندهی کرد.

### روش تحقیق:

جهت انجام این تحقیق پس از مصاحبه با اساتید محترم راهنما و مشاور و کارشناسان امر طراحی شهری و جمع آوری اطلاعات کتابخانه ای در مورد ساماندهی و طراحی محورهای شهری و اصلاح پیاده روها و الگوهای مختلف کفسازی پیاده رو و تغییر کاربری ها انواع نابسامانی را شناسائی خواهیم کرد. در ادامه بر اساس برداشتهای میدانی و بازدید محلی و مصاحبه با افراد بومی و ارائه پرسشنامه در مورد مشکلات محور خیابان انقلاب به شناسایی معضلات محدوده مورد مطالعه خواهیم پرداخت و در ادامه از تلفیق اطلاعات مراحل قبلی (کتابخانه ای، آرشیوی و میدانی) به ارائه راه حل مناسب در قالب طرح نهایی و آلترناتیوهای پیشنهادی توسط اسکیس دست آزاد و استفاده از نرم افزارهای گرافیکی و سه بعدی نظیر اتوکد و 3dmax و sketch up و فوتوشاپ خواهیم پرداخت .

جدول زمان بندی :

ماه	ماه	ماه	ماه	ماه	ماه	مدت زمان عملیات	
اول	دوم	سوم	چهارم	پنجم	ششم	شرح عملیات	
						مطالعه مبانی نظری	۱
						جمع بندی مبانی نظری	۲
						شناخت وضع موجود	۳
						طراحی اولیه	۴
						جمع آوری و ارائه	۵

## ۱- چارچوب مطالعاتی

در **گام اول** در تحلیل کالبدی<sup>۱</sup> به معرفی کلی محدوده مورد مطالعه پرداخته خواهد شد تا با شناختی اجمالی از محدوده مورد مطالعه و بررسی مناطق و بافتهای مرکزی و قدیمی و آشنائی بیشتر با عوارض و ویژگی هایی که در پیرامون آن قرار گرفته است، تحلیل کالبدی منطقه مورد نظر با توجه به شاخصهای کالبدی در راستای دستیابی به شناخت کالبد فضای شهری مانند: کاربری زمین، مشخص نمودن بافت قدیم و جدید، تعداد طبقات بناها، مسیرهای دسترسی، میزان فضاهای باز و ... لایه های اطلاعاتی مورد نظر تولید می گردد، در نهایت امکان ارزیابی و نتیجه گیری و ارائه آلترناتیو های طرح و سرانجام ارائه طرح نهایی ممکن گردد.

**گام دوم** تحلیل اجتماعی<sup>۲</sup> منطقه مورد نظر است. در این مرحله در ابتدا مسائل و مشکلات اجتماعی و تاثیر متقابل آن بر فضای شهری شناسایی می شوند. محل های محتمل به ارتکاب جرم مکانهای مخفی و پنهان از دید عام و زمینهای خالی می باشند این مناطق به لحاظ بافت اجتماعی مراجعه کننده در آن بسیار آسیب رسان می باشند و باید تدابیر خاصی اندیشد تا این مکان ها را بالفعل کرده و یا لاقفل از نقش منفی آنها کاست. (ماخذ: نگارنده).

**گام سوم** تحلیل اقتصادی<sup>۳</sup> منطقه مورد نظر است، در این مرحله در ابتدا بخشهای عمده اقتصادی فعال در سطح منطقه شناسایی می شود و مراکز اقتصادی مکان یابی می گردد، تادر طرح نهایی در نظر گرفته شوند و شناسایی و ارزیابی گردند. در حقیقت این مراکز اقتصادی نواحی هستند که اثرات مثبت و منفی گسترده ای بر اقتصاد محلی گذارده و بنابراین موقعیتهای ایده آلی به منظور دعوت شدگی می باشند، در اینجا لازم است درجهت شناخت بهتر فضای شهری املاک واقع در محدوده ارزش گذاری شوند و املاک را به: املاک بسیار با ارزش (درجه ۱)، املاک با ارزش بالا (درجه ۲)، املاک درجه ۳ و املاک درجه ۴ درجه بندی و در نقشه پایه شهری به رنگهای مختلف مشخص نمود، تا در طرح بسته به نیاز لحاظ شوند، همچنین مراکز تجاری، اداری، راسته بازارها و مکانهای فعال و غیر فعال تجاری و... باید مشخص شوند تا در طرح تدابیر لازم برای آن اندیشیده شود.

**گام چهارم** تحلیل زیست محیط<sup>۴</sup> (اکولوژیک) منطقه مورد نظر است، در این مرحله در ابتدا مسائل مربوط به زیست محیطی فضای شهری شناسایی و بررسی می شوند، هدف این تحلیل شناسایی موقعیت هایی است که در آنها پتانسیل های مثبت اکولوژیک را تقویت کرده و پتانسیلهای آسیب رسانی که وجود دارد با طراحی در جهت رفع یا اصلاح آن اقدام شود مانند محدوده هایی که نیازمند طراحی برای مقابله با یخ زدگی معابر، مقابله با سیل، باد سرد زمستان و استفاده حداکثری از انرژی پایدار خورشیدی در فصول سرد مناطق کوهستانی و یا استفاده از باد خنک و جداره های نرم (درخت و فضای سبز) در کنار عنصر آب در مناطق گرمسیر از جمله راهکارهای اکولوژیک طراحی می باشند. همچنین شناسائی مکانهایی که در آنها مواد خطرناک نگهداری می شوند و در آنجا امکان تراوشات خطرناک بعدی نیز وجود دارد در این مرحله از شناخت قرار دارند. (ماخذ: نگارنده)

- ۱- Skeletal Analysis
- ۲- Social Analysis
- ۳- Economic Analysis
- ۴- Ecological Analysis

**آخرین گام** تحلیل نهایی و دستیابی به راهکارهای لازم و موثر طراحی شهری برای فضای شهری محدوده مورد مطالعه است، به این منظور با استفاده از تحلیلهای انجام شده در مراحل قبل و با روی هم اندازی لایه های اطلاعاتی ایجاد شده با استفاده از اسکیسهای دستی و امکانات نرم افزارهای مبتنی بر طراحی سه بعدی برای درک بهتر فضای مورد نظر و رسیدن به طرح نهایی تدابیر لازم اتخاذ و نهایی می شوند. (مأخذ: نگارنده)

**فصل دوم: مبانی نظری و پایگاه تحقیق**

بدان که معماری، گرفتن میراث از گذشتگان،  
وانتقال زندگی و محیطی بهتر به بعدی هاست؛  
بهتر از آنچه خود با آن آغاز کرده ایم.

LETTER TO A YOUNG ARCHITECT  
ALEXANDROS N. TOMBAZIS

ساماندهی شهری سیاستی کلی، مشتمل بر برنامه‌های ارتقای سطح کیفی بافت‌های شهری با اهداف یکپارچه کالبدی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی است. توجه به حفظ ارزش‌های فرهنگی، حفظ ثروت‌های بومی و حفاظت از بافت‌های ارزشمند مراکز شهری راهکاری برای ساماندهی این مناطق محسوب می‌گردد.

احیای خاطرات جمعی بناهای شاخص بر پیکر شهر بوکان، نیاز شهری به مکان‌های اجتماعی با دیدگاه گردشگری و ارتقای سیمای شهری در راستای جذب گردشگر از نقاط دیگر عمده دلایل انتخاب موضوع بوده‌اند.

مهم‌ترین هدف نگارنده از این رساله، هشدار به از بین رفتن و فرسوده شدن فضاهای شهری و در صورت تحقق اصل خارج کردن ساختمان نیروی انتظامی و پایگاه نظامی در عمارت قلعه سردار در مرکز شهر و یادآوری خاطرات گذشته از بنای حوض بزرگ و مسجد جامع و خصوصاً نقاط شاخص مرکز شهری که القای سیاست ساماندهی بر محدوده‌ی مورد نظر را توجیه می‌نماید و هدف نهایی، ترمیم و ارتقای کیفیت زندگی شهری از طریق بهبود و توسعه‌ی ویژگی‌های منحصر به فرد محدوده طرح و تاثیر آن بر سایر نقاط شهر و مردم این شهر است.

موانع و مشکلات موجود بر سر راه ساماندهی به سلب مسئولیت دو نهاد عمده‌ی سازمان نظام مهندسی و شهرداری از خود و نیز حضور پایگاه نظامی در قلعه سردار محدود نمی‌شود بلکه نبود یک نهاد پیگیر سیاست‌های کلان شهری نه صرفاً در سطح شهر بلکه در سطح کشور جهت رفع موانع و اعمال هماهنگی‌های لازم بر نهادهای مختلف خود مزید علت این امر است. در پایان بر خود لازم می‌دانم که از استاد راهنمای گرانقدر پایان‌نامه جناب آقای دکتر مجید زارعی که دلسوزانه چه در دوران تحصیل و در طول انجام این رساله و همواره با رهنمودها و حسن برخوردشان مرا یاری نموده‌اند سپاسگزاری نمایم.