

بررسی میزان تعامل فضاهای پیاده شهری با شهروندان با نگاهی به محله فهادان یزد به‌عنوان نمونه مطلوب

سید محسن موسوی*

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۱۰/۲۳

تاریخ دریافت: ۱۳۹۱/۱۰/۰۹

چکیده:

مساله اصلی این تحقیق این است که عامل گریز شهروندان از فضاهای پیاده شهری چیست و شهروندان چگونه می‌توانند با فضاهای پیاده شهری ارتباط بیشتری برقرار کنند. این پژوهش بر آن است تا به اهمیت جریان زندگی در پیاده راه‌ها را معرفی نماید. محله فهادان یزد به‌عنوان یک نمونه مطلوب در نظر گرفته شده که زندگی در پیاده راه‌های آن جریان دارد و سعی شده است تا با روش قیاسی، ویژگیهای کمی و کیفی موجود در این محله با پیاده راه‌های امروزی کشورمان مورد مقایسه قرار گیرد تا نتایج ملموس آن، به بهبود کیفیت پیاده راه‌ها کمک کند. شهر از اجزا و عناصری تشکیل شده که برخی از آن‌ها فیزیکی و قابل رویتند و بالطبع اثرگذار بر محیط شهری و مسیرهای پیاده، در آن صورت به‌نظر می‌رسد که پدیده‌های ذهنی و معنایی هم وجود دارند که غیر قابل رویتند. این تحقیق بر آن است تا این فرضیه را نیز در محله فهادان یزد بررسی نماید و با سایر پیاده راه‌های امروزی مورد مقایسه قرار دهد. نتیجه این پژوهش نشان می‌دهد که عدم رعایت مقیاس انسانی در طراحی ساختمانها موجب گریز شهروندان از قرار گرفتن در فضاهای پیاده فضاها می‌گردد. معماران و طراحان شهری به کمک یگدیگر می‌توانند با در نظر گرفتن تمهیداتی نظیر رواق و طاقگان، در جهت رعایت مقیاس انسانی در پیاده راه‌ها گام بر دارند.

کلید واژه‌ها: پیاده راه، نشانه، لبه، تعامل با شهروندان، محله فهادان.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

مقدمه و بیان مساله

حرکت پیاده اولین و اساسی ترین شکل جابه جایی انسان است. تنها انسان پیاده است که می‌تواند درک درستی از محیط اطراف خود داشته باشد و در این نوع حرکت است که فرد مجال کافی برای برقراری ارتباط با محیط پیرامون خود پیدا می‌کند. امروزه حرکت پیاده به حلقه گمشده زندگی شهرنشینی تبدیل شده است، از این‌رو نیاز به بازنگری در شکل و ساختار خیابان‌های امروزی، ضرورتی است که ذهن تمامی متخصصان طراحی شهری و همچنین مخاطبان و کاربران فضاهای شهری را به خود مشغول کرده است.

این پژوهش برآن است تا به اهمیت جریان زندگی در پیاده راه‌های شهری بپردازد و راهکارهای ممکن جهت رونق بخشیدن و ایجاد مطلوبیت در پیاده راه‌ها را معرفی نماید. راهکارهایی که از فرهنگ و هنر بومی مردم جان می‌گیرند و خود شهروندان بانی اصلی آن به شمار می‌آیند.

هر آنچه که ما به‌عنوان عناصر اثرگذار بر کیفیت فضاهای پیاده شهری از آنها یاد می‌کنیم، پدیده‌های فیزیکی قابل رویتی هستند که عموماً معماری یا شهرسازی و یا تلفیقی از این دو است. به‌طور مثال، هر آنچه که از آنها به‌عنوان لبه های شهری نام می‌بریم شامل نماهای شهری، فضاهای سبز، عوامل طبیعی و چشم اندازها، از این دست می‌باشند. همه این پدیده‌ها، فیزیکی و قابل رویتند و تأثیری مستقیم بر کیفیت مسیرهای پیاده خواهند داشت. به همین شکل از گره‌ها و نشانه‌ها نیز می‌توان نام برد.

بنابراین اگر بپذیریم که شهر از اجزا و عناصری تشکیل شده که برخی از آنها فیزیکی و قابل رویتند و بالطبع اثرگذار بر محیط شهری و مسیرهای پیاده، در آن صورت به‌نظر می‌رسد که پدیده‌های دیگری نیز وجود دارند که ذهنی و معنایی‌اند. این پدیده‌ها غیر قابل رویتند و البته اثر گذار بر کیفیت فضاهای شهری و مسیرهای پیاده.

این تحقیق بر آن است تا این فرضیه را بطور خاص در محله فهادان یزد بررسی نماید و عوامل معنایی و غیر قابل رویتی که می‌توانند علاوه بر عناصر فیزیکی مشهود، بر کیفیت مسیرهای پیاده اثرگذار باشند را شناسایی کرده و نحوه اثرگذاری آنها را تبیین نماید.

اهداف تحقیق

- مقایسه نمونه موردی مطلوب (محله فهادان یزد) با غالب پیاده راه‌های امروزی با رویکرد شناخت اشکالات موجود در پیاده‌روهای امروزی و بهبود کیفیت آنها
- معرفی راهکارهای منتج از قیاس نمونه مورد مطلوب مورد بررسی با پیاده‌های امروزی برای ارتقای کیفیت پیاده راه‌ها و ایجاد مطلوبیت در آنها

شناسایی عوامل گریز شهروندان از فضاهای پیاده شهری امروزی از طریق مقایسه ویژگیهای فیزیکی و کیفی موجود در محله فهادان یزد به عنوان نمونه مطلوب با غالب پیاده راههای امروزی

روش تحقیق و مراحل آن

روش تحقیق بکارگرفته شده در این پژوهش، استدلال و قیاس منطقی با استفاده از تدابیر تحلیلی- توصیفی با رویکردی کیفی می باشد. این تحقیق از نوع کاربردی بوده و از طریق مطالعه میدانی و مطالعه کتابخانه‌ای صورت گرفته است.

برای سنجش معیارهای عام پیاده راهی مطلوب، محله فهادان یزد انتخاب شد. مهمترین علت این انتخاب، حضور آن در مرکز شهر و در بافت تاریخی همراه با تردد روان پیاده در آن می باشد. محله فهادان یزد به عنوان یک نمونه مطلوب در نظر گرفته شده که زندگی در پیاده راههای آن جریان دارد و سعی شده است تا با روش قیاسی ویژگیهای کمی و کیفی موجود در این محله با خیابانها و پیاده راههای امروزی موجود در کشورمان مورد بررسی قرار گیرد.

برای جمع‌آوری داده‌ها از روش مشاهده‌ی عینی ناظر تعلیم یافته و عکاسی و تحلیل ویژگیهای کمی و کیفی فضاها استفاده شده است. هر چند که نویسنده از پرسشنامه و تحلیل آن نیز به شکل محدود بهره برده اما بعنوان شیوه اصلی گردآوری اطلاعات در این تحقیق شناخته نمی شود.

این مقاله در ابتدا نگاهی اجمالی به تاریخچه و پیشینه تحقیق دارد. سپس محله فهادان یزد را به عنوان نمونه مطلوب معرفی نموده و عناصر فیزیکی اثرگذار بر کیفیت فضاهای پیاده شهری مانند لبه‌های شهری، گره‌ها و نشانه‌ها را در آن مورد بررسی قرار می‌دهد. در ادامه شناخت عوامل معنایی اثرگذار بر افزایش کیفیت فضاهای پیاده شهری را نیز در نمونه موردی مطلوب در دستور کار قرار داده است. پس از تدوین مشاهدات، مقایسه‌ای بر مبنای داده‌های جمع‌آوری شده صورت گرفته است. این مقاله سعی دارد در انتها، پیشنهادهای جهت ارتقای کیفیت پیاده راههای امروزی ارائه نماید.

تاریخچه و پیشینه تحقیق

تا قبل از دوران انقلاب صنعتی حرکت پیاده جزء لاینفک زندگی انسان به شمار می رفت و شهروند و شهرنشین فارغ از مسائل روزمره فرصتی را برای عبور از خیابانهای شهر و دیدن اتفاقات جاری در آن داشت. اما بعد از انقلاب صنعتی و تسلط سواره، روز به روز گذر از پیاده راههای شهری کم‌رنگ و کم‌رنگ‌تر شد تا جایی که به مرور پیاده راههای موجود نیز برای عبور اتومبیل از بین رفتند و از آن به بعد بود که پیاده راهها کم کم به خاطرهما پیوستند.

با این حال انسان امروزی به‌دنبال گمگشته خود در شهر می‌گردد تا نشانی از آرامش و سرزندگی شهر گذشته را بیابد، شهری که عنان آن به دست انسان پیاده بوده و از این رهگذر با محیط اطراف خود به تعامل می‌پرداخته است. فردی که از دیر باز از طریق گذرهای سنتی با نواحی یا محلات دیگر در ارتباط بوده در اثر توسعه خیابان‌کشی‌های جدید یکباره با قطع پیوستگی فضایی و کالبدی مواجه می‌شود. ناگفته پیداست که با این دگرگونی، نیازهای ارتباطی و عملکردی او که در طول قرون متمادی شکل گرفته هرگز رفع نشده و نخواهد شد. چنانچه گذرهای سنتی، مدام گستره طولی یک خیابان جدیدالاحداث را قطع و وصل نمایند، نتیجه امر بروز آشفتگی و اختلالات اساسی در جریان آمدو شد سواره است.

محله فهادان یزد به عنوان نمونه مطلوب

محله فهادان قدیمی ترین محله شهر یزد می باشد که درمجاورت محلات بازارنو، شاه ابوالقاسم، و کوشکنو قراردارد و ازجانب شمال به بخش شمالی خیابان فهادان، از جنوب به محلات بازارنو و وقت الساعت از غرب به محلات شاه ابوالقاسم و کوشکنو و از شرق به خیابان امام خمینی محدود میشود. (تصویر شماره ۱)

این محله هم از نظر کالبدی و هم از نظر نقشه شناختی و جنبه‌های روانی آن از مرکزی‌تی قوی برخوردار است و یکی از محله‌های اصلی شهر محسوب می‌شود. از طرفی بسیاری از عناصر شاخص تاریخی شهر مانند خانه لاریها، مسجد فهادان، آب انبار فهادان، بقعه شیخ احمد فهادان و غیره در این محله قرار دارند.



تصویر شماره ۱، نقشه شهر یزد،

منبع؛ اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران، جلد اول
محله فهادان در بافت قدیم یزد

عناصر فیزیکی اثرگذار بر کیفیت فضاهای پیاده شهری

همانطور که پیشتر گفته شد، عناصر اثر گذار بر افزایش کیفیت مسیرهای پیاده پدیده‌های فیزیکی قابل رویتی هستند که عموماً معماری، شهرسازی و یا تلفیقی از این دواند. اینطور به نظر می‌رسد که وجود این عناصر در فضاهای پیاده موجب افزایش کیفیت های فیزیکی تردد در این مسیرها می‌گردد. نگارنده بر آن است که تا با مطالعه این فرضیه، صحت یا عدم صحت آن را بررسی نماید.

با در نظر گرفتن یک نوع دسته بندی که برگرفته از عناصر تصویر ذهنی لینچ^۱ می‌باشد، عناصر کالبدی موثر بر کیفیت مسیرهای پیاده در سه دسته لبه‌ها، گره‌ها و نشانه‌ها و تأثیرات آنها بر کیفیت مسیرهای پیاده مورد بررسی قرار گرفته‌اند.

لبه‌های شهری

از آنجائیکه راهها با لبه‌های خود تعریف می‌شوند، در نتیجه لبه‌های شهری مانند نماهای شهری، فضاهای سبز، عوامل طبیعی و چشم اندازها تأثیری مستقیم بر کیفیت مسیرهای پیاده خواهند داشت.

• نماهای شهری

نماهای شهری برای افراد پیاده از چند جهت حائز اهمیت‌اند: اول رعایت مقیاس انسانی است. انسان پیاده باید بتواند با فضای اطراف خود ارتباط برقرار کند و آن را درک نماید. عدم رعایت مقیاس انسانی در طراحی ساختمانها موجب گریز شهروندان از قرار گرفتن در این گونه فضاها می‌گردد. معماران و طراحان شهری به کمک یگدیگر می‌توانند با در نظر گرفتن تمهیداتی نظیر رواق و طاقگان، در جهت رعایت مقیاس انسانی گام بردارند. (تصویر شماره ۲)



تصویر شماره ۲ ، محله فهادان یزد، ۱۳۸۹

عکاس: سید محسن موسوی (نگارنده)

- ساباطها و سایر گذرگاههای پیاده در محله فهادان یزد
- معماران و طراحان شهری گذشته مناطق مرکزی ایران با در نظر گرفتن تمهیداتی نظیر رواق و طاقگان، در جهت رعایت مقیاس انسانی گام بر داشته اند.

ساختمان‌هایی که دارای اجزایی مانند طاقگان‌ها، راهروها و حیاط‌های مرکزی هستند، مردم را به حرکت در میان این اجزاء ترغیب می‌کنند چرا که قدم زدن از میان آن‌ها و دید مناظر اطراف، برای عابران پیاده جذاب است. (تیبالدز، ۱۳۸۷: ۷۶).

نکته دوم اینکه فضای بین ساختمان‌ها باید به گونه‌ای باشد که احساس انسانی را برانگیزد. کیفیت هر فضایی چه بزرگ چه کوچک، با ارتفاع زیاد یا ارتفاع کم و عریض یا باریک از نظر بصری واجد خصوصیتی است که می‌تواند با عکس العمل‌ها و احساس‌های انسان مربوط باشد. طراحی فضای شهری می‌تواند آنچنان آگاهانه صورت گیرد که در انسانی که در این فضا قرار می‌گیرد، احساس ویژه‌ای پدید آورد. یک فضای شهری بزرگ در انسان احساس عظیم نمودن را ایجاد می‌کند و این در اثر کوچک و ناچیز بودن انسان در هیبت فضا است (توسلی، ۱۳۶۶: ۲۷).

نکته سوم ناهماهنگی‌هایی است که بین ساختمان‌های مختلف امروزی از نظر طرح، رنگ، مصالح، بافت، ارتفاع و کاربری وجود دارد. این ناهماهنگی‌ها، سیمای شهری نامطلوبی را ایجاد کرده و جذابیت پیاده را بشدت کاهش می‌دهد. در حالی که در محله فهادان یزد این هماهنگی‌ها به شکل مطلوبی مشاهده می‌شود و سیمای شهری منسجم و جذابی را پدیدار گشته‌اند. (تصاویر شماره‌های ۳ و ۴)



تصویر شماره ۳، خیابان ۱۲ فروردین تهران، ۱۳۸۸

عکاس: سید محسن موسوی (نگارنده)

- ناهماهنگی بین ساختمان‌های مختلف از نظر طرح، رنگ و مصالح، جذابیت بصری پیاده را کاهش داده است.
- ساخت وسازهای مداوم در شهرها، معضلی است که تأثیر منفی در نماهای شهری ایجاد می‌کند



تصویر شماره ۴ ، محله فهادان یزد، ۱۳۸۹

عکاس: سید محسن موسوی (نگارنده)

- هماهنگی بین ساختمانهای محله فهادان از نظر رنگ، بافت، مصالح، ارتفاع، خط آسمان و سایر عناصر بصری

گره‌ها

از آنجایی گره‌های شهری مکان‌هایی هستند که جمعیت زیادی را به سمت خود می‌کشانند، می‌توان از این ویژگی آن‌ها به عنوان یک قابلیت جهت طراحی مسیرهای پیاده به سمت آن‌ها و یا عبور مسیرهای پیاده از آن‌ها در نظر گرفت. با تقویت گره‌ها می‌توان تمایل شهروندان را در قراردادی مسیر فعالیت‌های خود به سمت آن‌ها و پیرو آن امکان حضور شهروندان در فضاهای شهری و ایجاد حس شهروندی را افزایش داد. همینطور با افزایش پیاده‌مداری در گره‌ها، می‌توان موجبات افزایش امنیت و کاهش آلودگی‌های ناشی از حضور خودروها را فراهم آورد. (تصویر شماره ۵)



تصویر شماره ۵ ، محله فهادان یزد ، ۱۳۸۹

عکاس: سید محسن موسوی (نگارنده)

- گرهی در محله فهادان که مسیرهای مختلف به آن نقطه متمرکز می‌شوند و مکانی برای تجمع و هم‌صحبتی افراد می‌باشد.

نشانه‌ها

همانطور که می‌دانیم نشانه‌ها محل‌های ارجاع هستند. از آن‌ها به عنوان مکان‌هایی جهت آدرس‌دهی و نشانه‌یابی استفاده می‌شود، از همین‌رو می‌توان با تقویت مسیرهای پیاده به سمت نشانه‌ها موجب قرارگیری مردم در این مسیرها گردید و به واسطه آن موجبات تعامل شهروندان را با محیط اطراف فراهم و درک متقابل نسبت به محیط اطراف را میسر ساخت.

از دیگر فوائد مکان‌یابی پیاده راه‌ها در مسیر نشانه‌ها، به یاد ماندن آن‌هاست. به واسطه این امر، این مسیرها به مکان‌هایی مهم تبدیل شده که روزانه به صورت عبوری و یا مقصدی در مسیر فعالیت افراد قرار می‌گیرند که در نتیجه به عنصری یادمانی در ذهن ثبت می‌شوند که می‌توانند مامن خاطره‌ها گردند.

در مجموع باید گفت نشانه‌ها و گره‌ها دارای پاره‌ای ویژگی‌های عملکردی و ظاهری مشترک می‌باشند (که گاهاً بر هم همپوشانی دارند) و می‌توان از آن‌ها در جهت تقویت هر دو عنصر استفاده نمود.

عوامل معنایی اثرگذار بر افزایش کیفیت فضاهای پیاده شهری

تراکم حرکت پیاده در یک مسیر سبب تحول فعالیتی و در نتیجه ارتقاء سطح اقتصادی پهنه احاطه کننده مسیر حرکت و به عبارتی احیاء بافت خواهد شد. مردم زمانی حاضر به حرکت در مسیری خواهند بود که در ازای پیاده روی مشوق‌های کافی دریافت دارند. لذا یکی از راه‌حل‌های بسیار موثر در احیاء این شهرها، تشویق شهروندان و گردشگران به حرکت در طول مسیرهایی است که بتواند از اماکن جاذب شامل، مکان‌های تاریخی، خاطره‌ای و خدماتی بهره‌برند.

در بسیاری از کشورها که به احیاء شهرها از طریق صنعت گردشگری پرداخته‌اند با بهره‌گیری از این روش مسیرهای شهری را جهت این امر تجهیز نموده و توسط نقشه‌هایی خاص گردشگران را تشویق به حرکت در طول این مسیر به‌عنوان "تورهای گردشگری پیاده شهری" می‌نمایند. مسیرهای گردشگری طراحی شده عمدتاً به صورت تردد عابر پیاده در نظر گرفته شده است. فضاهای اختصاصی حرکت عابر پیاده، سطح تعاملات اجتماعی را ارتقاء داده و متعاقباً حس تعلق به مکان نیز افزایش می‌یابد (عباس زادگان، ۱۳۸۵؛ ۱۹۰).

در میان شهرهای کهن ایران زمین، نمونه‌ای که در شهرسازی سنتی ایران دارای اعتبار و هویت ویژه بوده و تا کنون نیز آثاری از ساختار و استخوان‌بندی کهن را در خود حفظ کرده، شهر یزد می‌باشد. این شهر، ارزشمندترین و وسیع‌ترین بافت قدیمی را دارد. بافت قدیم یزد، گنجینه‌های گرانبهایی از آثار تاریخی و فرهنگی بشر را در خود جای داده که با فرسودگی آنها علاوه بر ساختار کالبدی، هویت فرهنگی و تاریخی شهر نیز در معرض خطر نابودی قرار گرفته

و صرفاً به یک محدوده‌ی شهری با طول و عرض جغرافیایی خاص و فاقد هویت تبدیل می‌شود. خصلت اساسی کالبدی بافت قدیم، شکل‌گیری هماهنگ، مداوم، پیوسته و یکپارچه در طول تاریخ است. (سرایبی و دیگران، ۱۳۸۵؛ ۱-۲).



تصاویر شماره‌های ۶ و ۷، محله فهادان یزد، ۱۳۸۹

عکاس: آناهیتا قدیر، دانشجوی معماری دانشگاه مازندران

- در کوچه‌های محله فهادان در بافت قدیم یزد، زیبایی خاصی در جداره‌های مسیره‌های پیاده وجود دارد که جذابیت‌های زیادی را برای افراد پیاده فراهم نموده است.

معماری ایرانی محل بروز فرهنگ‌های مختلف است. معماری منطقه کویری یزد با بافت فشرده، درونگرایی و کوچه‌های باریک، علاوه بر خلق زیبایی بصری، مناسبات فرهنگی و اجتماعی زندگی مردمان این مرز و بوم را به نمایش می‌گذارد. (تصاویر شماره‌های ۶ و ۷) با بررسی مطالعات انجام شده تا این مرحله، به نظر می‌رسد که پدیده‌های دیگری نیز وجود دارند که ذهنی و معنایی‌اند و در این عناصر کالبدی در نظر گرفته نشده‌اند. این پدیده‌ها غیر قابل رویتند و البته اثرگذار بر کیفیت فضاهای شهری و مسیره‌های پیاده. نمونه‌هایی از این پدیده‌ها که عدم حضور آنها و یا عدم بکارگیری آنها احساس می‌شود عبارتند از: فرهنگ مردم، آرامش، آسایش، امنیت، راحتی و بطور کلی مفاهیمی که مرتبط با حضور مردم در فضاهای پیاده می‌باشند.

اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاهای پیاده‌ی شهری اتفاق می‌افتد در آن صورت نقش فضاهای پیاده در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر غیر قابل انکار می‌نماید. این فضاها با جذب طیف وسیعی از گروه‌های اجتماعی به سوی خود حس همگرایی، تعامل و برخورد مستقیم شهروندان را با وجود بینش‌ها، احساس‌ها، خواسته‌ها و گرایش‌های مختلف تقویت می‌نمایند. (محمدزاده، ۱۳۸۴: ۴)

در قیاس بین مسیرهای پیاده محله فهادان و سایر پیاده راه‌های امروزی می‌توان نتیجه گرفت که عوامل اثرگذاری در طراحی فضاهای پیاده امروزی وجود دارند که از ناخوشایندی عناصر بوجود آورنده فضاهای پیاده و یا ناهماهنگی بین آنها ایجاد می‌شوند. در واقع این عناصر هر چند که ممکن است از نظر بصری بتوانند محیط جذابی را خلق نمایند ولی همان محیطهای جذاب از نظر حسی، نمی‌توانند پاسخگوی نیازهای روحی و روانی کاربران خود باشند.

بنابراین به‌نظر می‌رسد راهکار مناسب برای تلفیق این ویژگیها با کالبد عناصر فیزیکی فضاهای پیاده، رسیدن به روشی از طراحی در مسیرهای پیاده است تا بتواند همه پارامترهای فیزیکی، بصری و حسی را در نظر بگیرد و توأمان به همه آنها پاسخ دهد. باید تلاش نمود تا با استفاده از عناصری که فضاهای شهری را بوجود می‌آورند و عموماً کمی هستند مانند لبه‌های شهری، گره‌ها و نشانه‌ها، عواملی مانند آسایش، راحتی، امنیت، تعاملات اجتماعی و فرهنگی که کیفی هستند را با کیفیت-تر نمود.

یافته‌هایی از قیاس صورت گرفته (مصادق‌هایی از عوامل روانی تاثیرگذار بر پیاده و پیاده راه)

- در غالب پیاده روهای شهرهای ایران، عدم احساس خود و محیط برای عابر پیاده وجود دارد و عدم خوانایی در پیاده راه، احساس سردرگمی و آشفتگی را در فرد پیاده به وجود می‌آورد. همچنین مسیر امکان‌بازنمایی نقشه‌ی ذهنی را به فرد پیاده به عنوان مخاطب خود نمی‌دهد و بنابراین عمل پیاده روی بیش از لذت بخش بودن بسته به روحیات فرد، خسته کننده یا رعب‌آور خواهد بود. در صورتیکه این اشکالات در نمونه مطلوب مورد مطالعه به علت وجود خوانایی (که پیشتر در تحلیلی ویژگی‌های محله از آن یاد شد)، یافت نمی‌شود.
- در اکثر پیمانه‌های امروزی، شرایط به گونه‌ای است که افراد خودشان در معرض دید قرار دارند، بدون آنکه دیدی کامل یا حداقل به همان اندازه داشته باشند، که باعث می‌شود تاثیر روانی نامطلوبی در عملکرد آنها مشاهده گردد. این وضعیت در طراحی فضاهای نشستن و مکث در پیاده راه‌ها و همچنین ویتترین نامناسب مغازه‌ها که فروشنده امکان مشاهده‌ی خریدار و عکس‌العمل او را دارد پیش می‌آید که باعث عدم استقبال افراد پیاده از این مکان‌ها می‌گردد.
- عرض کم پیاده راه‌ها علاوه بر مسئله بودن آنها به عنوان یک عنصر کالبدی، از نظر روانی نیز نامطلوب می‌باشد. در این شرایط افراد بسته به نوع فرهنگ، احساس تجاوز به حساب شخصی خود را دارند و سعی می‌کنند در صورت امکان از محل تردد سواره و یا پیش فضای بدنه‌های تجاری جهت تردد و همچنین حفظ حریم خود استفاده نمایند.

- در مقابل عرض زیاد پیاده‌رو بدون طراحی مناسب نیز، افراد را در خارج از فاصله‌ی اجتماعی قرار داده، مانع از برقراری تعامل بین آنها می‌گردد. اگر این عرض از حدی فراتر رود حس سردرگمی، عدم امنیت و خسته کننده بودن پیاده‌روی به خاطر عدم احساس وجود انسان‌های دیگر را در بر خواهد داشت.
- در پیاده‌روهای شهرهای ایران، نقاطی خاص به صورت خود جوش به عنوان مکانی اجتماع پذیر برای آقایان تعریف می‌شود. این نقاط معمولاً دید کامل و مطلوبی به اطراف دارند، آقایان میانسال فضاهایی به نسبت دنج و آقایان جوان فضاهایی که در آن امکان دیده شدن وجود دارد را به عنوان مرکز تجمع و اصطلاحاً پاتوق انتخاب می‌کنند. این مکان‌ها در پیاده‌رو، برای خانم‌ها از جمله فضاهای اجتماع گریز محسوب می‌شود.
- برای کودکان خردسال که در پیاده‌روها مخصوصاً پیاده‌روهای با عرض نسبتاً کم امکان دید به اطراف را ندارند درک محیط اطراف به صورت دیگری تعریف می‌شود و درک فضایی آنها بر حس لامسه تکیه دارد. در ارتفاع کم (به اندازه‌ی دسترسی و دید کودکان) بدنه‌های پیاده‌روها، تنوع بافت و سطوح، متناسب با عملکرد آنها به میزان زیادی در درک فضایی کودکان و ایجاد جذابیت برای آنان تاثیر گذار خواهد بود.
- حفظ و تقویت شاخص‌های کالبدی که یادآور خاطرات جمعی است و همچنین حفظ و تقویت نقاط خاطره انگیز می‌تواند در ایجاد حس مطلوبیت پیاده‌روها تاثیرگذار باشد.
- در یک پیاده‌رو مشخص، وجود فضاهای شبیه به هم، انسجام فرآیند تفسیر و به خاطر آوردن را از بین می‌برد. ایجاد تنوع با حفظ وحدت می‌تواند از نظر ادراک هویت فضایی، حس تعلق به محیط و دریافت زیبایی، از اهمیت اساسی برخوردار باشد.

نتیجه‌گیری و راهکارهای پیشنهادی

- با توجه به مباحث مطرح شده در باب عوامل و عناصر تاثیرگذار بر کیفیت مسیرهای پیاده و با توجه به بررسی نمونه مورد مطالعه و مقایسه آن با غالب پیاده‌راههای امروزی، نتایجی در این باب به دست آمده که در ذیل به‌طور خلاصه به آن‌ها اشاره می‌شود. نگارنده امید آن دارد تا با استفاده از این استنتاج قیاسی بتوان به ارتقاء کیفیت مسیرهای پیاده کمک کرد.
- در قیاس بین مسیرهای پیاده محله فهادان و سایر پیاده‌راههای امروزی می‌توان نتیجه گرفت که عوامل اثرگذاری در طراحی فضاهای پیاده امروزی وجود دارند که از ناخوشایندی عناصر بوجود آورنده فضاهای پیاده و یا ناهماهنگی بین آنها ایجاد می‌شوند. در واقع این عناصر هر چند که ممکن است از نظر بصری بتوانند محیط جذابی را خلق نمایند ولی همان

محیط‌های جذاب از نظر حسی، نمی‌توانند پاسخگوی نیازهای روحی و روانی کاربران خود باشند.

- بنابراین همانگونه که در مورد موردی مطلوب مورد مطالعه مشاهده شد، به نظر می‌رسد راهکار مناسب برای تلفیق این ویژگیها با کالبد عناصر فیزیکی فضاهای پیاده، رسیدن به روشی از طراحی در مسیرهای پیاده است تا بتواند همه پارامترهای فیزیکی، بصری و حسی را در نظر بگیرد و توأمان به همه آنها پاسخ دهد.

- مقایسه صورت گرفته نشان می‌دهد که باید تلاش نمود تا با استفاده از عناصری که فضاهای شهری را بوجود می‌آورند و عموماً کمی هستند مانند لبه‌های شهری، گره‌ها و نشانه‌ها، عواملی مانند آسایش، راحتی، امنیت، تعاملات اجتماعی و فرهنگی که کیفی هستند را با کیفیت‌تر نمود. این راهکاری است که به شکل خوبی از آن در نمونه موردی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

- بطور کلی پیاده راههای محله فهادان یزد بعنوان معابری که شهروند در آنها فرصت تامل داشته تا به واسطه آن به ارتباط با محیط اطراف خود بپردازد، نقش عمده‌ای در شکل‌دهی تصویری خوانا از شهر در ذهن افراد ایفا می‌کنند. از آنجایی که عبور از پیاده راهها و اصولاً حرکت در فضاهایی با مقیاس انسانی همواره خاطره انگیز بوده و صمیمیت فضایی را برای مخاطب در پی خواهد داشت. لذا عدم رعایت مقیاس انسانی در طراحی ساختمانها موجب گریز شهروندان از قرار گرفتن در این گونه فضاها می‌گردد. معماران و طراحان شهری به کمک یگدیگر می‌توانند با در نظر گرفتن تمهیداتی نظیر رواق و طاقگان برای پیاده راههای امروزی، در جهت رعایت مقیاس انسانی گام بردارند.

- مسیرهای پیاده محله فهادان یزد علاوه بر آنکه از جنس عبور و دسترسی‌اند، فضاهایی از جنس تماشا و دیده شدن نیز می‌باشند. لذا در پیاده راههای امروزی باید تلاش نمود تا با استفاده از عناصری که فضاهای شهری را بوجود می‌آورند و عموماً کمی هستند مانند لبه‌های شهری، گره‌ها و نشانه‌ها؛ عواملی مانند آسایش، راحتی، امنیت، تعاملات اجتماعی و فرهنگی که کیفی هستند را با کیفیت‌تر نمود.

- وجود فضاهای مکث و گشایشهای جذاب در محله فهادان از جمله عوامل جذب کننده فرد پیاده برای حضور و زندگی در پیاده راه‌هاست. به‌نظر می‌رسد یکی از راهکارهای ایجاد سرزندگی در مسیرهای پیاده، استفاده از جداره‌های فعال نظیر اغذیه فروشی‌ها، قهوه خانه‌ها و رستوران‌ها می‌باشد. این مکان‌ها در مسیر پیاده به‌صورت فضاهای مکث درآمده و موجب افزایش تمایل شهروندان به حضور در پیاده راهها می‌گردند.

- با بررسی انجام شده در نمونه موردی مطلوب (محله فهادان یزد)، به‌نظر می‌رسد که پدیده‌هایی وجود دارند که ذهنی و معنایی‌اند و در عناصر کالبدی فضا به ظاهر دیده نمی‌شوند.

این پدیده‌ها غیر قابل رویتند و البته اثرگذار بر کیفیت فضاهای شهری و مسیرهای پیاده. نمونه‌هایی از این پدیده‌ها که عدم حضور آنها و یا عدم بکارگیری آنها در پیاده راههای امروزی احساس می‌شود عبارتند از: فرهنگ مردم، آرامش، آسایش، امنیت، راحتی و بطور کلی مفاهیمی که مرتبط با حضور مردم در فضاهای پیاده می‌باشند.

• مهمترین نتیجه‌ای که از این پژوهش استنتاج می‌شود این است که: "برای حل مسائل مربوط به زندگی پیاده، ویژگی‌های کالبدی و ذهنی باید در کنار هم قرار گیرند و هیچ کدام از آنها به تنهایی نمی‌توانند گره گشا باشند."

پی نوشتها

۱- کوین لینچ (Kevin Lynch) نویسنده کتابهایی چون سیمای شهر و تئوری شکل شهر، سهم بزرگی در طراحی و برنامه‌ریزی شهری در قرن بیستم داشت.



منابع و مأخذ

۱. ایرانمنش، نسیم، ۱۳۸۵، مناسب سازی محیط شهری برای عابر پیاده، همایش ملی مناسب سازی محیط شهری.
۲. تیبالدز، فرانسیس، ۱۳۸۷، شهرسازی شهروندگرا، ترجمه محمد احمدی‌نژاد، چاپ اول، تهران، انتشارات خاک.
۳. حبیبی، سیدمحسن، ۱۳۸۰، مسیر پیاده‌گردشگری، هنرهای زیبا، شماره ۹.
۴. دستجردی، معصومه سادات، ۱۳۸۴، پیاده راه‌سازی باغ سپهسالار، پایان‌نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه تهران.
۵. رسولی، سارا و رحیم دخت خرم، سمیرا، زمستان ۱۳۸۸، ایجاد منظر شهری مطلوب در مسیرهای پیاده، نشریه آرمانشهر، شماره ۳، صفحات ۱۰۳-۱۱۲.
۶. رنجبر، احسان و رییس اسماعیلی، فاطمه، تابستان ۱۳۸۹، سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۴۲، صفحات ۸۳-۹۳.
۷. قربانی، رسول و جام کسری، محمد، پاییز (۱۳۸۹)، جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده راه تربیت تبریز، نشریه مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال دوم، شماره ششم، صفحات ۵۵-۷۲.
۸. قریب، فریدون، پاییز (۱۳۸۳)، امکان‌سنجی ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه در محدوده تهران قدیم، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۱۹، صفحات ۱۷-۲۸.
۹. لینچ، کوین، (۱۳۷۲)، سیمای شهر، ترجمه منوچهر مزینتی، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۰. مدنی پور، علی (۱۳۸۲)، فضاهای عمومی شهر، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۱۴، ص ۷۰-۷۵.
۱۱. محمدزاده، رحمت؛ جمالی، فیروز و پورمحمدی، محمدرضا، (۱۳۸۴)، نقش شهرسازی مدرن در تخلفات ترافیکی بافت قدیم تبریز، نشریه هنرهای زیبا، ش ۲۱.
۱۲. معینی، سید محمد مهدی، (۱۳۸۵)، افزایش قابلیت پیاده‌مداری، گامی به سوی شهری انسانی‌تر، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲۷، صفحات ۵-۱۶.
۱۳. موگتین، کلایف و شرلی، پیتر، (۱۳۸۷)، طراحی فضاهای شهری با محوریت توسعه پایدار، ترجمه نارسیس سهرابی ملایوسف، چاپ اول، تهران، انتشارات ثامن الحجج.
۱۴. توسلی، محمود، (۱۳۶۶)، اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران، جلد اول، انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی.
۱۵. عباس زادگان، مصطفی، (۱۳۸۵)، احیای بافت فرسوده از طریق ایجاد شبکه بهم پیوسته عناصر با ارزش کالبدی-خاطره‌ای، چکیده مقالات نخستین کنگره بین‌المللی طراحی شهری؛ طراحی شهری از تئوری تا عمل، انتشارات شرکت نشر یادآوران.
۱۶. سرایی، محمد حسین و ابراهیمی، سمیه و بیرانوند، مریم، (۱۳۸۵)، بررسی عوامل مؤثر بر فرسودگی فیزیکی بافت قدیم شهر یزد و ارائه راهکارهایی در جهت بهبود آن، اولین همایش بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده شهری.

17. Carmona, m., tiesdell, s., health, t. and o. taner (2003), **public places urban spaces**, London, Architectural press, UK.

18. Ozbil Ayse, Peponis John and Stone Brian, (2011), **Understanding the link between street connectivity, land use and pedestrian flows**, Urban Design International ISSN: 1460-1176, 16(2): 125-141.

19. Pojani, Dorina, (2008), **Santa Monica's Third Street Promenade: the failure and resurgence of a downtown pedestrian mall**, Urban Design International ISSN: 1460-1176, 13(3): 141-155.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی