

امکان سنجی ارتقاء پیاده‌مداری با رویکرد سرزندگی در فضاهای شهری مطالعه موردی: طراحی خیابان امام خمینی (ره) سندج*

صبا جهانگیر^۱، حمیدرضا صارمی^۲ (نویسنده مسئول)، حسین کلانتری خلیل آباد^۳

^۱ گروه معماری، واحد یاسوج، دانشگاه آزاد اسلامی، یاسوج، ایران
^۲ استادیار، گروه شهرسازی، تهران، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران
^۳ استاد، گروه معماری و منظر شهری، تهران، جهاد دانشگاهی، تهران، ایران
 تاریخ دریافت: ۹۷/۱۰/۲۴ تاریخ پذیرش: ۹۸/۰۴/۳۰

چکیده

گسترش روزافزون شهر و ورود اتومبیل به عرصه فعالیت‌های شهری و دگرگونی ارتباطات اجتماعی، جذابیت خیابان‌ها و فضاهای پیاده‌راه را متأثر نمود و موجب تأکید بیش از حد بر حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن، به عنوان اصلی‌ترین شرط رونق اقتصادی-اجتماعی شهر، توسط برنامه‌ریزان و مدیران شهری شد. شکل‌گیری بافت یک شهر ارتباط مستقیمی با شبکه معابر آن دارد؛ به طوری که نوع هر یک از این بافت‌ها متأثر از شکل‌گیری خیابان‌ها در داخل شهر است. جریان زندگی اجتماعی در پیاده‌راه از ویژگی‌های سرزندگی است. همان‌طور که حرکت عابر پیاده باعث افزایش سطح تعاملات اجتماعی می‌شود، افزایش کیفیت شاخص‌های سرزندگی در این هدف‌گذاری باعث ارتقاء پیاده‌مداری می‌شود. محور امام خمینی (ره) سندج در بافت قدیمی شهر دارای پتانسیل پیاده‌راه است که در این پژوهش با هدف افزایش قابلیت پیاده‌مداری مورد بررسی قرار گرفته است. این پژوهش توصیفی-تحلیلی و از نوع کاربردی است. مطالعات کتابخانه‌ای و میدانی در آن صورت گرفته و ارزیابی حاصله به کمک پرسشنامه تکمیل شده است. نتایج حاصل از پژوهش نشان می‌دهد محور امام خمینی (ره) دارای بالاترین سطح منظر و عملکردی است و قابلیت پیاده‌مداری در این خیابان با رعایت اصولی چون تکمیل ساختاری فعالیت‌های اجتماعی، توجه به عناصر کالبدی، عمومی نمودن فضای خانه کرد به عنوان پارک شهری، ساماندهی و بهسازی منطقی پیاده‌روها و جداره خیابان، ایجاد فضاهای جمعی مانند کافه و رستوران باعث اثبات فرضیه‌های افزایش سرزندگی در این خیابان می‌شود که تا حال حاضر با توجه به تجزیه و تحلیل صورت گرفته نتوانسته نقش کیفیت و سرزندگی را ایفا کند.

واژگان کلیدی: پیاده‌مداری، فضاهای شهری، سندج، هویت و خیابان امام خمینی (ره).

* این مقاله از پایان‌نامه دکتری نگارنده اول با عنوان «تبیین اصول و معیارهای طراحی فضای شهری با رویکرد ارتقاء پیاده‌مداری، مورد پژوهی: خیابان امام خمینی (ره) سندج» استخراج شده است.

** E-Mail: saremi@modares.ac.ir

طرفی دیگر با توجه به اینکه نخستین حرکات بالقوه ذاتی هر انسان چند ماه پس از تولد، قدم برداشتن و به دنبال آن راه رفتن است (که شیوه آن از بدو پیدایش انسان تغییر نکرده و از ضرورت و عمومیت آن کاسته نشده)، لازم است مدیریت شهری در راستای تسهیل و راحتی عابر پیاده اقدام نماید. از آنجا که امکان آمد و شد آسان مردم در فضای عمومی، با ایجاد فضای مناسب حرکت به خصوص پیاده‌راه‌هایی میسر می‌شود که همراه با لذت، امنیت، راحتی، جذابیت محیطی، دسترسی، ایمنی آسان و ... باشد؛ عدم تحقق یا دسترسی به آن به دلیل موانع بی‌شمار بر سر راه عابر پیاده، شهرنشینی عصر حاضر را دچار چالش نموده است.

بافت مرکزی شهر سنندج به عنوان یکی از عوامل و مظاهر اصلی ارزش‌های تاریخی و فرهنگی و تجسم نمادها، نشانه‌ها و خاطره‌های هویت‌بخش برای تمام شهر و ساکنان آن است که از ویژگی‌های مهم آن تجمیع و تعامل مجموعه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بوده است که بر محوریت دسترسی پیاده و فضاهای عمومی پیاده محور درون آن شکل گرفته است. گسترش روزافزون شهر و ورود اتومبیل به عرصه فعالیت‌های شهری و دگرگونی ارتباطات اجتماعی، جذابیت خیابان‌ها و فضاهای پیاده را متأثر نمود و موجب تاکید بیش از حد به حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن، به عنوان اصلی‌ترین شرط رونق اقتصادی-اجتماعی شهر، توسط برنامه‌ریزان و مدیران شهری شد. از این رو به تدریج دسترسی آسان پیاده و فضاهای برانگیزاننده تعامل اجتماعی در مرکز شهر کاهش یافت و خیابان در بافت مرکزی شهر سنندج به محور خودرو مدار تبدیل گردید و حرکات پیاده مدار در این محور دچار نقصان و ناکارآمدی شدید و تداخل محور سواره و پیاده شد.

پیاده‌راه خیابان فردوسی و انقلاب و امام خمینی و طالقانی در بافت مرکزی شهر سنندج با توجه به جایگاه آن به عنوان مهم‌ترین فضای تجاری-فرهنگی شهر و سهم بالای استفاده کنندگان از این فضا در پژوهش حاضر مورد مطالعه قرار گرفته شده است.

در این مقاله سعی شده است به سوالات زیر پاسخ داده شود:

- چگونه می‌توان به وسیله پیاده‌راه سرزندگی را ابقا نمود؟

- چه شاخص‌هایی را باید برای رسیدن به یک شهر سرزنده در نظر گرفت؟

- ارائه چه مولفه‌ها و الگوهای طراحی در زمینه پیاده‌روی با تاکید بر امکان‌سنجی ارتقاء پیاده‌مداری موثر است؟

- چگونه می‌توان با افزایش قابلیت پیاده‌مداری سطح کیفیت فضاهای شهری و زندگی را بالا برد؟

بر اساس مطالعات انجمن برنامه‌ریزان شهری، جمعیت شهری در دنیا به طور پیش‌بینی نشده‌ای در حال افزایش است. طبق بررسی‌های این انجمن امروزه بیش از نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی می‌کنند (قریان پور، ۱۳۹۷: ۹). با شروع انقلاب صنعتی، اختراع اتومبیل و گسترش شهرها، به تدریج اولویت دادن به نقش عابر پیاده و فضاهای پیاده‌محور در شهرها و فضاهای شهری کم‌رنگ شده و از کیفیت فضایی عرصه‌های عمومی شهر، فضاهای باز شهری و پیاده‌راه‌ها کاسته شده است؛ عرصه‌هایی که خود به عنوان بستر و خاستگاه، نقش محوری در ارتقاء سطح تماس‌ها، ارتباطات و تعاملات اجتماعی بین شهروندان ایفا می‌کنند (عباس زاده و تمری، ۱۳۹۱: ۱).

در پی گسترش استفاده از وسایل نقلیه و افت کیفیت محیطی به خصوص در بافت مرکزی شهرها، تلاش برای بهبود شرایط زیست مردم و بازگرداندن فضاهای شهری به آنها از اهمیت بسزایی برخوردار شد. پیاده‌راه سازی نیز به عنوان یکی از سیاست‌های حرکت به سمت پیاده مدار نمودن شهرها از نیم قرن گذشته مورد توجه بسیاری از شهرهای جهان قرار گرفته است. با این وجود اجرای پیاده‌راه‌ها در شهرهای مختلف با نتایج متنوعی همراه بوده است؛ تا جایی که برخی پیاده‌راه‌ها با شکست مواجه شده و مجدداً به روی سواره‌ها باز شده‌اند (حبیبی، ۱۳۹۷: ۶). خیابان‌ها در طول دوره‌های مختلف تاریخی دارای عملکردهای متفاوتی بوده‌اند و همیشه استفاده از خیابان همراه با رقابت، تضاد و برخورد بوده است، گروه‌های مختلف در کنترل و استفاده از فضاهای خیابان‌ها بر یکدیگر سبقت گرفته‌اند که در غیاب هدفمندی در جهت کنترل این فضاها ضعیف‌ترین گروه‌ها که همان عابران پیاده هستند دچار صدمه می‌شوند (بحرینی، ۱۳۷۵: ۹۱). اگر با دید وسیع‌تری بنگریم خیابان به همه استفاده‌کنندگان و به کاربری‌های متنوع‌تر و بسیار بیشتر از حمل و نقل ماشینی تعلق دارد (معینی، ۱۳۹۲: ۴۷). رشد فزاینده جمعیت در نقاط شهری پیامدهای ناگوار اجتماعی-اقتصادی، زیست محیطی و کالبدی برای شهرها به وجود آورده است. بنابراین شهرها باید مکان‌های بهتری را برای زندگی فراهم کنند (اکبرزاده مقدم لنگرودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱). با رشد شتابان هوشمند شدن شهرها، توجه به انسان که صاحب و مالک فضاهای شهری است کم‌رنگ شده است. شاید این شتاب و پیشرفت برای رفع نیازهای انسان در آینده و کمک به کاهش اتلاف وقت او باشد؛ اما متأسفانه آنچنان که ضرورت دارد به مهم‌ترین نیاز بشر یعنی نشاط و سرزندگی در فضای شهری توجهی نشده است (کریمی، ۱۳۹۶: ۸). خیابان به عنوان یکی از عناصر فضای شهری محسوب می‌شود، جایی که امکان مرآوده بین انسان‌ها، تفریح، گذاران اوقات فراغت، بازی، خرید، تجمع، پیاده‌روی، تردد، تبلیغات و ... را برای همگان فراهم می‌آورد. از

تحقیق پرداخته شده و در آخر نمونه موردی از ابعاد بررسی شده است. پژوهش از نوع کتابخانه‌ای و کیفی است که بخش نظری با مطالعه کتب، اسناد، پایان‌نامه‌ها و مقالات متعدد و بخش کیفی که با استفاده از مشاهده میدانی به وسیله تنظیم پرسش‌نامه برای جمع‌آوری اطلاعات صورت گرفته است.

جامعه آماری پژوهش شامل افرادی است که در محدوده پیاده‌راه امام خمینی در شهر سنندج تردد دارند؛ ساکنان محل و کسبه‌ای که در محدوده پیاده‌راه مشغول فعالیت‌اند. با توجه به اینکه جامعه آماری را نمی‌توان به تعداد محدودی جمعیت یا افرادی نسبت داد که در یک محله، ناحیه و بخش سکونت دارند، جامعه آماری نامحدود است؛ زیرا عابران پیاده از مناطق مختلف شهر سنندج در این تحقیق قرار گرفته‌اند. برای نمونه‌گیری، از روش تصادفی ساده استفاده شده است. از آنجا که جامعه آماری نامحدود است، با توجه به روش نمونه‌گیری پیش‌آزمون تعداد نمونه ۲۷۰ نفر به دست آمده است. برای اطمینان بیشتر ۲۸۹ پرسش‌نامه توزیع شده است.

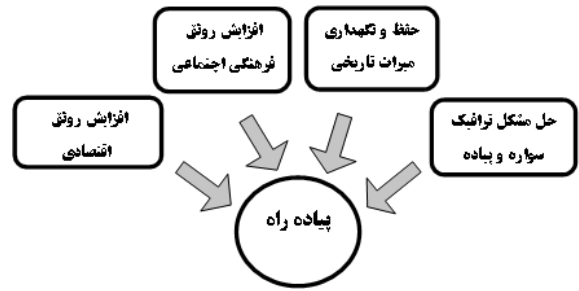
با توجه به این امر، تحقیق حاضر را می‌توان در زمره تحقیقات توسعه‌ای دانست؛ چراکه در پی ایجاد کیفیت و افزایش ایمنی فضاهای عمومی در بافت‌های تاریخی شهر با رویکرد انسان‌محوری از طریق برنامه‌ریزی و طراحی پیاده‌راه‌ها است.

تحقیق‌ها بر اساس ماهیت داده‌ها به دو دسته کمی و کیفی تقسیم می‌شوند.

این تحقیق با توجه به ماهیتش نیازمند بهره‌گیری از هر دو روش تحقیق است؛ زیرا در سنجش‌های اجتماعی-اقتصادی و کالبدی، کیفیت محیطی نیازمند استفاده از روش‌های کیفی و در وزن‌دهی به آنها و مدل‌سازی نیازمند روش‌های کمی است.

مرحله تجزیه و تحلیل داده‌ها

متدولوژی تحقیق مبتنی بر هفت بخش مطالعاتی و برداشت میدانی است که شامل: علل و عوامل موثر بر گسترش «جنبش پیاده‌گستری»، جایگاه‌یابی حرکات انسانی و پیاده‌مداری در روش‌های مداخله در بافت کهن، توفیق همگانی در بهسازی و نوسازی بافت‌های کهن شهر، سوابق روشن اجرا در شهرهای کهن و حلقه مفقود امروز، امکان‌سنجی ایجاد محورهای پیاده‌شهری در بافت قدیم سنندج، شاخص‌سازی، پتانسیل‌سنجی محورها و پیاده‌سازی مدل در محیط GIS و SPSS، و سرانجام انتخاب محورهای مستعد پیاده‌روی است. روش این تحقیق طی مراحل ذیل انجام شده است: پرسش‌آغازی، تعیین هدف، مطالعات اکتشافی، طرح مسئله تحقیق، ساختن مدل مفهومی، نتیجه‌گیری و نهایتاً ارائه خروجی، که برنامه‌ریزی شامل شناسایی و تحلیل علل و عوامل موثر بر گسترش «جنبش پیاده‌گستری»، جایگاه‌یابی حرکات انسانی و پیاده‌مداری در روش‌های مداخله در بافت کهن، توفیق همگانی در بهسازی و نوسازی بافت‌های کهن شهر و در



نمودار شماره ۱: مهم‌ترین اهداف در ایجاد پیاده‌راه؛

ماخذ: صادقی و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۴

کیفیت محیط در بازآفرینی بافت قدیم شهر ایرانی اسلامی مبتنی است بر ابعاد هفت‌گانه مدیریتی، اقتصادی، اجتماعی فرهنگی، زیست‌محیطی، عملکردی فعالیت، کالبدی فضایی و معنایی ادراکی که هر کدام دارای شاخص‌هایی هستند. البته سطح شاخص‌ها متناسب با ساحات و نیازهای هر ساحت به صورت عینی، ذهنی و معنوی خواهد بود (فلندریان و رفیعیان، ۱۳۹۷: ۵۶).

شکل‌گیری بافت یک شهر ارتباط مستقیم با شبکه معابر آن دارد؛ به طوری که نوع هر یک از این بافت‌ها متأثر از شکل‌گیری خیابان‌ها در داخل شهر است. آنچه از دیدگاه حمل و نقل و ترافیک در بافت‌های گوناگون اهمیت پیدا می‌کند، ویژگی‌های حرکت، دسترسی و کارایی سیستم‌های گوناگون حمل و نقل، ایمنی و هزینه‌های مرتبط با این سیستم‌هاست. نظام حمل و نقل و ترافیک به عنوان بخشی از فعالیت‌های شهری، بیان‌کننده پویایی و حیات یک مجموعه شهری است. بی‌شک بدون جابه‌جایی نمی‌توان شهری را زنده و پویا تصور نمود. در ساختار نظام‌مند یک شهر فعالیت‌های مختلف، نیاز به فضای خاص خود دارند و فعالیتی به بهترین نحو انجام می‌شود که فضای مناسب و مطابق با نوع فعالیت را داشته باشد. در مورد سیستم حمل و نقل این فضا چیزی نیست جز محیط سیستم که شبکه معابر نیز بخشی از آن است. گرچه تصادفات وسایل نقلیه باعث آسیب‌دوچرخه‌سواران و پیاده‌ها می‌گردد؛ ولی آسیب‌های دوچرخه‌سواران نسبتاً کم است. طراحی خوب محیط‌های شهری که جداکننده دوچرخه‌سواران و عابران از تردد ماشین‌هاست، باعث افزایش ایمنی دوچرخه‌سواران و عابران پیاده شده است. در مقایسه با ماشین‌ها که باعث جدایی افراد از یکدیگر می‌شود، دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی و حمل و نقل عمومی باعث تعامل اجتماعی در خیابان‌ها می‌گردد. ترافیک جاده‌ای، جامعه را به دو نیم تقسیم می‌کند و دو طرف خیابان را از یکدیگر جدا ساخته و انزوای اجتماعی و کمبود تعامل اجتماعی را به دنبال دارد، امری که قویاً با ضعف سلامت در ارتباط است.

روش پژوهش

روش این تحقیق، تحلیلی-توصیفی است، در بخش نخست، کلیات عنوان شده، سپس به طرح مباحث نظری و ادبیات موضوع

و فرصت‌ها به نقاط ضعف و تهدیدها و فراهم بودن شرایط برای تبدیل خیابان امام به پیاده‌راه است (حقی و همکاران، ۱۳۹۴).

موسوی پژوهشی را با عنوان «بررسی میزان تعامل فضاهای پیاده شهری با شهروندان با نگاهی به محله فهادان یزد: انجام داده است. نتیجه این پژوهش نشان داد که عدم رعایت مقیاس انسانی در طراحی ساختمان‌ها موجب گریز شهروندان از قرار گرفتن در فضاهای پیاده می‌گردد. به اعتقاد نگارنده، معماران و طراحان شهری می‌توانند به کمک یکدیگر با در نظر گرفتن تمهیداتی نظیر رواق و طاقگان، در جهت رعایت مقیاس انسانی در پیاده‌راه‌ها گام بردارند. (موسوی، ۱۳۹۲)

رضایی و دادگر در پژوهشی با عنوان «سطح‌بندی معابر بر اساس حجم جریان حرکت پیاده با استفاده از تحلیل‌های ساختار فضایی انجام داده‌اند. روش این پژوهش ارائه روش تحلیلی برای سطح‌بندی معابر از نظر حجم جریان حرکت پیاده بر اساس ساختار فضایی است. مهم‌ترین عوامل موثر بر حرکت پیاده در حوزه ساختار فضایی، شناسایی شده و هر یک مورد بررسی قرار گرفته‌اند. نهایتاً سه شاخص پیکره‌بندی فضایی، کاربری و نفوذپذیری معابر در نظر گرفته شد و نتیجه کار انتخاب خیابان فجر به عنوان مناسب‌ترین نمونه حجم جریان حرکت پیاده بود. (رضایی و دادگر، ۱۳۹۶).

نهایت آنالیز سایت انتخابی و طراحی شهری آن در راستای ارتقاء کیفی محور و افزایش ایمنی است.

ادبیات و پیشینه موضوع

نخستین اقدام در جهت تفکیک حرکت سواره از پیاده در دنیا، در سال ۱۸۵۸ توسط شهرساز و معمار آمریکایی به نام فردریک لائو اولمستد صورت گرفت و حضور در طبیعت بکر و دیدن مناظر طبیعی را برای کاهش فشارهای روانی زندگی روزانه شهروندان مطرح کرد.

بررسی رشد شهرها در دهه‌های مختلف نشان می‌دهد که ترکیبی از تکنولوژی‌ها و رفتارهای فرهنگی - اجتماعی نوین از یک سو و شیفتگی برنامه‌ریزان در اتکا به حرکت سواره و پاسخ‌گویی به نیازهای برآمده از آن، از سوی دیگر، موجب فراموشی فضاهای ویژه حرکت پیاده در شهرها شده و سفرهای درون شهری را متعدد و طولانی نموده است (صرافی و محمدیان مصمم، ۱۳۹۱: ۱۱۱).

حقی و همکاران در پژوهشی را با عنوان امکان‌سنجی تبدیل خیابان‌های تجاری به پیاده‌راه‌ها در شهرهای کوچک (نمونه مطالعه: خیابان امام خمینی شهر گلپایگان) انجام داده‌اند. نتایج این پژوهش که با استفاده از روش SWOT انجام شد، نشان داد شرایط خیابان مذکور در موقعیت تهاجمی قرار دارد که بیانگر برتری نقاط قوت

جدول شماره ۱: جمع‌بندی نظرات اندیشمندان و محققان شهرسازی

افراد	هدف	روش	معیارهای پیشنهادی
کونین لینچ، ۱۳۸۸	ارتقاء خوانایی و وضوح فضای شهری	کاربردی - توصیفی - تبیینی	ارتقاء کیفیت زندگی، سرزندگی، دسترسی، حضور، استفاده و فعالیت، انطباق، حس مکان، امنیت، مقیاس انسانی
J. Jacobs, 1961	افزایش سرزندگی و تنوع در فضای عمومی و کارآیی شهر، توجه به جنبه‌های اجتماعی و عملکردی خیابان و پیاده‌روها	تحلیلی - تبیینی - کاربردی	تنوع فعالیتی، نظارت، سرزندگی پیاده‌روها، ترکیب متنوع ساختمان‌ها، اختلاط اجتماعی، انعطاف‌پذیری، فضای سبز، مبلمان شهری، انتظام خدمات حمل و نقل عمومی، نفوذپذیری (کوچکی بلوک‌ها)، حس مکان، امنیت، مقیاس انسانی، فضای عمومی، تعاملات اجتماعی
دانلد اپلبارد، ۱۳۸۲	تعریف محیط شهری مطلوب و ارائه اهداف برای افزایش قابلیت زندگی	تحلیلی - کاربردی	قابل زندگی بودن، ایمنی، سلامتی، دسترسی به تسهیلات و امکانات تفریحی، تنوع اجتماعی، اصالت و معنی، تامین آسایش عابران، اختصاص فضا به پیاده، محدود کردن حرکت سواره
دانلد اپلبارد و مارک لیتل، ۱۹۶۹	ارزیابی تأثیر آمد و شد بر زندگی مردم و واحدهای همسایگی	تطبیقی - کاربردی	افزایش تعاملات اجتماعی، حضور گروه‌های مختلف سنی، کاهش حرکت سواره
یان گل، ۱۳۸۷	تعریف انواع فعالیت‌ها در فضای عمومی و توجه به نقش خیابان در زندگی اجتماعی انسان	توصیفی - تبیینی	کیفیت محیط، تنوع اجتماعی، جذابیت، سرزندگی، آرام‌سازی، فضاهای همگانی، مبلمان شهری، امنیت، راحتی، لذت بردن، مطلوبیت، تعامل اجتماعی

مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهری به شمار می‌آید. لذا پیاده‌راه‌ها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می‌توانند شور و زندگی را به شهر آورده، مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و در نتیجه، پایداری شهر را تضمین نمایند (اکبرزاده مقدم لنگرودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۲۶).

زمانی سامانه حمل و نقل پایدار می‌گردد که به طور همه‌جانبه

مبانی نظری

اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهری اتفاق می‌افتد، در آن صورت نقش فضاهای پیاده در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر غیر قابل انکار می‌نماید. حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹: ۶۰). پیاده‌روی هنوز هم مهم‌ترین امکان برای

می‌شود. نیاز انسان به پیاده‌روی در تمامی جنبه‌های جسمی و روحی تاثیرگذار بوده و جزئی از فعالیت‌های روزانه شهروندان به شمار می‌آید. اگر نیازهای پیاده در اکثر فضاهای شهری مورد توجه قرار گیرد باعث بوجود آمدن اندیشه‌های پیاده‌مداری در راستای سلامت جامعه می‌شود. (عباس‌زاده و ترمی، ۱۳۹۱: ۱).

فضای شهری تنها یک مفهوم کالبدی نیست، بلکه کنش تعاملات شهروندی و فعالیت‌های شهری را نیز در برمی‌گیرد و در حقیقت با حضور انسان و فعالیت اوست که معنا می‌یابد. پیاده‌راه به عنوان یکی از فضاهای شهری نقش مهمی در ارتقاء فعالیت‌های اجتماعی-فرهنگی جامعه ایفا می‌کند. حرکت عابر پیاده در پیاده‌راه‌ها، به واسطه طراحی مناسب و شناخت مبتنی بر جنبه‌های منظرین شهر، موجب افزایش ادراک، ارتقاء هویت و احساس تعلق به محیط و زیبایی می‌شود (تشکری، ۱۳۹۷: ۷).

تا قبل از ورود مدرنیته به دنیای بشریت، شهرها به نسبت فضاهای بهتری را برای زندگی فراهم می‌نمودند. یکی از این فضاها، پیاده‌راه‌های موجود در سطح شهر است که توسط خودروها مورد تهاجم قرار گرفتند و زندگی جمعی در آن کمرنگ شده و در مواردی رو به متروکی می‌رود و با وجود آگاهی مسئولان امر و اقدامات مقطعی و گاه مستمر صورت پذیرفته در راستای بهبود و بازآفرینی، هیچ‌یک، منجر به ایجاد رضایت‌مندی و احیای آن نشده است (نجارزاده، ۱۳۹۷: ۷).

کیفیت پیاده‌راه‌ها و تمایل مردم به پیاده‌روی که به عواملی چون حس ایمنی و امنیت، حضور دیگر شهروندان، دسترسی بصری و کالبدی، دید در شب، مقیاس و حس محصوریت، تنوع بصری، راحتی آمد و شد و جذابیت و مصفا بودن پیاده‌راه بستگی دارد. (Park et al., 2014) بر سلامت جسمانی شهروندان تأثیر قابل توجهی دارد. (Duncan et al., 2011). در زمینه دوچرخه‌سواری نیز امنیت (به‌ویژه برای کودکان و افراد مسن) نقش مهمی را ایفا می‌کند. (صادقی و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۲)

موضوع گسترش مسیرهای پیاده و دوچرخه‌به‌ویژه در مقیاس محله به طور خاص در بافت‌های تاریخی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در واقع تقویت پیاده‌مداری از اصول اساسی نوشهرگرایی است که در شهرهای ایرانی - اسلامی با ایجاد مسیرهای سرپوشیده با هدف آسایش اقلیمی برای عابر پیاده بر آن تاکید شده است. ویژگی دیگر پیاده‌مدار بودن، قرارگیری بیشتر کاربری‌ها در فاصله قابل دسترس و نزدیک از خانه و محل کار است که با تعریف مراکز محله فعال و مکان‌یابی مناسب کاربری‌های مورد نیاز در آن می‌توان این اصل را جامه عمل پوشاند. پیاده‌روی، مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهر است. این پدیده از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردار است

کلیه جنبه‌های اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی را مورد توجه قرار دهد. نیاز به سفر، متناسب با نیازهای همه قشرهای جامعه، استفاده از روش‌های حمل و نقل با کمترین اثرات سوء زیست‌محیطی و حداقل استفاده از منابع مالی و انسانی به عنوان جنبه‌های متفاوت یک سامانه حمل و نقل شهری پایدار مطرح گردیده‌اند (فیضی و همکاران، ۱۳۹۱: ۱۸۱).

در سال‌های اخیر پیاده‌مداری و افزایش قابلیت پیاده‌ها با توجه به مفهوم شهر پایدار، شهر فشرده، رشد هوشمند و ... از طرف بسیاری از برنامه‌ریزان شهری به عنوان یک فرم پایدار از شهر مورد پذیرش قرار گرفته است. بر اساس عقیده یان گل، فعالیت‌های پیاده در فضاهای عمومی را می‌توان در سه گروه جای داد: فعالیت‌های ضروری، فعالیت‌های انتخابی و فعالیت‌های اجتماعی (رمضانی و دادگر، ۱۳۹۶) که در ارائه شاخص‌های پیاده‌مداری همه این فعالیت‌ها در نظر گرفته می‌شود. توجه به پیاده‌مداری در راستای کاهش ازدحام خودرو و معمولا در مرکز شلوغ شهر صورت می‌گیرد و به مسائلی چون: فعالیت‌های تجاری، امنیت، تعادل اکولوژیک، سرزندگی و ... می‌پردازد. در عین حال مسائل محیطی و منطقه‌ای را هم که شامل فرهنگ و تاریخ است، در بر می‌گیرد. کاهش سرعت در مکان‌های مناسب، باعث افزایش کارایی محیط و سلامتی انسان می‌گردد. به طور کلی توجه به بحث پیاده شامل اصولی است که ریشه در تعریف مولفه‌های مربوط به آن دارد تا بتوان شاخص‌های مناسبی را با توجه به مطالعات و تحقیقات میدانی به دست آورد. طبق اطلاعات قبلی مولفه‌های عملکردی، محیطی و اقتصادی برای این پژوهش در نظر گرفته شده است.



نمودار شماره ۲: مولفه‌های پیاده‌مداری

پیاده‌مداری

در پی نزول کیفیت زندگی شهری در اروپا که در اواخر دهه پنجاه قرن بیستم شدت گرفت، توجه به مسئله حضور انسان و حرکت پیاده افزایش یافت. تفاهم بر سر اهمیت فضای پیاده در مقابل پیامدهای سرعت و ماشینیزم در فضای مدرن شهری، از ابتدای قرن بیستم و به موازات آن، تحول رویکردهای نظری در زمینه فضاهای مطلوب شهری، افکار عمومی را متوجه اصلاح و تعیبه کندراه‌های امن و قابل کنترل برای پیاده‌ها کرد (کلاتری خلیل آباد، ۱۳۹۵: ۴). تفکر مدرنیسم در ایران، توسعه خیابان‌های عریض و توجه به ماشین به جای انسان و به تبع آن مکان‌های نامناسب پیاده را به همراه داشته است. وجود فضاهای پیاده در عصر حاضر به‌ویژه در مکان‌های دارای هویت و قدمت شهرها باعث افزایش تعاملات اجتماعی شهروندان

سرزندگی در پیاده‌راه

یکی از ابعاد مهم جابه‌جایی عابر پیاده، تعاملات اجتماعی فرهنگی شهروندان در شهر است و تاثیری که بر سرزنده بودن شهر و محیط همسایگی دارد (معینی، ۱۳۹۲: ۳۶). در پیاده‌راه‌ها همواره باید زندگی اجتماعی در جریان باشد و سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی آن است. دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی پیاده‌راه‌ها می‌شود تنوع و نفوذپذیری این فضاهاست. یکی از سیاست‌های رسیدن به تنوع در طول مسیر با توجه به اینکه مسیر پیاده مختص حرکت عابر پیاده طراحی می‌شود، نماد و نشانه‌های شهری است که یا برگرفته از کالبد موجود بوده یا بر اساس شرایط موجود و ارزش‌های بافت طراحی می‌شود، که به خوانایی مسیر می‌افزاید و آن را به نماد تبدیل می‌کند. از دیگر عواملی که به سرزندگی و تنوع پیاده‌راه‌ها می‌انجامد ایجاد کاربری‌های متنوع و متناسب با هر بخش پیاده‌راه، استقرار کاربری‌های خدماتی (که تداوم حضور شهروند را در پی دارد)، همچنین استقرار کاربری‌های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه‌ها و تأکید روشنایی بر بناها و عناصر شاخص است (یدی همدانی و همکاران، ۱۳۹۰: ۷۹). کارشناسان بر این عقیده اند که در فضاهای سرزنده یک شهر تنوع و حق انتخاب برای افراد پیاده فراهم می‌باشد.

ویژگی‌های جریان حرکت پیاده

بر اساس آمار منتشره در ایران، بین ۳۰ تا ۴۵ درصد سفرهای درون شهری به صورت پیاده صورت می‌گیرد (معینی، ۱۳۹۲: ۸۳). در برابر ویژگی‌هایی که به حرکت پیاده پاسخ می‌دهند، مازلو از سلسله مراتب نیاز اساسی انسان در فضای شهری سخن گفته است که در یک ارتباط دو سویه، این حرکت پیاده است که قادر به پاسخ‌گویی به آنهاست. این نیازها عبارت‌اند از:

- نیازهای فیزیولوژیکی برای تعادل گرما و راحتی؛
- نیازهای امنیت و آسایشی برای احساس ایمنی نسبت به آسیب‌ها؛
- نیازهای وابستگی برای متعلق بودن به یک جمع؛
- نیاز به خودشکوفایی برای ارائه نظر و قدرت تصمیم‌گیری؛

(گل، ۱۳۸۷: ۳۱).

نیازهای اصلی عابران پیاده را به لحاظ روانی (معنوی) می‌توان در پنج عامل زیر خلاصه نمود:

- پیوستگی: عابران پیاده به لحاظ روانی بیشتر به شبکه‌های پیوسته تمایل دارند که همه مبدأها را به مقصدها، بدون وقفه و بریدگی، ارتباط دهد.

- کوتاهی: پیاده‌ها نسبت به فاصله‌ها حساس‌تر بوده و عموماً مسیرهای کوتاه را انتخاب می‌کنند؛ اما اگر مسیرها جذاب باشند، سفرهای پیاده طولانی‌تری صورت می‌گیرد.

- زیبایی و امنیت: پیاده‌ها در جاهای خلوت، خود را کاملاً بدون دفاع حس می‌کنند و به مسیرهایی نیاز دارند که در آنها احساس امنیت کنند.

(مهدی‌زاده، ۱۳۸۹: ۷)؛ اما غفلت از ساماندهی و برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده یکی از نقایص شهرسازی معاصر است که موجب از دست دادن کیفیت فضاهای شهری امروز شده است. فضاهای پیاده مدار، ترکیبی از فرم‌ها، فضاها و عملکردهای پر تنوعی هستند که در پیوند بسیار نزدیک با یکدیگر در خدمت تأمین دامنه وسیعی از نیازهای انسانی شهری، کل واحدی را در مرکز شهرها به وجود آورده و به آن هویت بخشیده‌اند. همچنین، یکی از راه‌های تجدید حیات مدنی مراکز شهری، محورهای پیاده هستند که نقش موثری در کشف و ادراک محیط کالبدی و اجتماعی شهر دارند و مظهر تمدن، هویت و مدنیت شهرند (اسداللهی، ۱۳۸۳: ۹).

امروزه بر کارکردهای عمومی و نقش پیاده‌راه به عنوان یک مکان گردهمایی روزانه و عاملی در جهت ایجاد سرزندگی اجتماعی به شدت تأکید می‌شود. فضای باز شهری همواره جایی است که یک فرد رفتار اجتماعی خود را تمرین و تجربه می‌کند. مکانی که برای پیاده در نظر گرفته شده وابستگی‌های اجتماعی را ایجاد می‌کند (کاشانی جو، ۱۳۹۳: ۱۸۰).

ویژگی‌های عابر پیاده (انسان)

اهداف راهبردی برنامه‌ریزی و طراحی پیاده به پنج گروه تقسیم می‌شود که عبارت‌اند از: بهبود مدیریت ترافیک، بهبود سیمای کالبدی شهر، بهسازی محیط زیست شهری، بهبود وضع خرید و خدمات، تقویت زندگی اجتماعی و فرهنگی. همچنین ساماندهی حرکت پیاده به عنوان جزئی از کل نظام حرکت و شبکه ارتباطی در شهر تابع بسیاری از عوامل اقلیمی، کالبدی، اجتماعی و فرهنگی است (کاشانی جو، ۱۳۹۳: ۳۸). وجه غالب در نگرش‌های پیاده محور، توجه به انسان به عنوان استفاده‌کننده اصلی از شهر است.

دو ویژگی انعطاف‌پذیری و خودتنظیمی سریع باعث تمایز حرکت پیاده از سایر انواع تردها می‌شود. قابلیت انعطاف‌پذیری پیاده این امکان را می‌دهد تا به دلخواه، خود را با شرایط مختلف طبیعی وفق دهد (معینی، ۱۳۹۲: ۲۳). او راه خود را به راحتی در ناهموارترین اراضی پیدا می‌کند و به فضای کمی نیاز دارد و خود را با شرایط جوی مختلف تطبیق می‌دهد. طی هزاران سال، سازگار بودن عابر پیاده از لحاظ زیست‌محیطی، ثابت شده است. از سوی دیگر، نیازمندی بدن انسان به انرژی، به مقدار زیادی مانع از اتلاف بیهوده آن می‌گردد. به همین جهت با نگاهی کلی، می‌توان ساختارهای مناسب را که بشر برای کشاورزی، سکونتگاه‌ها و دفع زباله در نظام‌های اجتماعی گوناگون و با شرایط فرهنگی متفاوت به وجود آورده، دید. ساختارهایی که تا قرن نوزدهم جزء امتیازات او محسوب می‌شد. حتی امروزه، پیدایش روش‌های بسیار متفاوت تهیه خوراک، اشکال گوناگون زندگی، دستاوردهای فرهنگی و ویژگی‌های متفاوت ارزشمند انسانی، مدیون عابر پیاده و قابلیت انطباق اوست.

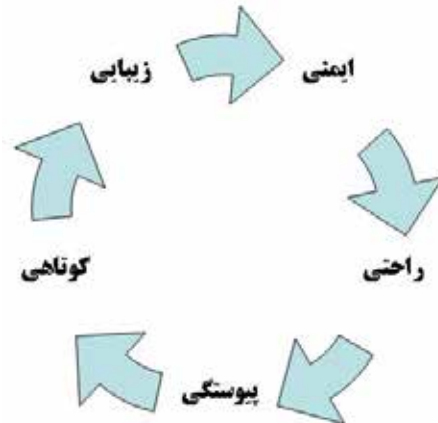
معرفی شهر

وسعت شهرها و فاصله میان مراکز مختلف آنها در شهرهای قدیمی چنان بود که شهروندان با پای پیاده از نقطه‌ای به نقطه دیگر می‌رفتند و از آنجا که تنها وسیله جابه‌جایی افراد و کالاها چارپایان بودند به دلیل سرعت و نحوه حرکت آنها الزاماً نیازی به متمایز بودن راه‌ها و فضاهای ارتباطی پیاده و سواره از یکدیگر احساس نمی‌شد. این گونه الگوی حرکت در شهر نه تنها پیوندی تعاملی، حسی و ذوقی میان شهر و شهروندان برقرار می‌کرد، بلکه به راه‌ها و معابر شهری، خصلتی اجتماعی و فرهنگی نیز می‌بخشید (کاشانی جو، ۱۳۹۳: ۳۴). امروزه در سرتاسر دنیا مراکز شهری سواره محور، به سیستم پیاده‌راه‌ها تبدیل شده‌اند. در واقع زندگی در فضاهای عمومی چه نزدیک و چه دور از فعالیت‌های تجاری، به طور برجسته‌ای افزایش یافته است و زندگی شهری کاملاً تفریحی و اجتماعی رشد یافته است (نادری و ابراهیم، ۱۳۹۴: ۵۰).

بافت تاریخی سنندج در دوره صفویه، زمان حکومت شاه صفی (۱۰۴۶ه.ق) بنا نهاده شد و در دوران صفویه، زندیه، قاجار و پهلوی پیشرفت کرد. سبک و ساختار شهر به فرهنگ، و آداب و رسوم مردم بستگی داشت که یک قسمت مربوط به جو حاکم بر کشور و قسمتی مربوط به اقلیم، فرهنگ و توانایی مالی منطقه می‌شد. بر همین اساس فضاها درونگرا و در عین حال نمای بناها دارای تزئینات بوده‌اند و هر شخصی بنا بر توانایی مالی، سردرهای باشکوه برای خانه خود اجرا کرده است (بهمنی و همکاران، ۱۳۹۵، ۵۸-۵۹). شهر سنندج بافت کوهستانی داشته و شریان‌ها دارای تراکم مناسب برای اقلیم سرد بوده‌اند که در دوران پهلوی اول این بافت دستخوش اصلاحات صنعتی قرار گرفت.

-ایمنی: به دلیل حساسیت پیاده‌ها لازم است ایمنی در تمامی مسیر فراهم گردد.

-راحتی: مسیر راحت، مشوق پیاده‌روی است (کاشانی جو، ۱۳۸۵: ۳۴)



نمودار شماره ۳: نیازهای پیاده مداری
ماخذ: کاشانی جو، ۱۳۸۵: ۳۴

در این راستا با بررسی مفاهیم و مبانی نظری در ارتباط با موضوع مورد مطالعه، پژوهش به سمت تعیین یک چارچوب نظری منسجم هدایت می‌شود. بر اساس مطالعات، مولفه‌های شاخص در سازماندهی فضا که می‌تواند به سرزندگی پیاده‌راه منجر شود، شامل: فعالیت، فرم و معنا هستند که در صورت انطباق این مولفه‌ها می‌توان حس سرزندگی و احترام به فضا را افزایش داد تا الگوهای رفتاری مثبت تقویت شود و سطح کارایی فضا نیز افزایش یابد. با مقایسه‌ای که بین نتایج حاصل از مفاهیم نظری و موارد عملی صورت گرفت، می‌توان چارچوب پژوهش را بر مبنای فرم و فعالیت اجتماعی دسته‌بندی کرد و به بررسی دلایل انجام رفتارهای مناسب و نامناسب در فضا پرداخت.

جدول شماره ۲: ویژگی‌های جریان حرکت پیاده

ویژگی‌ها	توضیحات
سطح کمتر مورد نیاز	فضا عنصری است که قابلیت افزایش پیدا کردن ندارد. از این رو مشارکت کنندگان تردد آهسته در بهره‌برداری از فضا، برتری بیشتری نسبت به شرکت کنندگان سریع‌السیر دارند.
سرعت کم	سرعت حرکت پیاده غالباً بین ۲ تا ۷ کیلومتر در ساعت یا بین ۰/۶ تا ۲ متر بر ثانیه است و باید به محدوده سرعت برای عابر پیاده که بین صفر تا ۳۶ کیلومتر در ساعت است، توجه شود.
میزان قابلیت صعود	هیچ وسیله نقلیه شخصی در خشکی دارای چنین قابلیت صعود بالایی به مانند عابر پیاده نیست.
تأمین انرژی از سیستم زیست محیطی	منابع انرژی محدودی که انسان نیاز دارد برای حرکت مصرف کند، خود تنظیمی موثری را پدید می‌آورد. رفت و آمد دائمی و پیوسته برای عابر پیاده فقط به طور محدود امکان‌پذیر است. از این رو محل‌های کار باید تابع محل سکونت آنها باشد و تحقق این امر نیاز به انعطاف‌پذیری زیادی دارد.
میزان ایمنی تردد	ایجاد جریان اطلاع‌رسانی هماهنگ با سرعت عابر پیاده، بیشترین میزان ایمنی تردد را تضمین می‌کند. در این نوع تردد کنترل اجتماعی رفتارها، رشد زیادی کرده است. در رفت و آمد منظم و از پیش تعیین شده عابر پیاده، احساس ناامنی بسیار به‌ندرت به‌وجود می‌آید.
شدت صوتی کمتر (آلودگی صوتی کمتر)	مزاحمت صوتی ایجاد شده توسط عابر پیاده معمولاً قابل صرف نظر است و در مواردی که نتوان آن را نادیده گرفت، شدت سروصدای ایجاد شده، پایین‌تر از حد شدت صوتی اتومبیل قرار دارد.
آلودگی زیست محیطی	عابر پیاده در عمل گازهای سمی تولید نمی‌کند. نابودی جنگل‌ها نیز ناشی از دود و گاز عابر پیاده نیست و نخواهد بود. تهدید بنیادی اکولوژیکی توسط عابر پیاده اتفاق نمی‌افتد.
سازگاری با مناظر	مسیر عابر پیاده را می‌توان به نحوی مطلوب با محیط و مناظر اطراف وفق داد. سطح مورد نیاز برای حرکت عابر پیاده زیاد نیست.



تصویر شماره ۱: ازدحام ترافیک در هسته مرکزی شهر
ماخذ: URL1

خبرگزاری مهر در تاریخ ۱۶ دی ماه ۱۳۹۲ اذعان کرد: ریشه مشکلات ترافیکی سنندج عابران پیاده هستند. جانشین پلیس راهور شهرستان سنندج اظهار داشت: ریشه مشکلات ترافیکی سطح شهر سنندج عابران پیاده هستند که به دلیل نامناسب بودن وضعیت پیاده‌روها در خیابان‌ها تردد می‌کنند. (URL2)

ازدحام ماشین در ساعات پایانی روز باعث آلودگی صوتی، آلودگی هوا و دیگر مشکلات فرهنگی و اجتماعی است. سد معبر که علاوه بر حضور دست‌فروشان به دلیل تجمع مراکز اداری، تجاری و بهداشتی ایجاد شده، باعث تردد کنترل‌نشده‌ای در این قسمت می‌شود. ریتم نامناسب جداره‌ها و تأسیسات ناموزون و سایر کاربری‌های مزاحم در این منطقه وجود دارند که همگی از جمله مشکلات ترافیکی به حساب می‌آیند.

محور خیابان امام خمینی (ره) از اصلی‌ترین محورهای شهر سنندج به شمار می‌آید که قرارگیری بازار شهر سنندج و کاربری‌های متفاوت در آن اهمیت محور را دوچندان کرده است. میزان تعاملات اجتماعی به‌ویژه در روزهای غیر تعطیل، به دلیل تجاری بودن خیابان امام خمینی، بسیار بالاست. در روزهای تعطیل نیز حضور دست‌فروشان تا حدودی موجب حفظ پویایی و رابطه میان مردم و فضا می‌شود، هرچند که در ساعات شب این ارتباط تقریباً کاملاً قطع می‌شود. غلبه سابقه سکونت بیش از ۳۰ سال بخش عمده‌ای از ساکنان و شاغلان، یکی از نقاط قوت این محدوده به شمار می‌آید (حبیبی، ۱۳۸۵: ۹)؛ اما با توجه به شرایط موجود، این تهدید وجود دارد که ساکنان کنونی محله از محل سکونت خود مهاجرت نمایند. میزان تعاملات اجتماعی به‌ویژه در روزهای غیر تعطیل، به دلیل تجاری بودن خیابان امام خمینی بسیار بالاست. در روزهای تعطیل نیز این تعاملات هر چند تا حدی کاهش می‌یابد، اما همچنان برقرار است. وجود دست‌فروشان و پاتوق‌های گروهی هم باعث افزایش تعاملات شده است. این محور دارای عملکردهای تفریحی، گردشگری، تجاری و فرهنگی است که از لحاظ طراحی شهری و معماری بسیار حائز اهمیت است.



نمودار شماره ۴: تأثیر اقلیم سرد بر میزان فشردگی، تراکم بافت و حد قلمرو
ماخذ: نقره کار، ۱۳۸۹

سنندج

سنندج به کردی سنه یا کورسان نامیده می‌شود، بعد از کرمانشاه دومین شهر بزرگ کردنشین و بیست و سومین شهر بزرگ ایران، مرکز استان کردستان در غرب ایران است. سنندج به لحاظ موقعیت جغرافیایی و فعالیت‌های شهرسازی عصر صفوی و قاجار، از بافت شهری سنتی با ارزشی برخوردار است. این شهر در هسته مرکزی خود با معضل ترافیک دست و پنجه نرم می‌کند و خیابان‌های سنتی آن توان و کشش خودروهای دهه ۹۰ را ندارند. این خیابان‌های سنتی و با صفا که زمانی در دهه‌های گذشته معبری مناسب برای عبور و مرور کالسکه و تعدادی خودروی محدود بود، اکنون با همان اندازه، پذیرای حجم سنگینی از خودروهای عبوری است که توان و کشش آن را ندارد.

خیابان‌های هسته مرکزی شهر نظیر فردوسی، امام خمینی، انقلاب، طالقانی، صلاح‌الدین ایوبی، شهدا و ... هم اکنون زیر بار ترافیکی بسیار سنگینی در طول روز قرار گرفته‌اند؛ در حالی که همین خیابان‌ها در دهه‌های قبل با چنین نیتی احداث نشده‌اند و اکنون به عنوان گره ترافیکی شهری محسوب می‌شوند. سوق دادن مردم به سمت استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی، دوچرخه و پیاده‌روی در شهر می‌تواند از راهکارهای پیشنهادی برای کاهش معضل ترافیک شهری در سنندج باشد. سنندج که اکنون خیابان‌هایی با معماری دهه ۴۰ و ترافیکی به وسعت دهه ۹۰ دارد، نیازمند مدیریتی صحیح و هوشمند است تا معضل ترافیک به بزرگ‌ترین دغدغه مردم تبدیل نشود. (URL1)

این معضل ناشی از عرض کم معابر، تمرکز فعالیت‌های تجاری در قلب شهر، ضعف سیستم حمل و نقل عمومی، افزایش جمعیت، عدم تمرکز زدایی، تردد خودروهای تک سرنشین در ساعات اوج ترافیک و استقرار بازار شهر در محدوده اطراف میدان انقلاب است. ترافیک سرسام‌آور شهر با توجه به اینکه شهر بسیار بزرگی هم نیست، بارها و بارها توسط رسانه‌ها و تعدادی از مسئولان مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته است و هرکدام انتقادی به این موضوع وارد کرده‌اند. هسته اصلی ترافیک در مرکز شهر و قلب شهر سنندج است که با افزایش تعداد وسایل نقلیه شخصی و تاکسی‌های بی‌مسافر در این قسمت مواجه است و عرض کم معابر و تعرض دست‌فروشان و مغازه‌ها و مراکز فروش به حریم پیاده‌روها و در نتیجه عدم رعایت حریم پیاده‌روها و روی آوردن عابران پیاده به خیابان و محل عبور و مرور خودروها یکی دیگر از این مشکلات است.



نقشه شماره ۲: بناها و بدنه های مهم در محدوده مورد مطالعه
ماخذ: نگارنده



تصویر شماره ۲: موقعیت قرارگیری استان کردستان
ماخذ: نگارنده

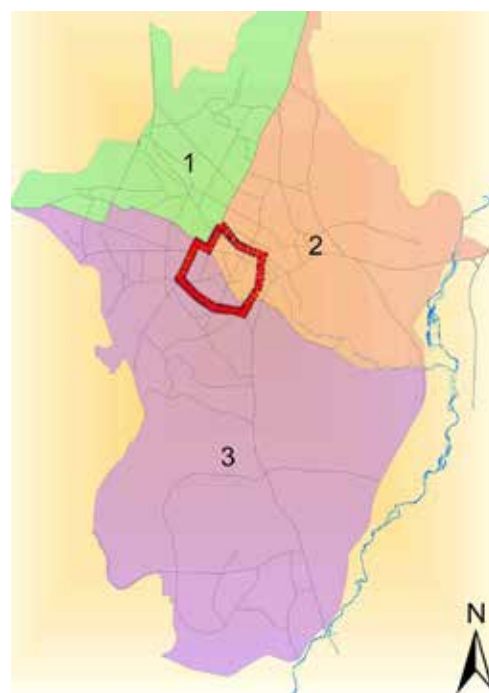
جدول شماره ۳: معرفی تصویری پاره ای از بناها و بدنه های دارای ارزش تاریخی

تصویر	معرفی
	مسجد جامع
	خانه کرد
	بازار
	بناهای قدیمی

ماخذ: نگارنده



تصویر شماره ۳: موقعیت شهرستان سنندج در استان کردستان
ماخذ: نگارنده.



نقشه شماره ۱: جایگاه محدوده مورد مطالعه در شهر سنندج
ماخذ: نگارنده

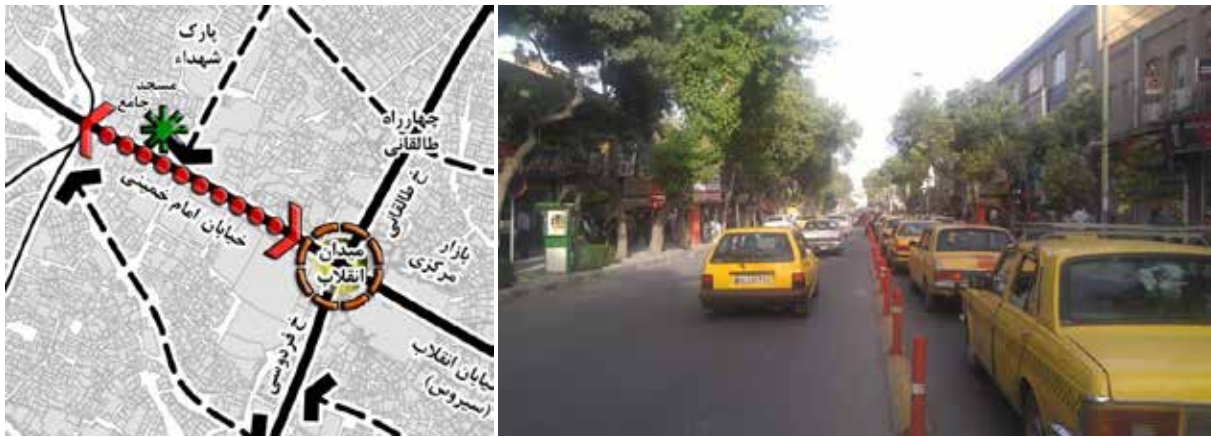
خیابان امام خمینی

خیابان امام خمینی یکی دیگر از خیابان‌های صلیبی متصل به میدان انقلاب است که در سمت مقابل خیابان انقلاب، بخش مرکزی شهر سنندج را از طریق خیابان استانداری به میدان پادگان و کمربندی غربی شهر متصل می‌کند. این خیابان پذیرای کاربری‌های تجاری از قبیل فروش طلا و جواهر، فروش موبایل، موسسات اعتباری و بانک‌ها، فروش کیف و کفش و اغذیه‌فروشی است. دو بنای تاریخی مسجد جامع و عمارت آصف در مجاورت این خیابان قرار دارند. عرض این خیابان ۲۴ متر بوده و طول آن ۵۶۶ متر است، البته این خیابان توسط تقاطع خیابان شهدا به دو قسمت تقسیم شده و

یک قسمت آن از سه راه شهدا تا میدان انقلاب ۳۶۰ متر و دارای محدودیت ترافیکی در ۵۰ درصد مسیر و خط مخصوص تاکسی و مسیر کلاً یک طرفه است و قسمت دیگر آن دو طرفه است (حبیبی، ۱۳۸۵: ۱۰).

تحلیل ویژگی‌های محدوده هسته مرکزی شهر سنندج با استفاده از تکنیک SWOT

در این بخش از مطالعه، تکنیک SWOT به عنوان ابزار استراتژیک و آنالیز یافته‌های مطالعات معرفی و به کار گرفته شده است. در این تکنیک از فرصت‌ها و نقاط قوت در مقابل تهدیدها و نقاط ضعف، برای تحلیل عوامل بررسی شده و دستیابی به راهکارها، حداکثر بهره گرفته شده است.



تصویر شماره ۴. مسیرهای اصلی و فرعی و محلی سایت مورد پژوهش
ماخذ: نگارنده

جدول شماره ۴: ویژگی‌های کالبدی فضایی خیابان امام خمینی (ره)

زمینه‌ها	عوامل درونی		عوامل بیرونی	
	نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
کالبدی - فضایی	حضور عناصر شاخص کالبدی شهر (مانند مسجد جامع و بازار شهر سنندج) که در هویت-بخشی کالبدی محدوده موثر خواهد بود. وجود ابنیه یادمانی و خاطره‌ای دارای معماری با ارزش و بومی و گذرهای قدیمی در محدوده تاریخی محلات سرپوله و آغازمان که امکان پیوند و تداوم هویت کالبدی بافت مزبور را با الگوبرداری از آنها در طراحی بدنه محور ایجاد می‌کند.	فرسودگی کالبدی بافت مسکونی کیفیت پایین ساخت در محدوده عدم انسجام ساختار فضایی و گسستگی بافت محدوده ریزدانه‌گی بخش‌هایی از محدوده بافت قدیمی وضعیت نامناسب بدنه‌ها و جداره‌های اصلی پر بودن بافت و نبودن اراضی آزاد و بایر در بخش‌های عمده‌ای از بافت عدم کنترل ضوابط و قانونمندی‌ها ضعف قوانین در حفاظت از محیط زیست	امکان تعریف پروژه و تجمیع نوسازی محدوده‌های دارای بافت ریزدانه امکان مرمت ابنیه با ارزش میراثی و ایجاد محدوده گردشگری در بافت تاریخی مرکز شهر سنندج استحکام بخشی به ساختار کلان شهر و تقویت هویت کالبدی آن امکان بهره‌گیری از قطعات میان‌دانه و بزرگ‌دانه به عنوان نطفه‌های محرک توسعه در قسمت‌هایی از محلات بافت مرکزی شهر سنندج	تنزل کیفیت کالبدی به علت عدم سرمایه‌گذاری دولت و عدم ارائه خدمات مناسب شهری در کل محدوده آسیب‌پذیری بالای اغلب قطعات در برابر بلایای طبیعی مانند زلزله به دلیل فرسودگی شدید کالبدی عدم توجه ساخت و سازهای جدید به الگوهای سنتی و ایجاد اغتشاش در سازمان کالبدی در محدوده‌ای مانند ساختمان حسینیه در جوار بنای مسجد جامع شهر سنندج تشدید فرسودگی کالبدی در اکثر بخش‌های محدوده در صورت بی‌توجهی به آن نوسازی محدوده در قالب بازسازی قطعات ریزدانه با تراکم ساختمانی بالا

ماخذ: نگارنده

جداره

جداره خیابان یکی از مسائلی است که مورد بررسی قرار گرفته است؛ لذا عکس‌ها در این بخش از تحلیل از جداره خیابان تهیه شده‌اند. تصویر زیر که توسط نگارنده گرفته شده جداره خیابان را معرفی می‌کند.



تصویر شماره ۵: جداره‌ها و ظرفیت تردد پیاده در خیابان امام خمینی (ره)
ماخذ: نگارنده

جدول شماره ۵: جدول تحلیل ویژگی‌های منظر برای محور امام خمینی (ره)

عناصر خرد منظر		تحلیل ویژگی‌های منظر با تأکید بر کیفیات خاص
ارکان	ارکان افقی	در بخش‌هایی از جداره متعلق به دوران قاجار و پهلوی اول می‌توان به بازخوانی ارکان افقی پرداخت
	ارکان عمودی	عدم امکان بازخوانی ارکان افقی در طول جداره خیابان - با این وجود در بخش‌هایی از جداره متعلق به دوران قاجار و پهلوی اول می‌توان به بازخوانی ارکان افقی پرداخت
نما	نظم روزنه‌ها	اغتشاش بسیار در بازشوها و استفاده از گونه‌های ناهماهنگ - تنها در قسمت‌های قدیمی تر نما می‌توان هماهنگی را بین بازشوها دید
	سطح همکف	بیشترین مساحت بدنه خیابان را کاربری تجاری و نیز اداری تشکیل می‌دهد
	الحاقتات به نما	بسیار زیاد اعم از تابلوها - انواع پلاکاردها و بخشی از کالاهای قابل عرضه و نمایش در فضای خیابان
	عناصر گرافیکی - تابلوها	یکی از مهم‌ترین عوامل اغتشاش وجود تابلوها در اندازه‌های مختلف عملکرد و نمایش بر فراز واحدهای تجاری - موازی با جداره یا عمود بر آن است که بدون هیچ ساماندهی یا هماهنگی در کنار یکدیگر قرار گرفته و درصد بسیار زیادی از مساحت نمای جداره را اشغال نموده‌اند.
	اجزا	جداره‌های دارای ارزش قدیمی آجری و جداره‌های نوسازی که از بافت قدیم الگو گرفته‌اند (نزدیک به بنای آصف) نیز آجری و بقیه از مصالح متفاوتی اعم از آلبوئاند، نمای سنگ و سیمان استفاده نموده‌اند.
	کاربرد رنگ	به صورت تصادفی برخی از نماها از رنگ غالب قرمز استفاده نموده‌اند.
	سبک غالب معماری	التقاطی
	بام - نمای پنجم	-
	جداره‌های فرعی	-
	خط آسمان	خط آسمان از پیش طراحی شده‌ای ندارد، لذا با نوسازی‌های صورت گرفته شکست‌های پی‌در پی در نما ایجاد شده که از انسجام و یکپارچگی جداره می‌کاهد.
میزان محصوریت	محصوریت مطلوب	
وضعیت فضاهای باز شهری	فاقد فضای باز شهری و فضای مکث و توقف	
بناهای مهم / گره‌ها	عمارت آصف، موزه سنندج، پاساژها و واحدهای تجاری، امامزاده پیر عمر	
بناهای جاذب جمعیت	عمارت آصف، واحدهای تجاری و پاساژها	
کنج‌ها	تنها کنج طراحی شده این خیابان کنج بازسازی شده اداره ارشاد اسلامی است که با الگو گرفتن از عمارت آصف طراحی شده است و کاربری تجاری دارد.	
میزان فعالیت‌های شبانه	بسیار اندک	
فضاهای مکث و توقف	فقدان فضای مکث و توقف	
عرض معبر	تقریباً ۱۴-۱۵ متر	
میزان موانع	پایین	تابلوهای عمود جداره - تابلوهایی هستند در کنار خیابان - اجناس مغازه‌ها و پست‌های برق مخبرات
	هوایی	انواع تابلوهای هوایی و اجناس آویزان مغازه‌ها
میزان استفاده	میزان استفاده	شدت بسیار بالای استفاده و ازدحام فوق‌العاده زیاد جمعیت استفاده کننده
	چگونگی اتصال با مسیر سواره	مسیر سواره و پیاده با بلوک‌های سیمانی از یکدیگر تفکیک شده و در مواردی نیز (در نزدیکی میدان انقلاب) برای جداسازی از نرده فلزی استفاده شده است.

عناصر خرد منظر		تحلیل ویژگی‌های منظر با تأکید بر کیفیات خاص
شیب	شیب طولی	از چهارراه شهدا به سمت میدان انقلاب
	شیب عرضی	-
نورپردازی		فاقد نورپردازی طراحی شده حتی برای بناهای با ارزش تاریخی
تجهیزات زیر ساختی	هوایی	انتقال برق
	زمینی	پست‌های مخابرات
فضای عملکردی حاکم بر خیابان		تقریباً تجاری با عرضه عمده و خرده ارز و طلا
چگونگی دفع آب‌های سطحی		از طریق کانیو و هدایت بر طبق شیب
کف	سواره	میزان همگونی
		کیفیت کفسازی
	پیاده	راحتی حرکت
		نظم و یکپارچگی
چراغ‌ها		وجود تیرهای چراغ برق
مبلمان شهری	عدم وجود نشیمن گاه به جز در طاق نمای ورودی عمارت آصف و مجتمع تجاری که در جوار این عمارت از ورودی آن الهام گرفته است که اغلب نیز محل استفاده دست‌فروشان برای عرضه اجناسشان است.	
	گلدان‌ها	
	موانع	
	زهکشی	
	دست‌فروشی	
تراکم		در نقاطی اندک امکان استفاده دست‌فروشان فراهم شده است اعم از طاق نمای عمارت آصف و مجتمع تجاری دیاکو

مأخذ: نگارنده

ایمنی ترافیکی (عرض محورها)

عرض مسیرهای مطلوب پیاده باید به گونه‌ای باشد که با توجه به خدماتی که در آن ارائه می‌شود، هم جوابگوی عبور و مرور عابران پیاده باشد و هم پتانسیل ایجاد مبلمان شهری و طراحی معبر در آن وجود داشته باشد. مسیرهای بسیار عریض و کم عرض مناسب ایجاد مسیرهای پیاده نیست. در صورتی که عرض معابر بسیار زیاد باشد، باعث ایجاد پراکندگی و عدم انسجام و محصوریت فضای خیابان می‌شود و در صورتی که عرض آن کم باشد برای طراحی مقطع عرضی خیابان با مشکل مواجه خواهیم شد و به طور کلی خیابان‌های با عرض متوسط بین ۲۰ تا ۲۴ متر و در مواردی تا ۳۰ متر می‌توانند مطلوبیت مناسبی داشته باشند. همان‌طور که در تصویر زیر نیز مشاهده می‌گردد، تمامی محورهای مورد مطالعه عرض مناسبی دارند.



تصویر شماره ۶: عرض محور مورد مطالعه
مأخذ: نگارنده

ظرفیت تردد پیاده

ظرفیت تردد پیاده در کنار تراکم حرکتی پیاده ارتباط مستقیمی با انتخاب محور مطلوب پیاده دارد. بدین معنی که با افزایش تراکم حرکتی پیاده و در نتیجه ظرفیت تردد پیاده شاهد افزایش سرزندگی محور خواهیم بود. تراکم حرکتی پیاده در چهار بازه زمانی در معابر محدوده مورد مطالعه محاسبه گردیده که همان‌طور که در جدول زیر مشاهده می‌گردد خیابان امام کمترین تراکم پیاده نسبت به خیابان‌های اطراف را به خود اختصاص داده است.

پویایی فضایی

خیابان‌های ۲۴ ساعته، نه فقط جالب تر و سرگرم کننده تر هستند، بلکه به خاطر مزایای «مراقبت شهروندی» و «چشم‌های خیابان‌نسی»، ایمن ترند. در نتیجه حضور هرچه بیشتر شهروندان و پویایی هرچه بیشتر، تأثیر مثبتی بر سرزندگی محور مطلوب پیاده دارد. بر این اساس پویایی فضایی، حاصل نظر شهروندان در محورهای مورد مطالعه است که در آن خیابان فردوسی دارای بیشترین و خیابان طالقانی دارای کمترین پویایی فضایی است.

جدول شماره ۶: ظرفیت تردد پیاده در خیابان امام خمینی (ره)

مجموع	تعداد پیاده ها (نفر)												معیار				
	۲۰:۱۵ - ۲۰				۱۷:۱۵ - ۱۷				۱۲:۴۵ - ۱۲:۳۰					۱۰:۴۵ - ۱۰:۳۰			
	شمالی	جنوبی	غربی	شرقی	شمالی	جنوبی	غربی	شرقی	شمالی	جنوبی	غربی	شرقی		شمالی	جنوبی	غربی	شرقی
۳۸۸۴	-	-	۸۷۵	۷۲۷	-	-	۴۲۰	۲۶۶	-	-	۳۵۲	۳۲۱	-	-	۴۷۷	۴۴۶	امام
۷۹۰۰	۱۶۳۳	۱۱۵۸	-	-	۱۱۲۴	۷۳۹	-	-	۱۱۲۴	۷۵۴	-	-	۸۲۵	۵۴۳	-	-	فردوسی
۴۴۱۴	-	-	۹۶۵	۶۶۹	-	-	۳۰۴	۲۳۴	-	-	۶۹۲	۵۱۴	-	-	۴۹۳	۵۴۳	انقلاب
۴۴۴۶	۴۶۸	۷۹۳	-	-	۴۰۹	۶۹۶	-	-	۳۲۴	۳۶۹	-	-	۸۶۵	۵۲۲	-	-	طالقانی

ماخذ: نگارنده

جدول شماره ۸: اغتشاشات بصری

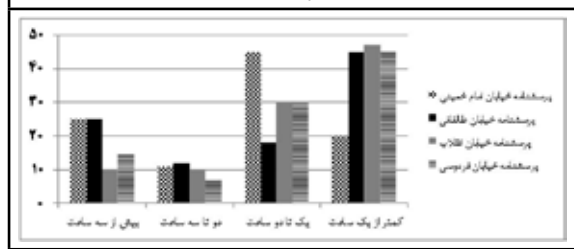
معیار / ریز معیار	نام محور	سنجش وضعیت معیارهای مولفه کالبدی و سازمان فضایی					
		بسیار زیاد	زیاد	نسبتاً زیاد	متوسط	نسبتاً کم	بسیار کم
دسترسی به قطعات عظیم تجاری	فردوسی	*					
	امام	*					
	طالقانی			*			
	انقلاب				*		
دسترسی به بازار کهن منطقه	فردوسی		*				
	امام		*				
	طالقانی		*				
	انقلاب		*				
دسترسی به آثار تاریخی با ارزش	فردوسی			*			
	امام		*				
	طالقانی			*			
	انقلاب			*			
دسترسی به مراکز فرهنگی	فردوسی		*				
	امام		*				
	طالقانی		*				
	انقلاب		*				
میلان شهری نسبت به طول محور	فردوسی				*		
	امام				*		
	طالقانی				*		
	انقلاب				*		

ماخذ: نگارنده

اولویت خیابان‌های هسته مرکزی شهری برای پیاده‌روی و تفریح

در حالت کلی خیابان فردوسی انتخاب اول ۵۲ درصد از شهروندان برای پیاده‌روی است و ۳۱ درصد نیز خیابان امام را انتخاب کرده‌اند. خیابان انقلاب با ۸ درصد در رده سوم و خیابان طالقانی نیز با ۷ درصد در رده چهارم قرار گرفته است. در این میان حدود ۲ درصد از شهروندان نیز هیچ کدام از این محورها را برای تفریح مناسب نمی‌دانند.

سوال: به طور متوسط در هر بار مراجعه به این خیابان چه مدت در آن حضور دارید؟



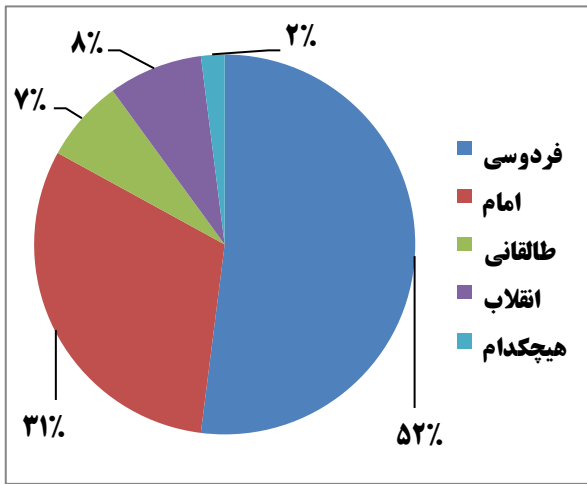
جدول شماره ۷: سنجش وضعیت معیارهای مولفه کالبدی و سازمان فضایی
ماخذ: نگارنده

اغتشاشات بصری

عوامل مزاحم از لحاظ بصری به لحاظ تاثیرات روانی منفی که بر گردشگران دارند تاثیرات منفی در عملکرد پیاده‌راه‌ها ایجاد می‌کند. از جمله مهم‌ترین اغتشاشات بصری می‌توان به کولر و کانال کولر بیرون زده از نمای ساختمان‌ها، شاخ و برگ درختان در حد ارتفاع قامت عابر پیاده، علمک‌های انشعاب گاز، ناودان‌های برخی از ساختمان‌ها که تا کف پیاده‌رو ادامه پیدا نکرده، جلوآمدگی ساختمان‌ها در حد پایین تر از ارتفاع مجاز، عناصر و وسایل نصب شده و آویزان از بالکن ساختمان‌ها، تابلوهای تبلیغاتی، کابل‌های برق بدون محافظ، و خطر سقوط مصالح ساختمانی در محل‌های در حال عملیات ساختمانی اشاره کرد. در سطح محدوده مورد مطالعه، همان‌طور که در تصاویر زیر ملاحظه می‌گردد در تمامی محورهای مورد مطالعه، اغتشاشات بصری مشاهده می‌شود.

حوزه دید

حوزه دید در خیابان‌های شهری از جمله عوامل موثر بر جذابیت فضاهای شهری است. خطوط دید طولانی ۳۵۰-۳۰۰ متر، قابلیت دید عابران پیاده را افزایش می‌دهد و موجب ارتقای سرزندگی و جذابیت محورهای پیاده می‌گردد. بررسی‌ها حاکی از آن است که محور فردوسی با طولانی‌ترین خط دید دارای بیشترین حوزه دید و محور انقلاب با کوتاه‌ترین خط دید کمترین حوزه دید است.



نمودار شماره ۵: اولویت پیاده روی شهروندان
ماخذ: نگارنده



نقشه شماره ۳: جداره محور امام خمینی (ره)
ماخذ: نگارنده

یافته‌های تحقیق

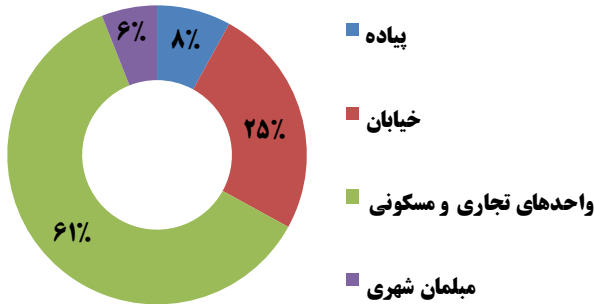
در این قسمت نتایج مطالعات میدانی در زمینه ارزیابی معیارهای پایداری خیابان امام خمینی در چهار شاخص کلی (هویت، سرزندگی، امنیت و مشکلات اصلی محله) ارائه شده است. در محدوده مورد مطالعه با توجه به بررسی سابقه این خیابان می‌توان این محور را به عنوان یکی از متجددترین محورهای قدیمی و تاریخی سنندج معرفی کرد، محوری که با بهره‌گیری از بالاترین سطح کیفیت از منظر کالبدی و عملکردی خاستگاه حضور افراد پیاده و استفاده از این محور به عنوان مسیری تجاری و پویا بسیار متداول بوده است. بر اساس تاریخچه این محور و عناصر نهفته در بافت آن و مورفولوژی منحصر به فرد این محدوده می‌توان پتانسیل فضایی پیاده مدار را در آن مشاهده نمود. متأسفانه با وجود اینکه تمایل به پیاده‌روی در این محدوده در میان شهروندان کاملاً مشهود است؛ با توجه به عمده سفرهای انجام شده با خودرو به‌ویژه در بافت‌های محلی روزبه‌روز نقش پیاده و پیاده‌روی در این محدوده کم‌رنگ‌تر می‌گردد. در این میان با توجه به مورفولوژی بافت محلی و نیز تراکم بالای خودرو سواری در محور امام خمینی (ره) نقش حمل و نقل همگانی نیز در پایین‌ترین رده نسبت به پیاده و خودرو سواری است. بر اساس نوع حرکت و حضور افراد در فضا می‌توان به نکته‌ای قابل توجه اشاره کرد که بر اساس تحلیل‌های دو دویی نیز میزان معناداری آن اثبات گردیده است. یکی از پیشگامان نهضت منظر ذهنی که نقش بسیار پررنگی در شفاف‌سازی این موضوع داشته، دونالد ایلپارد است. یکی از مباحث

جدول شماره ۹: ویژگی‌های جداره محور امام خمینی (ره)

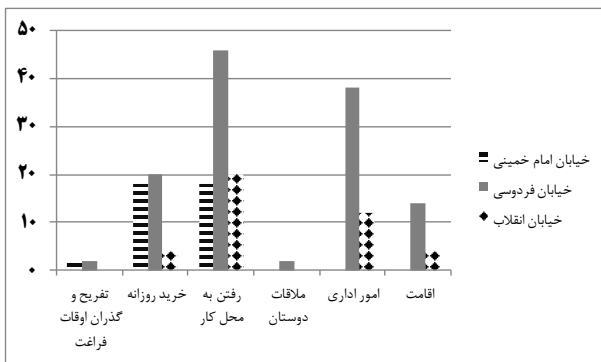
شماره قطعات	مالکیت	کیفیت ابنیه	تعداد طبقات	نوع مصالح	کاربری
۱	خصوصی	نوساز	۱ طبقه	آجرنما	تجاری (پاساز)
۲	خصوصی	قابل نگهداری	۱ طبقه	سیمان	تجاری
۳	دولتی	با ارزش	۲ طبقه	آجر	فرهنگی
۴	خصوصی	مرمتی	۲ طبقه	آجر	تجاری
۵	خصوصی	با ارزش	۲ طبقه	آجر	تجاری
۶	خصوصی	مرمتی	۳ طبقه	آجر	تجاری
۷	خصوصی	نوساز	۲ طبقه	آلکوباند	تجاری
۸	خصوصی	قابل نگهداری	۲ طبقه	آجرنما	تجاری
۹	خصوصی	نوساز	۲ طبقه	آلکوباند	تجاری (بانک)
۱۰	خصوصی	قابل نگهداری	۱ طبقه	شیشه	تجاری
۱۱	خصوصی	قابل نگهداری	۲ طبقه	سیمان	تجاری
۱۲	خصوصی	مرمتی	۱ طبقه	سیمان	تجاری
۱۳	خصوصی	قابل نگهداری	۲ طبقه	آجر و شیشه	تجاری
۱۴	خصوصی	مرمتی	۳ طبقه	شیشه و سیمان	تجاری
۱۵	خصوصی	مرمتی	۲ طبقه	شیشه و سیمان	تجاری
۱۶	خصوصی	قابل نگهداری	۲ طبقه	شیشه و سیمان	تجاری
۱۷	خصوصی	مرمتی	۲ طبقه	شیشه و سیمان	تجاری
۱۸	خصوصی	قابل نگهداری	۲ طبقه	شیشه و سیمان	تجاری
۱۹	خصوصی	قابل نگهداری	۲ طبقه	آجر	تجاری
۲۰	خصوصی	مرمتی	۲ طبقه	آجرنما	تجاری
۲۱	خصوصی	قابل نگهداری	۲ طبقه	سنگ و شیشه	تجاری
۲۲	خصوصی	مرمتی	۲ طبقه	سنگ و شیشه	تجاری
۲۳	خصوصی	مرمتی	۲ طبقه	سنگ و شیشه	تجاری
۲۴	خصوصی	مرمتی	۲ طبقه	سنگ و شیشه	تجاری
۲۵	خصوصی	مرمتی	۲ طبقه	سنگ و شیشه	تجاری
۲۶	دولتی	قابل نگهداری	۴ طبقه	آجرنما	اداری
۲۷	خصوصی	نوساز	۱ طبقه	آجرنما و شیشه	تجاری
۲۸	دولتی	نوساز	۲ طبقه	آجرنما	اداری
۲۹	خصوصی	نوساز	۱ طبقه	آجرنما و شیشه	تجاری

ماخذ: نگارنده

چراکه این مهم یکی از اصلی ترین ریشه های هویتی این محور محسوب می گردد. عدم تجهیز و توجه به پیاده روها و مبلمان شهری مورد استفاده افراد پیاده و نیز عناصر با هویت در محور امام خمینی، سبب گردیده شهروندان کمتر به آنها اشاره کنند. عدم رسیدگی به نقش و جایگاه پیاده و نیز ساختار هویتی این محدوده نه تنها موفقیتی در پی نداشته، بلکه موجبات ایجاد تصاویر ذهنی نامطلوب را در اذهان عموم فراهم آورده است و ادامه روند کنونی در آینده، حضور کوتاه مدت را موجب می گردد که در این گونه فضاها نمی توان شاهد تعاملات و سرزندگی شهری بود.



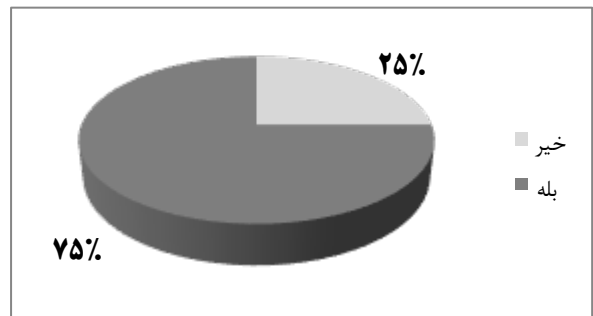
نمودار شماره ۷: میزان روشنایی مطلوب
ماخذ: نگارنده



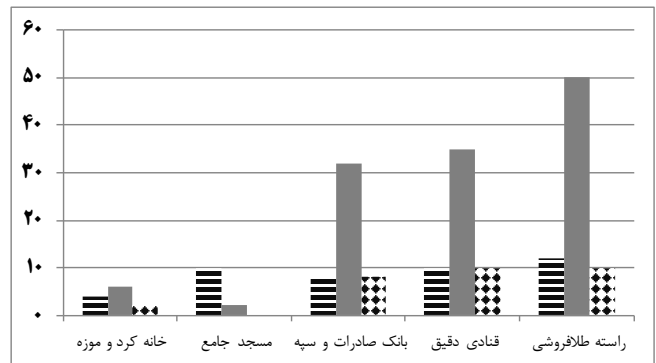
نمودار شماره ۸: حضور پذیری
ماخذ: نگارنده

از سوی دیگر یکی از اساسی ترین موضوعات مرتبط با حضور شهروندان در یک فضا شناسایی قرارگاه های رفتاری آنها و تقویت شان به عنوان لنگرگاه های امن تقویت سرزندگی و حضورپذیری است. از ارتباط نوع دسترسی و قرارگاه های رفتاری شهروندان در این محدوده می توان پی برد که به چه میزان موقعیت قرارگیری و کیفیت یک فضا می تواند در این امر کمک کننده باشد. بازار طلافروشان به عنوان اصلی ترین محل قرار ملاقات میان شهروندان نه تنها مورد توجه افراد پیاده است، بلکه با توجه به موقعیت خود در میان شهروندانی که از وسیله نقلیه شخصی نیز استفاده می کنند مورد استقبال قرار می گیرد. به نوعی محدوده هایی از قبیل خانه کرد و باغ ملی که دسترسی های مطلوب داشته و فعالیت و عملکرد فضا به نوعی القاء کننده حس سرزندگی است، به عنوان مکان های قرار ملاقات معرفی گردیده اند.

اصلی مطرح شده به وسیله این نظریه پرداز موضوع نقش انگیزی یا نمایانی است. او عوامل مختلفی را در نمایانی یک بنا تاثیرگذار می داند. یکی از دلایل مطرح شده توسط وی که در حال حاضر می تواند مبنای این بحث باشد، رویت پذیری یا به عبارت بهتر چگونگی دیده شدن ساختمان هاست. از نظر این اندیشمند نوع حرکت و نحوه برخورد با بنا، به اندازه مشخصات فیزیکی و شکلی ساختمان دارای اهمیت است. بر این اساس در محدوده مورد نظر بر اساس تحلیل انجام شده رابطه معناداری میان نوع دسترسی و حضور در فضا با اینبه شاخص وجود دارد. همان گونه که مشخص شده، به رغم تمایل افراد به پیاده روی در این فضا، و با وجود نقش پررنگ حرکت سواره در محدوده، کماکان بناهای با هویت با نمای شاخص، سطح بالایی را به خود اختصاص داده اند و غلبه آنها بر فضا می تواند از نکاتی باشد که به عنوان زمینه موجود ملاک عمل قرار گرفته و در الگوهای طراحی مدنظر قرار گیرد.



نمودار شماره ۵: میزان تمایل شهروندان به پیاده روی
ماخذ: نگارنده

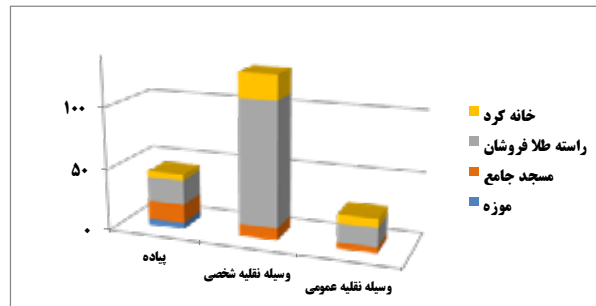


نمودار شماره ۶: اینبه شاخص و با اهمیت - نحوه دسترسی
ماخذ: نگارنده

شهروندان در محدوده مورد نظر روشنایی واحدهای اداری و تجاری را بیش از سایر بخش های محدوده می پسندیدند و در ادامه آن نیز محور انقلاب به عنوان یک پیاده راه تجاری از نظر شهروندان در وضعیت مناسبی قرار دارد. این محور با توجه به محصوریت فضا و نورپردازی منحصر به فردی که در آنها تعبیه شده، توانسته است رضایت شهروندان را جلب نماید. در این میان نکته حائز اهمیت که به عنوان تلنگری جدی می بایست مورد توجه قرار گیرد، عدم رسیدگی به پیاده روها و نقش آن در فضای شهری سرزنده است؛

نتیجه گیری

گسترش کالبدی شهرها بدون توجه به نیازهای انسانی موجب بروز بسیاری از مشکلات در شهرهای امروزی شده است. یکی از این موارد دوری انسان از فضاهای شهری و به حاشیه رفتن آن است. به همین دلیل توجه به شهری انسان محور و با درک نیازهای افرادی که در شهر حضور دارند، اهمیت بسزایی دارد. در این پژوهش به سرزندگی فضاهای عمومی به منظور حضور افراد در این فضا توجه شده و به تحلیل نقش پیاده راه به عنوان یکی از اساسی ترین رکن های فضاهای عمومی، در سرزندگی فضاهای شهری پرداخته و سرزندگی پیاده راه خیابان امام خمینی تحلیل شده است که یکی اقدامات اخیر شهرداری سنج در زمینه شهرسازی انسان محور نیز هست. تجزیه و تحلیل پژوهش نشان می دهد پیاده راه خیابان امام خمینی توانسته فضایی عمومی و موجب سرزندگی فضاهای شهری شود. با این تفاسیر از نتایج تحقیق می توان این گونه نتیجه گرفت که صرف ایجاد محیطی بدون اتومبیل و مختص عابران پیاده موجب سرزندگی و جذب جمعیت برای استفاده از فضا نمی شود، کما اینکه قبل از اجرای طرح پیاده راه سازی، تردد اتومبیل موجب تحرک و شلوغی محیط و همچنین رونق اقتصادی محدوده بوده است. بدین ترتیب باید در کنار محدودیت دسترسی خودرو به محدوده، به دیگر جنبه های موثر در سرزندگی محیط که در تحقیق به آنها پرداخته شد، توجه شود تا بتوان محیطی سرزنده و مناسب برای حضور شهروندان ایجاد کرد. البته، ذکر این نکته هم اهمیت دارد که تبدیل فضای آشفته و آسیب دیده و تحت سلطه اتومبیل، به فضای خالص پیاده عاری از مزاحمت های سواره، بر پایه اهدافی که به گردشگری شهری راه خواهد برد و مقاصد آیینی و فرهنگی، اجتماعی و تاریخی را محقق خواهد ساخت، گامی مثبت و نقطه عطفی در تحقق شهرسازی انسانگرا محسوب می شود. بافت منطقه مربوط به دوران صفوی و بناهای ارزشمند مربوط به دوران قاجار است. از میدان انقلاب هرچه به سمت دیگر خیابان می رویم، اصالت بافت و جداره بیشتر می شود، به طوری که در طرح پیاده راه سازی بهتر است کاربری های عمومی مانند ادارات و بناهای عمومی و خصوصی در راستای هماهنگی با محیط مورد توجه قرار گیرند و توجه به رتم، تعادل، ارتفاع و عناصر غالب مانند مصالح بومی و نمادها در طراحی های جدید مد نظر باشد. در ادامه مسیر با وجود بناهای ارزشمندی چون خانه گرد (آصف)، ساختمان های مسکونی، ساختمان تاریخی میراث فرهنگی، بنای تاریخی شهرداری، مسجد دارالاحسان (مسجد جامع) و جداره های ارزشمند به ترمیم و باززنده سازی محیط خیابان پرداخته شود. در عین حال بافت تاریخی سرتپوله احیا گردد و تغییر کاربری زمین ها و بافت فرسوده در راستای تقویت محیط برای پارکینگ، فضای سبز، پارک و فضاهای استراحت در نظر گرفته شود و اگر



نمودار شماره ۹: مکان های قرار ملاقات - نوع تردد در محله
ماخذ: نگارنده

بحث و تجزیه و تحلیل

در این پژوهش ابتدا شاخص های پیاده راه و سرزندگی از مبانی نظری استخراج شد. برای تایید یا رد شاخص ها از نظر خبرگان و کارشناسان استفاده و تجزیه و تحلیل آنها با روش دلفی فازی انجام شد. در این بین یازده شاخص (پنج شاخص برای پیاده راه و شش شاخص برای سرزندگی) برای ادامه روند کار مشخص شد. برای پیاده راه شاخص های اختلاط کاربری اراضی، کیفیت کالبدی، منظر و چشم انداز محیط، امنیت اجتماعی و دسترسی به محیط و برای سرزندگی شاخص های راحتی و آسایش، ایمنی و امنیت، تنوع و جذابیت، فراغت و تفریح، برد و دامنه پیاده راه، تعامل و حس مکان انتخاب شد. روایی و پایایی شاخص های پرسش نامه با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ پایایی ترکیبی و میانگین واریانس ارزیابی شد. در تمام شاخص ها با توجه به بیشتر بودن ضریب هر شاخص نسبت به استاندارد در نظر گرفته شده برای هر شاخص پایایی و روایی کار تایید می شود. در تجزیه و تحلیل مدل ساختاری پژوهش ارتباط بین هر کدام از ابعاد پیاده راه خیابان امام خمینی در سرزندگی محیط تجزیه و تحلیل شد. در این بین، کیفیت کالبدی محیط با ضریب ۰/۳۲۲ در بین سایر عوامل نقش موثرتری در سرزندگی محیط داشته است؛ البته، سایر عوامل هم در سرزندگی تاثیرگذار بسودند. همچنین، تاثیر مجموع این عوامل در قالب پیاده راه بر سرزندگی محیط بررسی شد که ضریب آن ۰/۳۰۶ است. با این حال، معناداری آن بیش از ۰/۰۱ است که نشان می دهد پیاده راه خیابان امام خمینی نتوانسته موجب سرزندگی محیط شود. به عبارت دیگر نقشی که هر کدام از ابعاد پیاده راه در سرزندگی محیط داشت به اندازه ای نبود که در کنار هم فضایی سرزنده و پویا برای شهروندان و عابران پیاده ایجاد کند. برای تحلیل این موضوع باید تک تک ابعاد پیاده راه بررسی و مشخص شود چرا این عوامل در کنار هم نتوانسته موجب سرزندگی محیط شود. برای شناخت اهمیت ابعاد پیاده و سرزندگی در پیاده راه خیابان امام خمینی وزن هر کدام از شاخص ها محاسبه شده است. در ابعاد پیاده راه، دسترسی و در ابعاد سرزندگی، تعامل و حس مکان نسبت به سایر عوامل در محدوده شرایط بهتری قرار دارند.

کوثر، مجتمع حبیبی، بازار طلا فروشی، قنادی قدیمی دقیق، مسجد جامع سنندج، شهرداری، سازمان تبلیغات استان کردستان و موزه، عملکردهای پیشنهادی حاشیه محور امام خمینی (ره) در راستای تقویت نقش عملکردی در محدوده و افزایش حضور شهروندان به واسطه چارچوب عملکردی و خدماتی محدود است. عناصر و بناهای واجد ارزش از نظر میراث فرهنگی که بوجود آورنده بدنه خیابان هستند به عنوان «کالبد هویت بخش» دارای اهمیت هستند و با توجه به ظرفیت تبدیل شدن به موزه، اهمیت حفظ و نگهداری آن‌ها را افزایش می‌دهد. عمومی نمودن فضای خانه کرد به عنوان یک پارک موزه شهری در حاشیه محور امام خمینی (ره) موجب جذابیت محدود گشته و حضور شهروندان را در این محدوده تقویت می‌نماید. ساماندهی و بهسازی پیاده‌روها و جداره خیابان‌های اصلی محدوده از قبیل محور اصلی امام خمینی و ایجاد رستوران و کافی‌شاپ در پیاده‌راه که باعث ایجاد یک پیاده‌راه سرزنده می‌شود، از پیشنهاداتی است که در تمامی گزینه‌ها مدنظر است. تاکید بر بهره‌مندی از الگوی معماری زمینه که در برخی از ابنیه ارزشمند محدوده هنوز باقی مانده، به عنوان پیشنهاد از دستورکارهای اصلی می‌باشد. بازگشایی و تکمیل ساختار شبکه دسترسی در راستای تقویت نفوذپذیری محدوده نیز پیشنهاد می‌گردد.

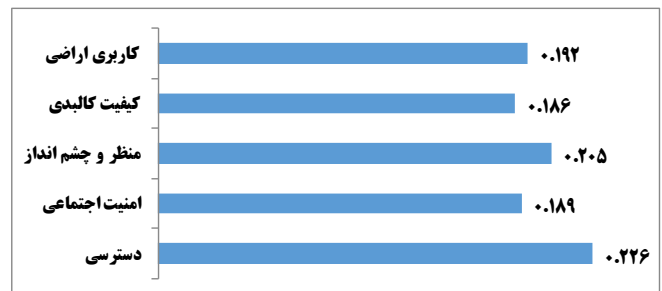
فهرست منابع و مراجع

۱. اپیلارد، دونالد (۱۳۸۲)، «خیابان‌ها می‌توانند باعث مرگ شهرها شوند (رهنمودهایی برای طراحی خیابان در شهرهای جهان سوم)»، ترجمه نوین تولانی، فصلنامه آبادی، شماره ۳۹.
۲. اسداللهی، شیوا (۱۳۸۳)، «ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری»، ماهنامه شهرداری‌ها، سال ششم، شماره ۶۶.
۳. تشکری، لیلیا (۱۳۹۷)، «تکوین یک پیاده‌راه مولفه‌های کالبدی یا رفتار جمعی»، مجله منظر، سال دهم، آبان ماه.
۴. حبیبی، کیومرث (۱۳۸۵)، «توسعه کالبدی شهر سنندج حاشیه بر علیه متن و یا رشد شهر از برون و فرسودگی از درون»، اولین همایش ملی دانشگاه آزاد اسلامی، پاییز.
۵. حبیبی، کیومرث (۱۳۹۷)، «مقایسه تطبیقی کیفیت پیاده‌راه‌ها در ایران و خارج کشور با مدل (ANP)»، نشریه معماری و شهرسازی ایران، دوره نهم، شماره ۱۵، بهار و تابستان.
۶. اپیلارد، داندل و لیتنل، مارک (۱۹۶۹)، فضاهای عمومی مکان‌های شهری، ترجمه فریبا قرایی، انتشارات دانشگاه هنر، تهران.
۷. کلاتری خلیل‌آباد، حسین (۱۳۹۵)، «طراحی پیاده‌راه و تاثیر آن بر کیفیت زندگی در بافت تاریخی شهرها (مطالعه موردی: پیاده‌راه تربیت تبریز)»، مطالعات معماری، شماره ۹، بهار و تابستان.
۸. کریمی، فروغ (۱۳۹۶)، «ایجاد پیاده‌راه برای ارتقاء نشاط و سرزندگی در فضاهای شهری (نمونه موردی: خیابان ملت شهرکرد حفاصل میدان ۱۲ محرم تا چهار راه بازار)»، برنامه ریزی فضایی، دوره ۷، شماره ۱، بهار.
۹. لینچ، کوین (۱۳۸۸)، تئوری شکل شهر، ترجمه سید حسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
۱۰. کاشانی جو، خشایار (۱۳۸۵)، «اهمیت فضاهای پیاده در شهرهای هزاره سوم جستارهای شهرسازی»، فصلنامه علوم اجتماعی، سال پنجم، شماره های ۱۷ و ۱۸.

ترافیک سواره را به خیابان‌های اطراف منتقل کنیم در تمامی مسیر خیابان می‌توان از المان‌ها و الگوهای فرهنگی و تاریخی در جهت سرزندگی محیط دارای اصالت بهره برد. باید با برنامه‌ریزی درست و همه جانبه، مشکلات این فضاهای نوپا برطرف گردد و در شهرها همان‌طور که به اتومبیل و زندگی ماشینی اهمیت داده می‌شود، به انسان و فضاهای انسان محور نیز توجه شود. مرور تجارب جهانی در این زمینه نشان می‌دهد که در اکثر شهرهای دنیا (از جمله کپنهاگ دانمارک، نورنبرگ آلمان، ولورهمپتون انگلستان و جز آن) که تردد سواره محدود و فضا به عابر پیاده اختصاص داده شده، ابتدا با مشکلات متعدد و نارضایتی ساکنان محدوده همراه بوده است؛ اما به تدریج اجرای طرح‌ها و برنامه‌های مشارکتی و افزایش آگاهی شهروندان، موجب جلب رضایت و همکاری آنها در ادامه پروژه در راستای بهبود وضعیت و رسیدن به محیطی امن و آرام با سرزندگی و تحرک شهری شده است.

اهمیت مولفه‌های پیاده‌راه و سرزندگی

برای سرزندگی شش مولفه تعریف و بار عاملی هر کدام از عوامل محاسبه شده است. در پیاده‌راه امام خمینی یکی از مهم‌ترین عواملی که در سرزندگی محیط نقش داشته، تعامل و حس مکان است. این نشان می‌دهد هنوز هم هویت در این محدوده وجود دارد و افراد در مراسم ملی و مذهبی دور هم جمع می‌شوند. بعد از تعامل، ایمنی و امنیت در برابر وسایل نقلیه اهمیت بالایی در سرزندگی محیط داشته است. در محدوده دو مولفه برد و دامنه، و تنوع و جذابیت امتیاز پایین تری نسبت به سایر عوامل دارد. برد و دامنه به نوعی با تنوع و جذابیت محیط در ارتباط است. هرچه محدوده از لحاظ کالبدی، کاربری اراضی و برنامه‌های اجرا شده متنوع‌تر باشد، موجب جذب گروه‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی از سایر نقاط شهر سنندج به محدوده می‌شود؛ اما اگر جذابیت و تنوع محیط پایین باشد، دامنه و برد پیاده‌راه هم پایین می‌آید.



نمودار شماره ۱۰: وزن مولفه‌های پیاده‌راه در محدوده مورد مطالعه
ماخذ: نگارنده

راهکار

در این طراحی، هدف بسط و گسترش عملکردهایی مشابه محور پیاده امام خمینی (ره) و تکمیل ساختاری از پیاده‌راه‌های تجاری بوده است و علاوه بر این فعالیت‌هایی از قبیل: «مکان‌های تاریخی و توریستی، بانک سپه، مسکن، صادرات، مجتمع دیاکو، مجتمع

۲۵. رضانی، حمید و دادگر، مسعود (۱۳۹۶)، «سطح‌بندی معابر بر اساس حجم جریان حرکت پیاده با استفاده از تحلیل‌های ساختار فضایی»، **مطالعات شهر ایرانی اسلامی**، سال هفتم، شماره ۲۸.

۲۶. فیضی، محمدجواد؛ رجبی، آریتا و حسینی، یاسمن (۱۳۹۱)، «بازشناخت جنبش پیاده‌مداری در پایداری فضاهای متراکم شهری»، **مدیریت شهری**، شماره ۳۰.

۲۷. صرافعی، مظفر و محمدیان مصمم، حسن (۱۳۹۱)، «امکان‌سنجی پیاده‌راه‌سازی خیابان‌های مرکز شهر همدان»، **فصلنامه آمایش محیط**، شماره ۲۱.

۲۸. کاشانی‌جو، خشایار (۱۳۹۳)، **پیاده‌راه‌ها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی**، انتشارات آذرخش، چاپ دوم، تهران.

۲۹. بحرینی، سید حسین (۱۳۷۵)، **تحلیل فضاهای شهری**، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم، تهران.

۳۰. معینی، سید مهدی (۱۳۹۲)، **شهرهای پیاده‌مدار**، انتشارات آذرخش، چاپ سوم، تهران.

۳۱. قربانی، رسول و جام کسری، محمد (۱۳۸۹)، «جنبش پیاده‌گستری رویکردی نو در احیاء مراکز شهری مورد مطالعه پیاده‌راه تربیت تبریز»، **مطالعات و پژوهش‌های شهری منطقه‌ای**، پانزدهم دوره ۲، شماره ۶.

32. J. Jacobs. (1961), **The Death and Life of Grea American Cities**, Random House, New York.

33. Park, S., Deakin, E., & Lee, J. S. (2014), **Developing perception-based walkability index to test impact of micro-level walkability on sustainable mode choice-decision**, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2464, 126-134.

34. Duncan, D. T., Aldstadt, J., Whalen, J., Melly, S. J., & Gortmaker, S. L. (2011), "Validation of walk score (R) for estimating neighborhood walkability: ananalysis of four US metropolitan areas", **International Journal of EnvironmentalResearch and Public Health**, 8 (11), 4160 – 4179.

35. URL1: www.dana.ir, 1396/09/07

36. URL2: mehrnews.com, 1392/10/16.

۱۱. مهدی‌زاده، مهدی (۱۳۸۹)، «مفاهیم و مبانی پیاده‌راه‌سازی»، **اولین کنفرانس علمی پژوهشی عمران، معماری و محیط زیست پایدار**، تهران، پاییز.

۱۲. گل، یان (۱۳۸۷)، **زندگی در فضای میان ساختمان‌ها**، ترجمه شیما شصتی، انتشارات جهاد دانشگاهی، تهران.

۱۳. یدی همدانی، سید مهدی؛ کاکاوند، الهام و آهنی، سمیه (۱۳۹۰)، «سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در راستای نیل به حمل و نقل انسان محور»، **یازدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک**، تهران، پاییز.

۱۴. قربان پور، مریم (۱۳۹۷)، «ارزیابی مولفه‌های موثر بر تقویت سرزندگی در مسیرهای پیاده شهری (مطالعه موردی: پیاده‌راه علم‌الهدی شهر رشت)»، **مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی**، دوره سیزدهم، شماره ۱.

۱۵. نجار زاده، محسن (۱۳۹۷)، «الگوی ساماندهی پیاده‌راه‌های شهری برای حکمروایی خوب شهری (نمونه موردی: منطقه ۱۲ شهر تهران)»، **فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای**، دوره ۳۱، شماره ۱.

۱۶. اکبرزاده مقدم لنگرودی، امیر و احمدی، حسن و آزاده، سیدرضا (۱۳۹۵)، «ارزیابی مطلوبیت پیاده‌راه‌های شهری بر اساس مؤلفه‌های کیفی (مطالعه موردی: پیاده‌راه علم‌الهدی شهر رشت)»، **نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری**، سال هفتم، شماره ۲۵.

۱۷. حقی، محمدرضا؛ مصطفایی، حمیدرضا؛ توسلی، حمیدرضا و اختری، علیرضا (۱۳۹۴)، «امکان‌سنجی تبدیل خیابان‌های تجاری به پیاده‌راه‌ها در شهرهای کوچک (نمونه مطالعه: خیابان امام خمینی شهر گلپایگان)»، **جغرافیا و مطالعات محیطی**، سال چهارم، شماره ۱۶، زمستان.

۱۸. نادری، امید و ابراهیم، محمد (۱۳۹۴)، «یواسازی پیاده‌روها و معابر شهری با تاکید بر کاربست گرافیک محیطی»، **مدیریت شهری**، شماره ۴۱، زمستان.

۱۹. بهمنی، المیرا؛ گودرزی سروش، محمد مهدی و زارعی، محمد ابراهیم (۱۳۹۵)، «بررسی شناخت عوامل زمینه‌گرا در کالبد خانه‌ها و بافت کهن سنندج با نگاهی به ویژگی‌های عمارت وکیل الملک»، **مطالعات شهر ایرانی اسلامی**، سال هفتم، شماره ۲۶، زمستان.

۲۰. نقره کار، عبدالحمید و حمزه نژاد، مهدی (۱۳۸۹)، «بررسی تاثیر محیط طبیعی بر رفتار و اخلاق از دید منفکران اسلامی و نتایج آن در سراحی محیط مصنوع»، **آرمان شهر**، شماره ۵، صفحه ۱۶.

۲۱. عباس‌زاده، شهاب و تمری، سودا (۱۳۹۱)، «بررسی و تحلیل مولفه‌های تاثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی (مطالعه موردی: محوره‌های تربیت و ولیعصر تبریز)»، **مطالعات شهری**، شماره ۴، پاییز.

۲۲. صادقی، علی‌رضا؛ دادگر، مسعود؛ پورجعفر، علی و عفتیان، نگین نشاط (۱۳۹۶)، «ارائه فرایند طراحی شهری بهینه پیاده‌راه‌ها از طریق تحلیل تطبیقی تجارب داخلی و بین‌المللی (مطالعه موردی: خیابان بروارد آمریکا، خیابان جرج استرالیا، خیابان صف و بلوار درختی ایران)»، **مطالعات شهر ایرانی اسلامی**، سال هشتم، شماره ۲۹، پاییز.

۲۳. قلندریان، ایمان و رفیعیان، مجتبی (۱۳۹۷)، «تبیین مدل کیفیت محیط در بازآفرینی شهر ایرانی اسلامی»، **مطالعات شهر ایرانی اسلامی**، سال نهم، شماره ۳۴، زمستان.

۲۴. موسوی، سید محسن (۱۳۹۲)، «بررسی میزان تعامل فضاهای پیاده شهری با شهروندان با نگاهی به محله فهادان یزد به عنوان نمونه مطلوب»، **مطالعات برنامه‌ریزی شهری**، سال اول، شماره دوم.

Feasibility of walkability promotion with a vitality approach in urban public spaces; Case study: The design of Imam Khomeini's street in Sanandaj

Saba Jahangir

Department of Architecture, Yasooj Branch, Islamic Azad university, Yasooj, Iran

Hamid Reza Saremi ^{*}(Corresponding Author)

Assistant Prof, Department of Urban Planning & Design, Faculty of Art and Architecture, Tehran University, Tehran, Iran

* saremi@modares.ac.ir

Hossein kalantari khalilabad

Prof, Department of Urban Planning, Faculty of Art and Architecture, Tehran University, Tehran, Iran

Abstract:

The increasing development of the city and the cars of cars into areas of urban activities and transformation of social communication, has affected the streets attractiveness and pedestrian areas, and as the main condition of socio-economic prosperity of the city leads to overwhelming emphasis on the riding movement, and solving various issues by urban planners and managers. The formation of urban texture is directly related to its network of passages, so that, the type of each of these textures is influenced by the formation of streets within the city. The stream of social life on the sidewalk is a vitality features. As pedestrian movement increases the level of social interaction, increasing the quality of vitality indicators in this targeting of walkability promotion. Imam Khomeini's axis in Sanandaj has a pedestrian potential in the old urban texture, so, in this research is investigated with the aim of increasing pedestrian capability.

This is a descriptive-analytical and applied research. Library and field studies have been carried out and the resulting evaluation was completed using a questionnaire. The results of the research show that Imam Khomeini's axis has the highest perspectival and functional level, and the pedestrian capability in this street with principles such as structural completion of social activities, attention to physical elements, publicizing the Kurdish home space as a city park, organizing and rational improvement of street walls, creating community spaces such as cafe´ and restaurant, so causes the hypotheses of increasing vitality on this street. So far, according to the analysis, has failed to play the role of quality and vitality.

Keywords: walkability- urban public spaces- Sanandaj- identity - Imam Khomeini Street.