

امکان سنجی بکارگیری رویکرد پیاده مداری در احیاء بافت‌های قدیمی مرکز شهر با استفاده از روش پدشت (pedshet) نمونه موردی بازار سرشور در کلانشهر مشهد

عقیق اتحاد رودی^۱، مهسا بوجار^۲، شراره شیرنگی^۳، نرجس فاطمی^۴

۱-رییس اداره طرحها و مطالعات جنوب شهرداری مشهد

۲-کارشناس طراحی شهری شهرداری مشهد

۳-رییس اداره طرحها و مطالعات میانی شهرداری مشهد

۴-سرپرست کارخانه نوآوری شهرداری مشهد

aetehadrodi@gmail.com

چکیده :

تا پیش از انقلاب صنعتی، شهر و فضاهای آن بر اساس حرکت پیاده شکل می‌گرفت و شهروند پیاده در گذر از مسیرهای همگون و هماهنگ با مقیاس انسانی به پیوندی حسی میان خود، شهر و سایر شهروندان دست می‌یافت. با اختراع اتومبیل و سلطه آن بر شهرها، امکان حضور راحت و ایمن از شهروندان پیاده سلب گردید که این امر کمرنگ شدن روابط اجتماعی را در پی داشت. امروزه و به دنبال رهایی از این بحران کلیه متخصصین به دنبال تشویق شهروندان به حضور در فضای شهری هستند. در بررسی نظام شهرسازی سنتی ایران به دنبال نمونه‌ای از فضاهای پیاده مداری که بتوانند مشوق حضور و بروز اشکال گوناگون تعاملات اجتماعی گردند، می‌توان به بازار به عنوان یکی از عناصر قدیمی و تاریخی شهرهای ایران اشاره نمود. در این زمینه مقاله حاضر با استناد به مطالعات و بررسی‌های میدانی و با استفاده از تکنیک پدشت، در رابطه با بازار سرشور و با هدف تقویت پیاده مداری در راستای ارتقاء کیفیت زندگی اجتماعی در مرکز شهر تهیه گردیده است به گونه‌ای که بهبود سطح کالبدی و فضاهای تجاری را موجب شده و زمینه‌ای برای غنا بخشیدن به فضاهای شهری در بافت قدیمی فراهم نموده است.

کلمات کلیدی: کیفیت محیط، پیاده مداری، بازار، بافت قدیم، سرشور

۱- مقدمه

پس از انقلاب صنعتی و با اختراع اتومبیل و استفاده روز افزون از آن که راحتی و سرعت را به ارمغان آورده بود، به مرور شهروند پیاده جایگاه و اولویت خود را از دست داد. سلطه بی‌چون و چرای اتومبیل بر شهرها امکان حضور آسان، راحت و ایمن پیاده را از شهروندان و بویژه کودکان، زنان و سالمندان سلب نمود (معینی، ۱۳۸۵، ۶). در همین راستا، جنبش پیاده

مداری با پیشینه ای در حدود ۸۰ سال، به یکی از مهمترین محورهای برنامه ریزی و طراحی شهری در جهان مبدل گردید (کاشانی جو، ۱۳۸۹، ۶۳-۶۴). با این وجود در کشورهای در حال توسعه از جمله ایران پیاده محوری همچنان در مرحله ابتدایی خود به سر می برد. به گونه ای که تجربه های عملی کمی در زمینه ایجاد پیاده راه در شهرهای معاصر ایران به چشم می خورد. در مراکز کهن شهری ایران، به رغم وجود شبکه های معابر پیاده گسترده و منحصر به فرد، نظیر راسته بازارها و گذرهای بافت قدیم، به دلیل حاکمیت نگرش مدرنیستی به فضاهای شهری و سلطه بی قید و شرط اتومبیل، چندان توجهی به مقوله احیا و ساماندهی آنها نشده و اغلب این شبکه ها و فضاهای ارزشمند بی آنکه جایگاه روشنی در عملکردهای شهری داشته باشند، در چارچوب طراحی های با بینش محدود و برونزا، مقهور و مهجور مانده اند و درست به همین دلیل دوران رو به زوال و سیر قهقراپی خود را طی می نمایند. در این مراکز با وجود آنکه بر پایه مقیاس های انسانی به وجود آمده اند، حضور اتومبیل به عنوان اولین عامل تخریب پیکره منسجم این بافتها ایفای نقش نموده و تامین دسترسی به قیمت قربانی شدن کالبدهای با ارزش گذشته آنها انجامیده است (قربانی، ۱۳۸۹، ۶).

بازارها به عنوان نمونه ای از فضاهای شهری پیاده مداری که بتوانند مشوق حضور و بروز اشکال گوناگون تعامل اجتماعی در شهرهای ایران باشند امروزه با چالشهای کالبدی و کارکردی همچون انزوای فرسودگی، فقدان هویت، خوانایی و ضعف در ایفای عملکردهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی به مثابه ستون فقرات شهر کهن ایرانی مواجه شده اند (موحد، ۱۳۸۴، ۳). در شرایط کنونی در گذر زمان و در پی ظهور اتومبیل و جنبش مدرنیسم در شهرسازی، بافت های ارگانیک و قدیمی بسیاری از شهرهای ایران به تدریج دگرگون شده و خیابان کشی ها، قلب بازارها را شکافته اند و راه ها برای عبور ماشین باز شده اند. شهر مشهد نیز به عنوان دومین کلان شهر ایران و با سابقه شهری بیش از ۱۲۰۰ سال و جایگاه مهم و ارزشمند مذهبی، جغرافیایی و استراتژیک آن از این حیث بی بهره نماند (رهنما، ۱۳۹۰، ۱۱).

تحولات کالبدی، تاریخی و فرهنگی شهر مشهد از سال های ۱۳۰۰ به بعد با ورود خودرو و تفکرات مدرنیستی شدت گرفت به طوری که نهایتاً طرح نوسازی و بازسازی بافت پیرامون حرم مطهر (۱۳۷۰) آخرین ضربه را بر پیکره بافت مرکزی، تاریخی و هویتی شهر مشهد وارد نمود و بسیاری از عناصر شهری واجد اهمیت و ارزش را همچون راسته بازارهای تاریخی از بین برد. آنچه اکنون از بازار بزرگ مشهد به جای مانده، باقیمانده بازار سراسری قدیم آن است که به بازار سرشور معروف است. این بازار امروزه به دلیل قرارگیری در بخش مرکزی شهر و بافت پیرامونی حرم مطهر و حضور زائران و مسافران به ویژه در بخش های ابتدایی آن همچنان به فعالیت خود ادامه می دهد، اما در شرایط فعلی به دلیل بی توجهی مسئولان و حضور بی ضابطه خودروهای شخصی و موتورسیکلت ها، اختلاط نامطلوب سواره و پیاده و نیز تضعیف ویژگی های کالبدی و آشفته گی های بصری دیگر همانند گذشته به عنوان مکانی برای حضور و برقراری تعاملات اجتماعی به ویژه برای شهروندان مشهدی مطرح نمی باشد. از طرفی با توجه به قدمت محدوده و ساخت و سازهای بی ضابطه ای که در مقاطع زمانی گوناگون شکل گرفته اند ما با ساختاری ارگانیک و نامنظم در بافت مواجه هستیم به گونه ای که عرض معابر متناسب با نیازهای دسترسی سواره و پیاده و ویژگی آن نیست و دسترسی سواره در بافت با مشکلات عدیده ای روبرو است اما به دلیل قرارگیری ورودی بازار در امتداد ورودی حرم (باب الجواد) حرکت پیاده آن شاخص تر از حرکت سواره است.

بنابراین با توجه به پیشینه تاریخی بازار سرشور به عنوان یکی از راسته بازارهای سنتی و یکی از محورهای آیینی شهر مشهد که یادآور خاطرات جمعی غنی و قوی به جا مانده از گذشته است و با وجود پتانسیل های کالبدی - فضایی لازم، ایجاد فضاهایی که مشوق حرکت و مکث هستند و همچنین استقرار فعالیت ها و عملکردهای تجاری متنوع می تواند آن را به مکانی برای جلب حضور شهروندان و به تبع آن ایجاد و ارتقاء تعاملات اجتماعی تبدیل نماید. حال با توجه به اینکه عمده کاربری-

های بازار سرشور مربوط به تامین نیاز مسافری و کاربری های وابسته اند که در مقیاس عملکردی شهری مشغول فعالیت هستند،

این پرسش مطرح است که چگونه می توان با رویکرد پیاده مداری چنین بازارهای سنتی را به عنوان کانون تعاملات اجتماعی در شهر احیا نمود؟

در واقع هدف اصلی در این پژوهش استفاده از پیاده مداری جهت ارتقاء تعاملات اجتماعی در بافتهای قدیمی شهری می باشد.

درآمدی بر مفهوم و تاریخچه جنبش پیاده مداری

توجه جدی و عملی به ساماندهی حرکت پیاده و پیاده رو ها به اواخر دهه ۱۹۴۰ بر می گردد. در شهرهای اروپایی، این انگاره با هدف خارج ساختن محدوده های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافتهای کهن و احیای اجتماعی مراکز شهری، مطرح و اجرایی شد (حبیبی، ۴۴، ۱۳۸۰).

پژوهش در این خصوص در طی سالهای ۱۹۶۰ تا ۱۹۷۰ و بیشتر در شهرهای اروپا و امریکا گسترده گردید و خیابانهایی پیاده مدار با ماهیت بازار-محور تجاری با عنوان مال (mall) شکل گرفتند (ولف ۱۹۶۲، کونتینی ۱۹۶۹، برامبیل و لانگو ۱۹۷۷-، روبینستین ۱۹۷۸).

با شروع انقلاب صنعتی در اروپا که با رشد و گسترش سریع شهرها همراه بود به تدریج دیدگاههای طراحی و برنامه ریزی تغییر یافت. با اختراع اتومبیل به تدریج نقش عابر پیاده کمرنگ گردید و جایگاه و اولویت خود را در فضای معابر از دست داد. پس از آن از دهه ۸۰ به این سو نگرش جدیدی با عنوان پیاده راه سازی در اروپا شکل گرفت که تا به امروز روندی رو به گسترش دارد و موجب بروز تغییرات اساسی در محیط بسیاری از شهرهای بزرگ (اروپا، امریکا، آسیا) گردیده است. در این میان صاحب نظران گوناگون با رویکردهای متفاوتی این موضوع را بررسی نموده اند از این میان می توان به صاحب نظرانی که از منظر تقویت تعاملات اجتماعی و تاکید بر حرکت در فضای شهری و گسترش پیاده مداری به موضوع فضاهای شهری پرداخته اند اشاره نمود. اولمستد شهرساز و معمار آمریکایی، تفکر جداسازی سواره و پیاده را در طراحی پارک مرکزی نیویورک در سال ۱۸۵۸ بکار برد و در این طرح پل های سنگی کوچکی جهت عبور عابران بر مسیرهای داخلی پارک که مخصوص حرکت وسایل نقلیه بود احداث شد تا مسیرهای پیاده به طور کامل از مسیرهای سواره جدا شود. احداث این پل از اولین اقدامات جداسازی مسیرهای سواره و پیاده در عصر حاضر می باشد (مهدیزاده، ۱۴، ۱۳۷۹).

در سال ۱۸۹۳، کامیلیوسیته، معمار اتریشی، در کتاب خود به نام « برنامه ریزی شهری بر طبق اصول هنری » ضرورت توجه به حرکت پیاده در شهرها را مورد تاکید قرار داد.

در سال ۱۹۰۲ ابنزهاوارد، نظریه باغشهرها را منتشر کرد، که اساس این نظریه بر ایجاد نزدیکی میان شهر و طبیعت از طریق گسترش فضاهای سبز و باز با در نظر گرفتن دسترسی پیاده استوار است. در سال های ۱۹۰۵ تا ۱۹۱۰ مهندس فرانسوی به نام اوژن هنارد نظرانی در رابطه با بهبود وضعیت حرکت پیاده عنوان نمود از آن جمله می توان از روگذرها و زیرگذرهای ویژه عبور پیاده نام برد. هنارد، همچنین با تاکید به ضرورت هواخوری و گردش برای شهروندان، پیشنهاد می کند که فضاهای سبز بزرگ و کوچک در سراسر پاریس ساخته شود به نحوی که همگان با طی مسیری در حدود نیم تا یک کیلومتر که طی ده الی بیست دقیقه به صورت پیاده طی می شود امکان دسترسی به آنها را داشته باشند. در اوایل قرن بیستم برای بخشی از مشکلات تداخل حرکت سواره و پیاده راه حل دیگری به صورت ایجاد باغراه یا پارک وی در شهرسازی مطرح گردید که بسیار مورد استقبال قرار گرفت. در خلال سال های ۱۹۲۳ و ۱۹۲۸ نظریه واحد همسایگی توسط دو شهرساز آمریکایی به نام های

کلارنس آرتورپری و کلارنس اشتاین در آمریکا منتشر گردید این نظریه بر دو اصل اساسی تاکید دارد اول تفکیک محله های مسکونی و حذف ترافیک عبوری از آنها و جدایی کامل مسیرهای سواره و پیاده با استفاده از پل های روگذر در تقاطع ها که این الگوها در ساخت شهر رادبرن بکار گرفته شد (مهدیزاده، ۱۳۷۹، ۱۶).

طرح رادبرن به سرعت در اروپا به ویژه در طراحی شهرهای کشورهای سوئد و انگلیس رواج یافت. گذرهای ویژه پیاده متعددی در دهه ۱۹۵۰ در هنگام بازسازی شهرهای آسیب دیده در طول جنگ جهانی دوم احداث گردید ولی تا سال ۱۹۶۶، گذرها و مناطق ویژه پیاده فقط منحصر به چند شهر اروپایی می شد و تعداد بسیار اندکی در برخی از شهرهای آمریکا وجود داشت. بدین ترتیب در برنامه ریزی بازسازی مناطق تجاری شهرها، سهولت تردد پیاده مورد توجه خاص قرار گرفته و اولین گذرهای ویژه پیاده در شهرهای اسن و کاسل آلمان، رتردام هلند و کاونتری انگلستان **احداث شدند**. (چوبین، ۱۳۹۱، ۱).

رویکردهای نظریه ای به پیاده راه های مرکز شهر

در بررسی دیدگاهها و مبانی نظری مربوط به جنبش پیاده مداری، نخستین اثر، کتاب "برنامه ریزی و طراحی برای پیاده" است که در سال ۱۹۷۱ در ایالت متحده منتشر گردید (Fruin, ۱۹۷۱, ۹۱).

در سال ۱۹۷۵ انتشار کتاب "فضاهای شهری برای پیاده" در گسترش و اشاعه مباحث مربوط به بهسازی فضاهای شهری نقش موثری ایفا نمود (Pushkarev & Zupon, ۱۹۷۵, ۳۵). دو سال بعد هم کتابی با عنوان "فقط برای پیاده ها" توسط برامبیللا و لانگو تالیف گردید.

در این کتاب مبانی برنامه ریزی، طراحی و مدیریت "مناطق بی ترافیک" در نواحی مرکزی شهرها، مورد بحث و بررسی قرار گرفت (Brambila & Lango, ۱۹۷۷, ۴۲).

اپلیارد در کتاب "خیابانهای قابل زندگی" برخلاف مدرنیستها تاکید می کند که خیابانها باید در کنار عملکرد شهری، عملکردهای فرهنگی، اجتماعی و تفریحی و ... را داشته باشند (Appleyard, ۱۹۸۱, ۷).

هاس کلاو نیز در اثر خود "عابر پیاده و ترافیک شهری" رویکردهای متفاوت جداسازی ترافیک وسایط نقلیه را از پیاده، در بریتانیا و آلمان تجزیه و مقایسه می کند و معتقد است که برای جذب مردم به مراکز شهری، فراهم سازی محیط پیاده رو ایمن، خوشایند و مطلوب، ضروری است (قربانی، ۱۳۸۹، ۵۹).

به عقیده ادموند بیکن در کتاب "طراحی شهرها" تنها به وسیله حرکت پیوسته در فضا است که می توان آن را تجربه نمود و چنین تجربه ای تنها دیداری نبوده بلکه برای ادراک فضا، تمام اندام های حسی و احساسات انسان درگیر می شوند. توجه اصلی بیکن بر فضا است و توده و فضا دو عنصر معماری هستند و جوهر طراحی پیوند دو سویه میان این دو است (بیکن، ۱۳۷۶، ۱۵).

هالپرین معتقد به ضرورت حذف خودرو جایگزینی و گسترش سامانه حمل و نقل همگانی تندرو و راحت بوده و بر استفاده از ترازهای ارتفاعی مختلف جهت متمایز کردن سرعت های متفاوت (همانند ایده تقاطع ناهمسطح اوژن اونارد)، کیفیت حرکت پیاده و تاثیر کفسازی بر آن تاکید می نماید. او همچنین با اشاره به بعد سوم شهر، از تغییر ارتفاع در سطح به عنوان عامل کیفیت بخشی به تجربه پیاده روی نام می برد (Halprin, ۱۹۷۲, ۱۱۶).

. در دو دهه اخیر نیز ادبیات مربوط به برنامه ریزی و طراحی پیاده بسیار متنوع و گسترده شده است؛ اما رویکردی که توانسته چشم اندازی قوی از نظر کالبدی، عملکردی، معنایی و محیطی را در دستور کار خود برای آفرینش فضاهای شهری قرار دهد، رویکرد انسانی می باشد که از دهه هشتاد به این سو در اروپا شکل گرفت و تا به امروز روندی رو به گسترش داشته است (کریمی، تاجی، ۱۳۹۱، ۱۵).

مایکل ای. آرث، هنرمند، طراح منظر / خانه / شهری، آینده نگر و نویسنده معاصر یکی از جدیدترین ایده های مرتبط با حرکت پیاده در فضاهای شهری را پیشنهاد داده است. نظریه او موسوم به نوپیاده گرایی که در سال ۱۹۹۹ ارائه گردید، یک دگرگونی آرمان گرایانه تر از نوشهرسازی در نظام موجود برنامه ریزی شهری است. نوپیاده گرایی مشکلات همراه با نوشهرسازی

را معرفی کرده و کوششی در جهت حل مسائل گوناگون اجتماعی، بهداشتی، اقتصادی، زیبایی شناختی و زیست محیطی با تمرکز ویژه بر کاهش نقش اتومبیل می باشد. یک محله یا شهرک جدید که از نو پیاده گرایی استفاده می کند، یک دهکده پیاده نامیده می شود. دهکده های پیاده می توانند در طیفی تقریباً عاری از اتومبیل تا امکان دسترسی پشتی هر خانه و محل کار متغیر باشند، اما مسیرهای عبوری پیاده ها همیشه در جلو هستند. با حذف خیابان سواره جلویی و جایگزینی آن با یک مسیر عبوری درختکاری شده، خطی پیاده ایجاد می شود که بر سفرهای جایگزین با تأثیرات کم همچون پیاده روی و دوچرخه سواری تأکید می نماید. در سال ۲۰۰۵ آرث نو پیاده گرایی را به عنوان بخشی از راه حل بازسازی نیواورلئان پیشنهاد نمود. (کاشانی جو، ۱۳۸۹، ۱۰۱).

جدول شماره ۱: بررسی مفهوم پیاده راه از دیدگاهس نظریه پردازان

ردیف	نظریه پرداز	سال	عنوان متن / نظریه	مفاهیم کلیدی
۱	جان فروین	۱۹۷۱	برنامه ریزی و طراحی برای عابر پیاده	تحلیل پیاده رهواری
۲	برامبیل و لانگو	۱۹۷۷	فقط برای پیاده ها	طراحی و مدیریت "مناطق بی ترافیک" در نواحی مرکزی شهرها
۳	اپلیارد	۱۹۸۱	خیابانهای قابل زندگی	تاکید بر عملکردهای فرهنگی، اجتماعی و تفریحی خیابانها در کنار عملکرد شهری آنها
۴	هاس کلاو	۱۹۹۰	عابر پیاده و ترافیک شهری	رویکردهای متفاوت جداسازی ترافیک وسایط نقلیه را از پیاده
۵	ادموند بیکن	۱۹۶۸	طراحی شهرها	نظام های حرکتی عامل پیوند دهنده کل شهر، حرکت پیوسته عامل تجربه فضا
۶	لارنس هالپرین	۱۹۶۸	نیویورک؛ مطالعه ای بر کیفیت، شخصیت ویژه و معنای فضای باز در طراحی شهری	اولویت حرکت پیاده در فضای شهری، افزایش کیفیت پیاده روی

نقش پیاده راه ها در نوسازی و بهسازی فضاهای عمومی مرکز شهر

سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری، برنامه- ریزی و طراحی شهری را از مقیاسها و نیازهای انسان پیاده دور ساخته است، نتیجه تداوم چنین روندی باعث شده، حیات مدنی فضاها با خطر روبرو شود. در واقع نبود فضاهایی موجد یا تقویت کننده برخوردهای چهره به چهره، شهروندان را از یک نیاز اساسی انسانی، یعنی نیاز به زندگی اجتماعی و کنش متقابل محروم ساخته و منجر به انزوا و تک افتادگی انسان، عدم احساس امنیت، کم رنگ شدن روابط اجتماعی، از بین رفتن حس تعلق به محیط و به تبع آن احساس عدم مسئولیت و تعهد به خود، سایرین و محیط کالبدی - فضایی پیرامون افراد گشته است (حبیبی، ۲۴، ۱۳۷۸).

در چنین شرایطی نقش پیاده‌راه‌ها در حفظ و تقویت روابط اجتماعی و بنیادی غیر قابل انکار می‌نماید. زندگی شهری زمانی به اوج خود می‌رسد که شهر در خدمت انسان باشد نه در خدمت اتومبیل به این ترتیب شهر و شهروند در جایگاه و نقش بایسته خود قرار می‌گیرند و زمینه حضور مردم در فضاهای شهری فراهم می‌شود. در این فضاها شهروندان در یک رابطه تعاملی با یکدیگر با هم بودن را آموخته و در جهت ارتقاء حیات جمعی می‌کوشند، از این رو سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی پیاده‌راه‌ها است (پاکزاد، ۱۳۸۴، ۲۸۲). پیاده راه‌ها در میان سایر معابر دارای بالاترین نقش اجتماعی می‌باشند و جاذب طیف وسیعی از شهروندان بوده و می‌توانند سرزندگی و کیفیت را به منطقه مرکزی در شهرها هدایت نموده و همواره با اتفاقات و رویدادهای درون خود هماهنگ سازند (پاکزاد، ۱۳۸۴، ۲۸۶). از طرفی نظر به اینکه آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران زیاد است، این فضاها هم از نظر ارتباطی و هم به لحاظ کالبدی- فضایی از جایگاه ارزشمندی در ارتقاء و بهبود کیفیت محیطی در مراکز شهری برخوردارند.

این فضاها با توجه به ماهیتشان از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردارند و 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 (محمد زاده، ۱۳۸۴، ۲۶۵).

یان گل تاکید می‌کند بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهرها بر فعالیتهای روزمره و اجتماعی شهروندان تاثیر می‌گذارد و این تاثیر را بهتر از هر جای دیگر می‌توان در معابر ویژه پیاده‌ها یا مکانهای بسته بر ترافیک موتوری مشاهده کرد (یان گل، ۱۹۸۷، ۴).

کامیلوسیت از جمله صاحب نظرانی است که به مسائل زیباشناختی شهری توجهی ویژه داشته و در اواخر قرن نوزدهم و هنگامی که هنوز حضور اتومبیل در شهرها آنچنان گسترش نیافته بود بر تداوم بصری حرکت پیاده در فضاهای شهری که سبب افزایش ادراک فضایی می‌گردد، تاکید نموده است (کاشانی جو، ۱۳۸۹، ۶۴).

کالن به این نکته اشاره داشت که مردم از حرکت در شهر و نگاه کردن به آن لذت می‌برند، باید با اولویت دادن به پیاده‌روها و پیوستگی آن‌ها، شهر را برای حرکت پیاده، آماده نمود. به اعتقاد او در حالی که شریان‌های سواره، هویت فردی را از بین می‌برند، وجود شبکه‌ای اندیشیده از راه‌های پیاده، الگویی انسانی به وجود می‌آورد (Cullen, ۱۹۶۱، ۵۴).

در نهایت می‌توان انتظار داشت با شناسایی نیازها و تبدیل آنها به الزامات برای طراحی فضای پیاده، کیفیت زندگی در فضاهای شهری ارتقاء یابد و با این شناخت می‌توان مداخلات مناسب در برنامه‌ریزی و طراحی فضای پیاده انجام داد. از سوی دیگر، سیاست‌های منطقه بندی و تفکیک عملکردها و کاربری‌های شهری در دوران شهرسازی مدرن، باعث از دست رفتن پویایی و حیات شهرها شد که حاصل آن وجود شهرهایی با تقسیم مناطق همگن، جدایی طبقات اجتماعی از یکدیگر و حذف فعالیتهای متنوع از شهر بود که نتیجه‌ای جز از میان رفتن سرزندگی و حیات بخش‌های مرکزی شهرها نداشت (عباس زادگان، ۱۳۸۳، ۴۰).

بدین ترتیب شهرهای عصر ماشین مکانی بودند با همه عملکردهای شهری، ولی بی‌شهریت، بی‌حیات شهری، بی‌حیات مدنی و مکانی تحت سلطه بی‌چون و چرای ماشین و فن که شکل گرفتند. امروزه در چنین شرایطی، جوامع بشری در تلاش برای رهایی از این بحران (کمرنگ شدن روابط اجتماعی، پریشانی انسانی، تهی شدن بارمفهومی اجتماع) به دنبال شیوه‌هایی برای ترغیب و تشویق شهروند به حضور دوباره در فضای شهری هستند (حبیبی، ۱۳۷۸، ۲۴). به گونه‌ای که جنبش پیاده‌مداری با پیشینه‌ای در حدود ۸۰ سال، امروزه به یکی از مهمترین محورهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری در جهان مبدل گردیده است.

در شرایط فعلی در عرصه جهانی، محدوده های پیاده، هم از آن رو که حرکت سواره را به عنوان اصلی ترین مانع ایجاد مقیاس انسانی در شهرها، محدود می کنند و هم به دلیل برخورداری از ظرفیت بالای برقراری تعاملات اجتماعی، تنوع فعالیتها و دیگر مزایای مترتب بر آن، به عنوان یکی از مهمترین فضاهای شهری و عرصه های عمومی مطرح گردیده و روز به روز در حال گسترش هستند (کاشانی جو، ۱۳۸۹، ۶۳-۶۴).

در بررسی نظام شهرسازی سنتی ایران به عنوان نمونه ای از فضاهای شهری پیاده مداری که بتوانند امروزه نیز مشوق حضور و بروز اشکال گوناگون تعامل اجتماعی گردند، می توان به بازار به عنوان یکی از عناصر اصلی و دیرینه بافت قدیمی و تاریخی شهرهای ایرانی اشاره نمود (موحد، ۱۳۸۴، ۳).

در تمامی بافتهای تاریخی کشور ایران، بازارهای سنتی با ویژگی های عالی و منحصر به فرد کالبدی در انطباق با شرایط اقلیمی و نیز نیازها و ویژگی های انسانی، به عنوان بارزترین نماد زندگی شهری و ستون فقرات شهرهای ایرانی شناخته شده بودند (کاشانی جو، ۱۳۸۹، ۱۳۵).

و به راستی به عنوان یک قرارگاه کالبدی و به عبارتی دیگر یک فضای شهری پویا و هماهنگ با ارزشهای تاریخی، مذهبی، و فرهنگی هر شهر و جامعه از ارزش و جایگاه ویژه ای برخوردار بودند. در شرایط کنونی در گذر زمان و در پی ظهور اتومبیل و مدرنیسم بافت های ارگانیک و قدیمی شهر مشهد به تدریج دگرگون شده اند و خیابان کشی ها قلب بازارها را شکافته اند و راه ها برای عبور ماشین باز شده اند. توسعه و نوسازی بافت مجاور حرم مطهر منجر به تخریب بیشتر فضاهای قدیمی شده است از طرفی حرم مطهر خود بزرگترین فضای شهری مشهد بوده و نیازمند سهولت دسترسی برای زائران و مجاوران از طریق محورهای پیاده تجهیز شده می باشد از میان فضاهای شناسایی شده و دارای پتانسیل شهر مشهد برای پیاده راه می توان به بازار سرشور اشاره کرد.

بررسی تجارب جهانی پیاده مداری در مراکز شهری

در خصوص تجارب جهانی موجود مهمترین راهبردی که تجربه شده تفکیک و جداسازی محوطه مرکزی شهر توسط یک خیابان حلقوی و تبدیل محوطه مرکزی به منطقه پیاده است. نخستین اقدام از این دست، به اواخر قرن ۱۹ باز می گردد. طی این اقدام اولمستد شهرساز و معمار امریکایی که بنیانگذار رشته "معماری منظر" محسوب می گردد، برای نخستین بار فکر جداسازی معابر را در سال ۱۸۵۸ در طراحی "پارک مرکزی" نیویورک به کار برد و راه سواره و پیاده را از هم جدا کرد (کریمی، تاجی، ۱۳۹۱، ۱۷).

پس از آن، اولین گذرهای ویژه پیاده در ایالات متحده در سال ۱۹۵۹ در کالامازوو دومین گذر ویژه پیاده در سال ۱۹۶۰ در میامی بیچ به وجود آمد (تسهیلات پیاده روی، ۱۳۷۵).

هدف از احداث این گذرها، عمدتاً بازگرداندن حیات اقتصادی دوباره به منطقه تجاری مرکز شهرها بود و عملاً سبب احیای اقتصادی مراکز خرید و تسهیل خدمات خرده فروشی گردید. اما در سالهای بعد این گرایش به تدریج اهداف اجتماعی و وسیع-تری پیدا کرد، به طوری که برخی از آن به عنوان پیاده گرایی یا انقلاب پیاده یاد کرده اند. در اواخر دهه ۵۰ خودروهای شخصی از نواحی مرکزی و تاریخی شهرها به دلیل تهدید مراکز شهرهای اروپا بوسیله ترافیک و تخریب بافت های ارزشمند شهری، به بیرون رانده شدند بطوریکه تا سال ۱۹۷۵ تقریباً تمام شهرهای مهم و تاریخی اروپا ورود اتومبیل را به بخش بزرگی از ناحیه تاریخی و مرکزی خود محدود کرد و پیاده راههای تاریخی تجاری در آنها بوجود آوردند (پاکزاد، ۱۳۸۶، ۲۷۳).

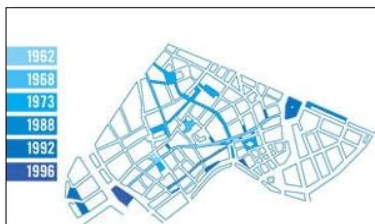


تصاویر شماره (۱): اسن آلمان، ایجاد اولین مسیر پیاده در دهه ۱۹۳۰ در خیابان لیمبکر



تصاویر شماره (۲): اسن آلمان، ایجاد اولین مسیر پیاده در دهه ۱۹۳۰ در خیابان لیمبکر

از سال ۱۹۶۰ تا ۱۹۷۰ فقط در ایالات متحده آمریکا تعداد ۱۵۰ مسیر ویژه پیاده به وجود آمد. در طول سه دهه اخیر، در نتیجه اوج گیری و حاد شدن مشکلات شهری مانند آلودگی محیط زیست، دشواری رفت و آمد، انحطاط مراکز تاریخی شهرها، افت کیفیت فضاهای شهری، مشکلات خرید و دسترسی به خدمات، افزایش فشارهای روانی و افول ارزشهای بصری، واکنش گسترده ای علیه سلطه حرکت وسایل نقلیه موتوری و کاهش تحرکات پیاده در جهان به وجود آمد. این جنبش را که می توان جنبش پیاده مداری نامید تدریجاً به یک جنبش جهانی بدل شده و دستاوردهای فراوانی را در اروپا، آمریکا، استرالیا، کانادا و دیگر نقاط دنیا بدست آورده است. شهر کپنهاگ، خیابان اصلی سنتی خود، اشتروگت را در سال ۱۹۶۲ به یک راه کاملاً پیاده تبدیل نمود. این خیابان به دلیل مسیرهای پیچ در پیچ و باریک خود دارای شهرت بین المللی می باشد (www.ecnn.ir).



تصویر شماره ۳: کپنهاگ دانمارک، نمونه موفق یک شهر پیاده

سال ۱۹۷۰ با طراحی خیابان وونرف هلند و همراه با منظر سازی و استقرار تجهیزات جدید خیابانی عرصه زیبایی را برای بازی کودکان و آسایش سالمندان و گذران اوقات فراغت و توسعه مراودات اجتماعی و عاطفی پدید آورد و به همین دلیل با استقبال عامه روبرو شده است. این برنامه در هلند، در سطح ملی مورد تصویب قانونی قرار گرفت و تا پایان سال ۱۹۷۹ حدود ۸۰۰ وونرف در بیش از ۲۰۰ شهر هلند به وجود آمد.

در وونرف هدف ترافیکی اولویت دادن به حرکت پیاده و محدود کردن حرکت سواره در این نواحی می باشد. در برخی از شهرهای هلند و سوئد، ترافیک نواحی مسکونی به وسیله دروازه های خودکار کنترل می شود. این دروازه ها طوری طراحی شده است که از ورود اتومبیل های شخصی جلوگیری می کند ولی به اتوبوس ها و پیاده ها و دوچرخه سواران اجازه عبور می دهد. در شهرهای آلمان نیز طرح های مشابهی با اشکال مختلف به اجرا درآمد که هدف همه آنها، مانند وونرف، افزایش نقش حرکت پیاده و بالابردن کیفیت مناطق مسکونی است. در کشور سوئیس نوع خاصی از نظام وونرف در شهرهای بازل و زوریخ و چند شهر دیگر به اجرا درآمد.



تصویر شماره ۴: فرانکفورت آلمان، نمونه موفق یک پیاده راه



تصویر شماره ۵: هاگا گوتنبرگ سوئد، پیاده راه عرصه ای برای حضور شهروندان

در ترکیه در شهر استانبول، محور استقلال یکی دیگر از نمونه های موفق دنیا است. این خیابان در گذشته به سرعت زیاد اتومبیل ها و عدم آسایش عابرین پیاده شهرت داشت و در سالهای اخیر به یک تفرجگاه پیاده ایمن تبدیل گشته است. انتهای خیابان استقلال به میدان "تقسیم" می رسد و دید را مسجدی که جنب این میدان قرار دارد باز می کند (حبیبی، ۴۴، ۱۳۸۰).

از بررسی تجربیات جهانی حاصل از طرح های موفق پیاده محوری در مراکز شهری قدیمی می توان نتیجه گرفت که با ایجاد اولویت به عابر پیاده و جلوگیری از ورود وسایل نقلیه در این طرح ها، سبب ایجاد محیطی سرزنده، ایجاد تعاملات اجتماعی بیشتر و افزایش کیفیت کالبدی گردیده اند.

روش تحقیق

روش انجام این پژوهش به لحاظ هدف تحقیق به شیوه کاربردی - توسعه ای و از نظر چارچوب پژوهش به شیوه توصیفی - تحلیلی انجام شده است. و در مجموع، روش تحقیق در این مقاله "روش ترکیبی" متکی بر روشهای تحلیل میدانی و موردی و تکنیک (pedshet) است. در مرحله اول به ارائه گزارش های تفصیلی و شناخت محدوده مورد مطالعه به کمک روش پیمایشی پرداخته ایم. سپس در مرحله دوم قابلیت های پیاده روی در محور (بازار) سرشور را با استفاده از تکنیک پدشت بررسی نموده ایم. جمع آوری اطلاعات و داده های مورد نیاز، به شیوه بررسی های اسنادی و همچنین مطالعات میدانی از قبیل مصاحبه انجام گرفته است.

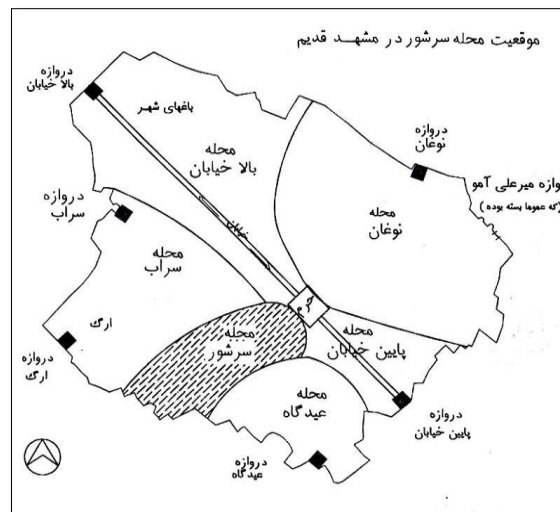
بررسی محور(بازار) سرشور و جایگاه آن در حیات مدنی شهری

محل سرشور در مرکز کلان شهر مشهد با وسعتی در حدود ۷۶ هکتار و جمعیتی معادل ۵۳۲۴ نفر (سالنامه آماری کل کشور، ۱۳۸۵)، در جنوب محله سراب و ضلع جنوب غربی حرم مطهر واقع گردیده و از جمله محدوده های تاریخی و فرهنگی شهر مشهد است که به دلیل قرارگیری در مجاورت مجموعه حرم مطهر رضوی و برخورداری از سابقه تاریخی، عینی و ذهنی و نیز مرغوبیت نسبی بافت شهری جایگاه منحصر به فردی در این شهر دارد و لازم است با توجه به این جایگاه ویژه نسبت با کل شهر برای آن نقشی درخور شأن آن تعریف شود. بافت شهری محلات و محورهای چهنو و سرشور، در گذشته پس از محله سراب اعیان نشین ترین محله شهر محسوب می شده است. راسته بازار اصلی مشهد از این محله شروع می شده و با گذر از محدوده حرم مطهر، به محله نوغان رسیده و به آنجا منتهی می گردیده است. بخشی از بازار مزبور هنوز با نام "بازار سرشور" در همین محله باقی مانده است و در محدوده مطالعات قرار دارد. آنچه مسلم است معبری مهم به نام "کوچه (بازار) سرشور" از این محله شروع می شده و پس از عبور از شرق حرم حضرت رضا (ع) به محله نوغان و راسته بازار دیگر شهرها می پیوسته و بنابراین احتمال می رود که این محله از همان ابتدا سرشور خوانده می شده است. گمان می رود که پس از نوغان و سراب، محله سرشور از قدیمی ترین محلات بوده باشد، اما به سبب اینکه این محله دروازه اصلی و مهمی نداشته است، در منابع قدیمی تاریخی کمتر از آن نام برده شده و چه بسا این امر به سبب آن بوده که در مدت زمان طولانی، مجاور ارگ حکومتی بوده است. در زمان معاصر رویدادهای کالبدی مهمی همچون، احداث خیابان خسروی باعث شد، بازار سرشور کارکرد محلی بیابد و جایگاه شهری خود را از دست بدهد. از طرفی فرسودگی تدریجی بافت درونی و مسکونی که با تغییر جایگاه و شان محله برای سکونت شهروندان شدت گرفته و به نوبه خود بر آن اثر گذاشته است، تا آنجا که از میان شهروندانی که نسل قبلی آن ها در اینجا ساکن بوده اند نیز کمتر کسی تمایل به تداوم سکونت در آن محله دارد (مهندسی مشاور طرح و آمایش محیط، ۱۳۸۸). اما نکته ی حائز اهمیت در این محله آن است که با وجود فرسودگی کالبدی، رونق فعالیتی و عملکردی را همچنان در درون خود حفظ نموده است. از طرفی وجود پتانسیل های اقتصادی بالا به سبب نزدیکی به حرم مطهر امام رضا (ع) سبب احداث هتل ها، مهمانسراها و راسته بازارهای برنامه ریزی نشده، گردیده است که تغییر بافت فعالیت و جمعیتی را به دنبال آورده و باز هم موجب کاهش کیفیت زندگی شهری شده است که در نتیجه انجام این اقدامات، لزوم توجه به این

محدوده را دو چندان می نماید. لذا می بایست بازسازی و بهسازی محله با توجه به ارزشهای کالبدی و زیباشناسانه بافت و ظرفیت حجم تردد وسایل نقلیه و پیاده در این محله صورت پذیرد.



نقشه شماره ۱: موقعیت محله سرشور در بافت قدیم مشهد



نقشه شماره ۲: موقعیت محله سرشور در شهر

محور(بازار) سرشور و ضرورت تبدیل به پیاده راه

احداث پیاده راه ها از جمله راهکارهایی است که می تواند در تجدید حیات مدنی مرکز شهر موثر باشند. شهروندان پیاده راه ها را به خاطر امنیت و آرامش فضاهای آن و عدم وجود خودرو و آلودگی دوست دارند. آنها پیاده راهها را مکانی برای ملاقات و داد و ستد می دانند (پاکزاد، ۱۳۸۶، ۲۷۴). در راستای موفقیت آمیز بودن گذرهای ویژه پیاده در شهرها، باید امکانات جذب

عابرین با ایجاد تنوع کاربری و تسهیلات لازم برای فعالیت در فضاهای باز و سرپوشیده نیز نظیر نمایشگاه ها، جشنواره ها، مسابقات، برگزاری مراسم رژه و سایر فعالیت ها از جمله مراسم عزاداری و دسته جات سینه زنی در ایام خاص شهر مشهد بکار گرفته شوند و با پیش بینی سیستم های حمل و نقل خاص، تامین پارکینگ ها، ایستگاه های اتوبوس و به صورت یک سیستم کارآمد، باید با کل نظام شبکه بندی معابر و سیستم حمل و نقل شهری مرتبط و یکپارچه گردد.

فعالیتها و رویدادها در بازار سرشور نیز از تنوع بالایی برخوردار بوده، به گونه ای که در بدو ورود به بازار سرشور (از سمت خیابان خسروی نو) تا عمق مشخصی با انبوه متنوعی از فعالیت های تجاری (خرده فروشی) روبرو می شویم. از ورودی بازار به سمت داخل بافت از تراکم فعالیت های تجاری کم می شود. از سمت جنوب بازار مجموعه های خدماتی- اقامتی و به طور پراکنده واحدهای تجاری شکل گرفته است.



تصویر شماره ۶: تنوع فعالیت و عملکرد در محله سرشور



تصویر شماره ۷: فرسودگی کالبدی عملکرد در محور سرشور



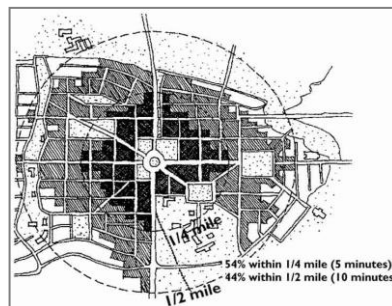
تصویر شماره ۸: تداخل دسترسی سواره و پیاده و کاهش امنیت محور سرشور

با گذر از داخل کوچه چهنو به سمت خیابان امام رضا(ع) از خصلت سکونتی آن کاسته می شود و کم و کم به صورت یک کوچه بازار عمل می نماید. در مجموع این محله، توانسته است پذیرای گروههای متنوع زیادی (اعم از اقلیتهای قومی و مذهبی) در زمانهای متفاوت باشد و الگوی غالب ساختمان های محدوده ۲ طبقه با سطح اشغال ۵۰ درصد و تراکم ۱۰۰ درصد است عمده کاربری های درون بافت کاربری مسکونی است که در حواشی معابر اصلی درونی به کاربری مختلط تجاری- مسکونی اختصاص

می یابد. به علاوه، مرکزیت این محور و دسترسی نزدیک به کاربریهای مهم شهری با پیمودن مسافت کوتاه پیاده روی و نیز نزدیکی به وسایل نقلیه عمومی، اهمیت آن را دو چندان نموده است. در سرتاسر کوچه بازار سرشور در حاشیه غربی و شرقی آن انشعاباتی وجود دارد که امکان دسترسی پیاده و بعضاً سواره را به داخل بافت فراهم می آورد. به علت وجود ورودی های متعدد از غرب و شرق، این محدوده تا حدودی نقش یک پهنه ارتباطی و اتصالی را بین خیابان های آخوند خراسانی و امام رضا (ع) ایفا می نماید که در صورت ارتقای کیفی و ایجاد پیاده راه در تقویت، پویایی و حیات شهری محدوده موثر خواهد بود. برای افزایش چنین کیفیتی بایستی سرمایه گذاری عمومی در زمینه زیرساخت های شهری مانند آب و فاضلاب، توسعه خطوط حمل و نقل ریلی، مسیرهای دوچرخه سواری و شبکه پیاده روی در این محله و میدانی نزدیک به آن که همگی در قلمرو عمومی شهر هستند، انجام داد. لازم به ذکر است، محله سرشور در لیست اولیه معابر دارای پتانسیل جهت تبدیل به گذر پیاده در نتایج مطالعات مهندسی مشاور فرابین (سال ۸۳) آورده شده است و پس از آن مطالعات جامع تری بر روی این نتایج، توسط گروهی از مهندسان ترافیک شهرداری مشهد انجام گردیده است و معیارهای مختلف اجتماعی، اقتصادی، کالبدی، زیست محیطی و ... در خصوص برنامه ریزی گذرهای عابر پیاده تعیین و سپس وزن دهی گردیده است که در نتیجه این مطالعات بازار سرشور رتبه اول را در معابر دارای اولویت پیاده به دست آورده است.

ارزیابی و اندازه گیری حوزه پیاده روی در محور سرشور با استفاده از تکنیک (pedshet)

در این بخش از مقاله به ارزیابی و اندازه گیری حوزه پیاده روی در محور سرشور با استفاده از تکنیک (pedshet) پرداخته ایم تا با بررسی حوزه پیاده روی در فواصل زمانی ۵ و ۱۰ دقیقه، بتوانیم جایگاه این محدوده را در مرکز قدیمی شهر مشهد و نسبت به عناصر با اهمیت همچون: حرم مطهر امام رضا (ع)، بازار رضا، قطار سبک شهری و... نشان دهیم. در واقع این حوزه های پیاده روی گاهی به عنوان pedsheds یا pedestrian shed نامیده می شوند، برای نمایش محدوده واقعی در یک مسافت ۵ دقیقه ای پیاده روی از واحد همسایگی یا یک مرکز شهری و یا ۱۰ دقیقه ای از یک ایستگاه حمل و نقل اصلی مانند ایستگاه راه آهن را نشان می دهد (نقشه شماره ۳). در واقع این تکنیک ساده برای تخمین سادگی حرکت در تمام یک محدوده شهری و دسترسی به مراکز محلی یا تسهیلات حمل و نقل است و نقشه های بصری به دست آمده با استفاده از این تکنیک، تخمین خیلی دقیق از محدوده قابل پیاده روی هستند و نقشه های به دست آمده قابل اندازه گیری است. همه ایستگاه های قطار سریع السیر و حمل و نقل و ایستگاه قطار سبک فرصتی برای مسیریابی پیاده در فاصله ۱۰ تا ۱۲ دقیقه پیاده روی از ایستگاه است.



نقشه شماره ۳: نحوه اندازه گیری حوزه پیاده روی با استفاده از تکنیک Pedshet

موارد مورد استفاده

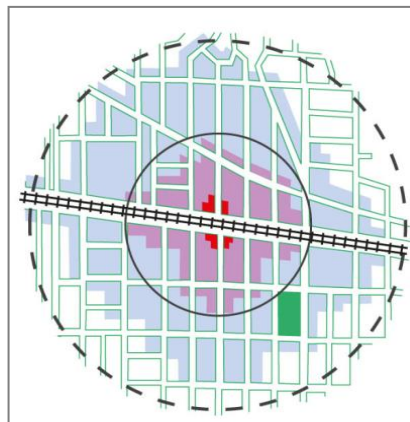
هنگام برنامه ریزی برای توسعه های جدید، می توان از این تکنیک برای شناسایی مکان های مطلوب برای امکانات جدید استفاده نمود و این تکنیک نشان می دهد در کجاها تراکم قابلیت سکونت ممکن است افزایش یابد و همچنین می تواند برای مقایسه نقاط با قابلیت پیاده مداری استفاده شود. در نهایت می توان گفت، این تکنیک تصویری از محلات قابل زندگی و ساختار فضایی سنتی تر را برای تحولات جدید و در جهت رسیدن به پایداری ارائه می کند.

نحوه استفاده از این تکنیک

در این روش، مسافت پیاده روی ۵ دقیقه ای، با یک دایره به شعاع ۴۰۰ متر از اطراف مرکز خرید ویژه یا مرکز محله نشان داده می شود که مسافتی حدود ۵۰ هکتار است. برای محاسبه مسافت پیاده روی ۱۰ دقیقه ای شعاع مورد استفاده ۸۰۰ متر و در نتیجه دایره ای با مساحت تقریبی ۲۰۲ هکتار است. در نتیجه درصدهای بالاتر محدوده مورد نظر، قابلیت پیاده روی بهتری را نشان می دهد.

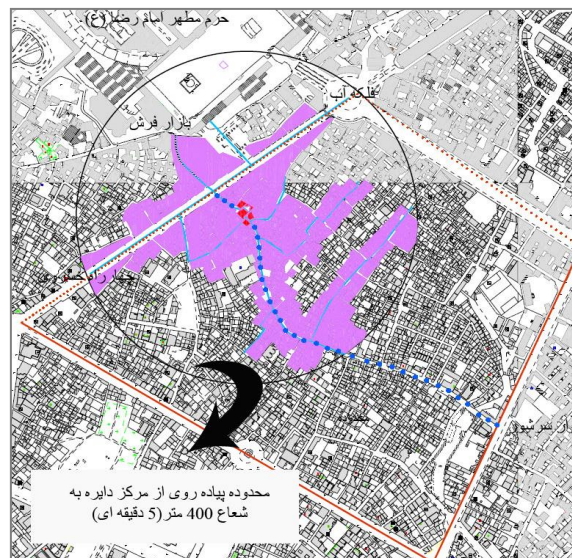
مراحل محاسبه حوزه های پیاده روی

ابتدا بر روی یک نقشه مقیاس دار یک دایره با شعاع ۴۰۰ متر پیرامون مرکز محله یا مرکز شهری و یا یک دایره با شعاع ۸۰۰ متر اطراف ایستگاه ریلی می کشیم. وقتی دایره را اطراف یک ایستگاه کشیدیم، قرارداد کشیدن دایره به شعاع ۴۰۰ متر با خط کلفت مشکی و دایره به شعاع ۸۰۰ متر با خط چین مشکی است.



نقشه شماره ۴: مراحل محاسبه حوزه های پیاده روی

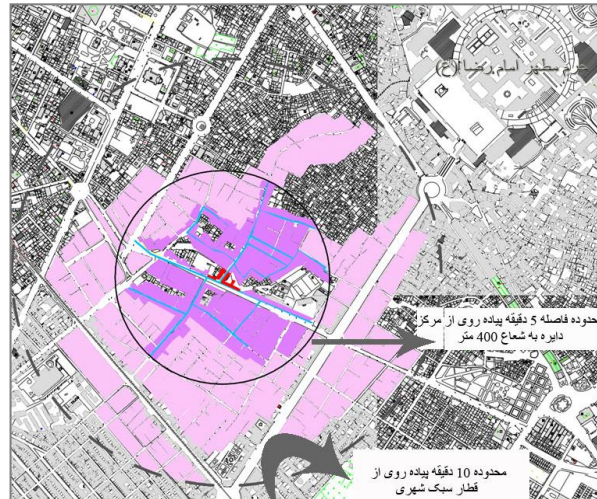
سپس از مرکز دایره در طول خط مرکزی همه خیابان های قابل دسترس به مسافت ۴۰۰ متر را اندازه گیری می کنیم. تخمین مرز داخل ۴۰۰ متر پیاده و رنگ آمیزی محدوده آن قرارداد رنگ آمیزی محدوده با رنگ بنفش است. در واقع محدوده به دست آمده، محدوده قابل پیاده روی از مرکز یک خیابان را نشان می دهد. در مورد ایستگاه ها همان کار ذکر شده را، برای مسافت پیاده ۱۰ دقیقه ای انجام می دهیم با استفاده از اندازه مسافت ۸۰۰ متر (www.activehealthycommunities.com). نقشه حاصل مسافت واقعی داخل هر دو پیاده روی ۵ دقیقه و ۱۰ دقیقه از ایستگاه ریلی را نشان می دهد. قرارداد رنگ آمیزی مسیر ۱۰ دقیقه ای با بنفش روشن است. حوزه پیاده روی زمین استفاده شده برای مسکن یا تجارت است اما شامل فضای باز عمومی که در محدوده دسترسی هستند نمی شود. پس از اجرای این مراحل، در نقشه های به دست آمده در محور سرشور، مرکز دایره به شعاع ۴۰۰ متر، فاصله ۵ دقیقه پیاده روی از مرکز دایره - که به رنگ قرمز مشخص گردیده است - را نشان می دهد. این یک منطقه واقعی درونی است که عابر پیاده قادر خواهد بود به مراکز مهم، توسط خیابان های موجود، با ۵ دقیقه پیاده روی دسترسی یابد و محدوده آن با رنگ بنفش مشخص شده است. در این محدوده حرم مطهر امام رضا (ع)، بازار رضا به عنوان یک مرکز خرید با اهمیت، بازار فرش، چهار راه خسروی، فلکه آب و راسته بازارهای مهم بخش مرکزی شهر مشهد در فاصله ۵ دقیقه ای پیاده روی از این بازار قرار گرفته اند (نقشه شماره ۵).



نقشه شماره ۵: مراحل محاسبه حوزه های پیاده روی در محور سرشور با فاصله ۵ دقیقه پیاده روی

شعاع ۸۰۰ متر محدوده یک پیاده روی ۱۰ دقیقه ای را نشان می دهد و این دایره در اطراف ایستگاه راه آهن و به رنگ بنفش کم رنگ، نمایش داده شده است. در محدوده دایره دوم که به مرکزیت انتهایی این بازار ترسیم گردیده است، خیابان دانش غربی آخوند خراسانی، بیمارستان سینا و راسته بازارهای با اهمیت در فاصله ۵ دقیقه پیاده روی قرار گرفته اند. این محدوده مساحت تقریبی ۱۵ هکتار را در بر گرفته است و نیز فاصله ۱۰ دقیقه پیاده روی از دایره به همین مرکز (که با دایره نقطه چین سیاه نمایش داده شده است) تا ایستگاه قطار سبک شهری را نشان می دهد. همچنین میدان بسیج و خیابان بهار که از میادین و خیابانهای با اهمیت در مرکز شهر مشهد به شمار می روند، در محدوده پیاده روی مشخص شده قرار گرفته اند (نقشه شماره ۶).

نقشه های به دست آمده بر اهمیت پیاده روی در این محله تا محدوده مرکز شهر و نیز گسترش حمل و نقل عمومی، قابلیت تغییر تراکم در محدوده دایره دوم و ... تاکید می نماید که بر این اساس می توان فضاهای باز عمومی را در این محدوده گسترش داد. گرچه لازم به ذکر است، تصمیم گیری در این خصوص نیازمند بررسی دقیق تری از مطالعات محدوده مذکور می باشد.



نقشه شماره ۶: مراحل محاسبه حوزه های پیاده روی در محور سرشور با فاصله ۱۰ دقیقه پیاده روی

نتیجه گیری

همانطور که اشاره شد، پیاده راه ها در میان سایر معابر، دارای بالاترین نقش اجتماعی می باشند، می توانند، سرزندگی و کیفیت را به منطقه مرکزی در شهرها هدایت نموده و در برخورد با هر محله با آن پیوند برقرار کرده و با اتفاقات پیرامون خود امتزاج یابند و قابلیت های متنوع دیگری در ارتباط با محیط پیرامون خود بروز دهند. بررسی های انجام شده، نشان می دهد قرارگیری این محور (بازار) در بافت مرکزی نه تنها موجب حیات و پویایی شهری در بافت گردیده است، بلکه تنوع فعالیتها در ساعات مختلف شبانه روز در این بازار و موقعیت قرارگیری آن در شهر و نزدیکی نسبت به دیگر مراکز مهم شهری، منجر به تشویق شهروندان به پیاده روی در این محله گردیده است به طوریکه عابر پیاده با پیمودن مسافت ۵ تا ۱۰ دقیقه ای پیاده روی می تواند به تعداد زیادی از مراکز خرید و نقاط مهم مرکز شهر دست یابد. از طرفی مجاورت این محور با حرم مطهر امام رضا (ع) که خود مهمترین فضای شهری مشهد بوده و نیازمند سهولت دسترسی پیاده به آن می باشد، انگیزه پیاده روی را در این محور بیشتر نموده است. همچنین نتایج این تحقیق نشان می دهد با توجه به زنده بودن و پویایی بافت، با افزایش و ارتقاء کیفیت محیط، می توان محیط مطلوب تری جهت تعاملات اجتماعی ایجاد کرد و با کنترل رفت و آمد اتومبیل به درون بافت، کیفیت این محور را دو چندان نمود. طبیعی است در چنین شرایطی این محور پذیرای گروههای مختلف اجتماعی بوده و زمینه غنا بخشیدن به فضای شهری را فراهم نماید.

پیشنهاد ها و راهبردها

توسعه بافت کالبدی شهری مستلزم دریافت عمومی از ظرفیتهای قابل تحقق و شرایط تحقق آنها، به همراه ترسیمی از چشم اندازی از کیفیتهای مورد انتظار است. هر گونه اقدامی در خصوص طرحهای شهری مستلزم صرف هزینه های اجتماعی و اقتصادی و پذیرش تبعات ناشی از آن است. لذا لازمه موفقیت در اقدامات و نتایج مورد انتظار، نیازمند بررسی های دقیق کارشناسی و خرد ورزی و کسب رضایت عمومی و مردمی است. بدین ترتیب در گام نخست می بایست با بررسی معماری بناهای با ارزش قدیمی، به تعریف الگوهای معماری پرداخت و در راستای ارتقاء کیفیت محیط، کالبد محور را با استفاده از این



الگوها، بهسازی نمود. در گام دوم، ساختار و فضای ذهنی جامعه مخاطب به عنوان ذینفعان حاضر و ناظر مورد بررسی قرار گیرد. لازم است جمعیت ساکن در محدوده که هم تامین کننده رونق نسبی برای فعالیتهای محلی و هم نظارت اجتماعی بر فضاهای عمومی می باشند، در هر برنامه ای در بافت شهری در نظر گرفته شوند. در گام سوم، الگوهای رفتاری و حرکتی عابر پیاده در این محور، مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد و در نهایت با ایجاد یک شبکه معبر پیوسته و پیاده، با کفسازی مناسب و رعایت اصول ایمنی و آسایش برای کلیه عابرین (اعم از سالخوردگان، کودکان معلولین و ...) ایجاد نمود. همچنین ساز و کارهای لازم جهت بهبود و تقویت زمینه های اجتماعی و تامین تجهیزات لازم در چنین معابری ضروری است. در گام چهارم، با ایجاد کاربریهای ویژه و نشانه های خاص در طول محور، تصویر ذهنی مردم را از طریق ارتباط بیشتر در این محور پیاده تقویت نمود.

پی نوشت ها:

- ۱ واژه walkability در فرهنگ لغت لاتین واژه ای جدیدی است. با این وجود با مشورت صاحب نظران شهرسازی در ایران به "قابلیت پیاده مداری" معادل سازی شده است.
- ۲ Pedshet
- ۳ Olmsted
- ۴ Pedestrian Segregation
- ۵ Camillo Sitt
- ۶ Ebenezer Howard
- ۷ Henard
- ۸ Parkway
- ۹ Radburn
- ۱۰ Kalamazoo
- ۱۱ Miami beach
- ۱۲ The pedestrian revolution
- ۱۳ Woonerfe
- ۱۴ Basel
- ۱۵ Zurich
- ۱۶ در اینجا مقصود قطار سبک شهری است

فهرست منابع:

- بیکن، ادموند (۱۳۹۱)، ترجمه فرزانه طاهری، انتشارات شهیدی، تهران .
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۶)، سیر اندیشه ها در شهرسازی (۲) از کمیته کیفیت، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید، تهران .
- پاکزاد، جهانشاه، راهنمای طراحی فضای شهری، شرکت طرح نشر پیام سیما، تهران .
- تسهیلات پیاده روی (جلد اول) مبانی فنی (۱۳۷۵)، انتشارات سازمان برنامه و بودجه، معاونت فنی دفتر تحقیقات و معیارهای فنی .
- حبیبی، محسن (۱۳۷۹)، جامعه مدنی و حیات شهری، نشریه هنرهای زیبا، دانشگاه تهران ، شماره ۷ .
- حبیبی، سیدمحسن (۱۳۸۰)، مسیر پیاده گردشگری، نشریه هنرهای زیبا ، دانشگاه تهران ، شماره ۹ .

- رفیعیان، مجتبی، صدیقی، اسفندیارپور، محمدی، مرضیه (۱۳۹۰)، امکان سنجی ارتقاء کیفیت محیط از طریق پیاده راه سازی محورهای شهری مورد: محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم، نشریه مطالعات و پژوهشهای شهری و منطقه ای، سال سوم، شماره ۱۱.
- مهندسیین مشاور توسعه شهر و آمایش محیط (۱۳۸۸)، طرح توسعه شهری از طریق اقدام متمرکز و برنامه ریزی شده در بافت محلات و محورهای سرشور و چهنو .
- عباس زادگان، مصطفی (۱۳۸۳)، نگرش نهضت مدرن معماری- شهری به فضاهای شهری، ماهنامه شهرداریها، سازمان شهرداریها و دهیاری های کشور، شماره ۶۷، صص ۳۹-۴۵ .
- قریب، فریدون (۱۳۸۳)، امکان سنجی ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه در محدوده تهران قدیم، نشریه هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، شماره ۱۹، صص ۱۷-۲۸ .
- قربانی، رسول، جام کسری، محمد (۱۳۸۹)، جنبش پیاده گستری رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه: پیاده راه تربیت تبریز، نشریه مطالعات و پژوهشهای شهری و منطقه ای، سال دوم، شماره ۶، صص ۵۵-۷۵ .
- کاشانی جو، خشایار (۱۳۸۹)، پیاده راهها از مبانی طراحی تا ویژگیهای کارکردی، انتشارات آذرخش .
- کریمی مشاور، مهرداد، نگین تاجی، صمد (۱۳۹۱)، طراحی پیاده راهها در شهر تهران (با تمرکز بر نیازهای اجتماعی)، نشریه دانش شهر، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران، شماره ۱۲۳ .
- معینی، سید محمد مهدی (۱۳۸۵)، افزایش قابلیت پیاده مداری، گامی به سوی شهری انسانی تر، نشریه هنرهای زیبا شماره ۲۷، صص ۵-۶ .
- معینی، سید محمد مهدی (۱۳۸۵)، طرح جامع عابر پیاده پاریس، ماهنامه شهر نگار، شماره ۳۸، صص ۳۳-۴۱ .
- موحد، علی (۱۳۸۵)، احیای بازارهای تاریخی هویت بخشی به فضاهای کالبدی شهر، همایش علمی-منطقه ای معماری کویر، دانشگاه آزاد اسلامی واحد اردستان .
- یان، گل (۱۳۸۷)، زندگی در میان ساختمانها، ترجمه شیما شصتی، انتشارات جهاد دانشگاهی .

- Appleyard, Donald (۱۹۸۱); *Livable Streets*, Berkeley: University of California Press.
- Brambila, Roberto & Gianni Longo, (۱۹۷۷); *For Pedestrians Only: Planning and Management of Traffic Free Zones*, New York Whitney library of Design.
- Cullen, Gordon (۱۹۶۱), "The concise Townscape", Architectural Press, London.
- Fruin, J, (۱۹۷۱); *Pedestrian Planning and Design*, New York.
- Gehl, Jan (۱۹۸۷), "Life between Building", Translated by J.Koch, New York.
- HassKlau, C (۱۹۹۰); *the Pedestrian and City Traffic*, London: Belhaven Press.
- Halprin, Lawrence (۱۹۷۲), "Cities", The Mit Press, Massachusetts.
- Pusharev, B.S & Zupon, J. M, (۱۹۷۵); *Urban Space for Pedestrian*, Cambridge, Mass, Mitpress.
- www.activehealthycommunities.com.
- www.ecnn.ir.
- www.en.wikipedia.org/wiki/new_pedestrianism.
- www.livablecities.org
- www.neturbanism.org

Abstract

Before the industrial revolution in 19th century, city and its spaces were formed based on pedestrian's movement, so the pedestrians feel a comfortable and connected relation between himself/herself and the city as well as the other citizens as they were passing through the homogenous and harmonious paths.

With the advent of technology, mainly the automobiles, pedestrians- especially women, children and the elderly-cannot walk and pass easily and safely like before since though automobiles brought comfort and speed to the life, they reduce the safety coefficient for pedestrians by becoming dominant in every path and lane, which results in decreasing and fading of social relation of people. To solve this crisis, nowadays, citizens are highly encouraged to attend more in public and urban spaces. Regarding to this issue, pedestrian-oriented development has become one of the main basis for urban planning-designing since 40 years ago. However, in the developing countries like Iran, pedestrian-oriented is still at the beginning and there are a few sample in this subject in the contemporary cities.

Studying the process of formation of Iranian traditional urbanism, " Bazar " can be mentioned as one of the oldest and historical element of the cities which is based on pedestrian's movement. A Bazar is a permanent enclosed merchandising area, marketplace, or street of shops where goods and services are exchanged or sold. The rise of large Bazars and stock trading centers in the Muslim World allowed the creation of new capitals and eventually new empires. New and wealthy cities such as Isfahan and Cairo were founded along trade routes and Bazars.

Since the creation of Bazar, it has always attracted people and encouraged them to be gathered which cause seeing various forms of social interaction. However, nowadays Bazars are challenging with various difficulties such as isolation, loss of identity and weakness in fulfilling economic, social and cultural functions .This happens owing to rising of modernism which ruins the old texture of the Iranian cities, for instance streets and highways go through Bazars and old texture.

This article is about "Sarshoor Bazar"- the only remained part of the Grand Mashhad Bazar. Since many years ago, this Bazar has played an important role in improving the social behavior of citizens as it has been situated in the center of the city- near the Holy Shrine- and there have been lots of pilgrims in this area .Nowadays, Some parts of the Bazar is still working while it has changed a lot like other old element of the Iranian cities owing to low attention of the authorities. Visual disturbance as well as turbulence between pedestrians and vehicles are just two simple reason which cause the Bazar cannot act like before for improving the social behavior of citizens.

The aim of this survey is improving the pedestrian's movement around to enrich the quality of social life in the center of the city-mainly the commercial spaces in the old urban spaces. "PedShet" and "Field Studying " techniques are considered as the main methods in this survey.