

## بازآفرینی فضای شهری سرزنده پیاده محور محله‌ای در بافت قدیمی و کهن شهری

### (مورد مطالعه: محله ده ونک)

پدرام پورحسینی<sup>۱\*</sup>

<sup>۱</sup>کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه تهران، ایران.

E-mail: p.pourhosseini@ut.ac.ir

#### چکیده

انسان به عنوان بهره‌ور و عامل اصلی پدید آورنده شهر، همواره با حضور خود در دو عرصه عمومی و فضای شهری سرزندگی و حیات اجتماعی را برای شهری به همراه داشته است. پیاده‌روی به عنوان اصلی‌ترین الگو جابجایی مردم در داخل کانون‌های زیستی به دلیل کم هزینه بودن یا سهولت دسترسی برای انسان وسایل موتوری جایگزین حرکت با پاهای خود بصورت پیاده نمود. از این رو موضوع عابر پیاده به فراموشی سپرده شده و فضاهای شهری که در گذشته با توجه به حرکت انسان پیاده توجه می‌شده با محدودیت اتومبیل و بر اساس حرکت سواره طراحی شده است. محله‌های کوچک شهر به عنوان فضای زنده روزمره مردم می‌باشند که معاشرت نزدیک و روابط قوی بین افراد باعث ایجاد این محیط‌های شهری می‌شوند و این محلات شهری نقش مهمی در حیات یا زوال شهرها ایفا می‌کنند، زیرا از به هم پیوستن همین محلات کوچک است که واحدهای بزرگتر پدید می‌آیند. محله ده ونک دارای پتانسیل‌های سبز و محورهای اکولوژیک، نظیر باغ، پارک‌های پراکنده و لکه‌های سبز موجود در محله قابلیت سرمایه‌گذاری و تبدیل به جاذبه‌های گردشگری و گذران اوقات فراغت را دارد. همچنین پتانسیل دیگر، محدوده‌هایی هستند که پیشینه‌ی تاریخی دارند و می‌توان محله ده ونک را به فضای شهری با توجه به پتانسیل‌های آن تبدیل نمود. پژوهش حاضر با تاکید بر الویت بخشیدن به حرکت عابر پیاده به تدوین و بازآفرینی فضای شهری با تقدم پیاده و میدان دوستدار پیاده می‌پردازد و با انتخاب یک میدان به عنوان فضای شهری در محله، در داخل محله‌ای مسکونی با بافت کهن شهری به اصلاح عرصه عمومی و فضای شهری اتومبیل محور آن می‌پردازد. تا قابلیت پیاده‌مداری آن را بالا برده و فضای شهری را انسان محور به مقیاس انسانی نزدیک نماید.

کلید واژه‌ها: فضای شهری، بازآفرینی، عابر پیاده، میدان محله‌ای، بافت قدیم

امروزه پس از گذشت بیش از نیم قرن سلطه مطلق اتومبیل در عرصه عمومی و فضاهای شهری و پدیدار شدن مضرات و پایه های منفی بسیار آن به انسان ها عرصه عمومی و فضای شهری از قبیل مشکلات ترافیکی کاهش ایمنی و سلامتی و کیفیت محیط زیست و ... در گرایش های جدید شهرسازی در جهان مجددا توجه به نقش عابر پیاده و حرکت پیاده به عنوان یکی از ارکان اصلی نظام حمل و نقل اهمیت پیدا کرده است. عرصه های عمومی و فضاهای شهری خصوصا میادین و محلات به عنوان جایگاه عابر پیاده و مکان های توقف و برقراری روابط و تعاملات اجتماعی و تامین نیاز اقتصادی محله با توجه به جذابیت آن از اهمیت بالایی برخوردار است. در این میان میدان ها به عنوان فضاهای شهری درون محله ای با جذب بیشتر افراد پیاده و نماد شهری و از هویت و شخصیت متمایزی برخوردار است و آنچه باعث تداوم حیات فضاهای شهری می شده عابری پیاده است و در این فضاهای شهری انسان پیاده میدان را به عنوان مقصد نه به عنوان محلی برای عبور تلقی می کند. فرآیند رشد و توسعه و افزایش جمعیت آنها در سال اخیر و استفاده روز افزون از اتومبیل به خصوص اتومبیل شخصی را به شدت تحت تاثیر قرار داده، به نحوی که بعنوان نمونه میدان محله به عنوان یکی از ارکان اصلی فضای شهری در محله و بعد در شهر بسیاری از کارکردهای خود را از قبیل محلی برای پیاده روی و پرسه زدن، خرید، تفریح، بازی و گذراندن اوقات فراغت، نشستن، دیدن و تجربه گردن و حس تعلق خاطر از دست داده است. بررسی دیدگاهها و مبانی نظری مربوط به برنامه ریزی جنبش پیاده گستری، نخستین اثر، کتاب " برنامه ریزی طراحی پیاده " است که در سال ۱۹۷۱ در ایالات متحده منتشر گردید. ( 106 Fruin, 1975), 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, 1975, 12) دو سال بعد هم کتابی با عنوان " فقط برای پیاده ها " توسط برامیلا و لانگو تالیف گردید که در آن، مبانی برنامه ریزی و طراحی و مدیریت (مناطق بی ترافیک) در نواحی مرکزی شهرها، مورد بحث و بررسی قرار گرفت. (Brambila & ang, 1977, 107) اپلیارد در کتاب " خیابان های قابل زندگی " بر خلاف مدرنیست ها تاکید می کند که، خیابان ها باید در کنار عملکرد شهری، عملکردهای فرهنگی، اجتماعی، تفریحی و ... را داشته باشند. (Appleyard, 1981, 48) یان گل نیز در آثار خود به بحث در زمینه پیاده راه ها و نحوه طراحی مناسب فضاهای عمومی، به ویژه در اسکاندیناوی می پردازد و تاکید می کند به کمک بهبود کیفیت فضاهای همگانی، باید جای خالی این فعالیتها را با فعالیتهای گزینشی و اجتماعی پر کرد تا همچنان زندگی در فضاهای شهر جاری بماند. (Gehl, 1987, 12), سیمپسون در کتاب " برنامه ریزی مرکز شهر و حمل و نقل عمومی " رویکرد پیاده گستری به مثابه راهبردی در توسعه تجاری مراکز شهرهای قدیمی یاد می کند. (Simpson, 1988, 123) 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. (Hassklau, 1990, 56) در دو دهه اخیر نیز ادبیات مربوط به برنامه ریزی و طراحی پیاده، بسیار متنوع و گسترده شده است؛ بویژه چگونگی احیای آن به عنوان میدان آثار مربوط به یک فضای زندگی شهری، خود به صورت یک موضوع مستقل از دانش برنامه ریزی و طراحی شهری در آمده است. در حال حاضر هم شهرسازی سنتی معروف " شهرسازی جدید " که امروزه به نام شده، بسیاری از عناصر کالبدی شهر پایدار را معرفی کرده که مهمترین اجزای آن تاکید بر عابر پیاده، ترکیب و اختلاط کاربری ها و تاکید بر عملکردهای اجتماعی به عنوان عامل وحدت بخش بناها و فضاهای عمومی است. (بحرینی، ۱۳۷۸، ۲۹۲) هدف کلی پژوهش ارتقای اصلی کیفیت فضای شهری و دستیابی به فضای شهری سرزنده و دارای هویت برای بهبود کیفیت زندگی شهروندان در محله می باشد، بازآفرینی بر اساس پیاده مداری و الویت بخشیدن به حضور حرکت پیاده و کنترل حضور وسایل نقلیه موتوری در بافت کهن شهری که با هدف ایجاد فضایی محله ای دارای سرزندگی باشد که باعث هویت و سرزندگی و بهبود اقتصاد و بالا بودن کیفیت محیطی برای افراد شد.

## مفهوم بازآفرینی

بازآفرینی یا معاصر سازی در طی روند مربوط به از نوع فعال شدن صورت می‌پذیرد. در این اقدام، محیط فیزیکی و ساختار اجتماعی-اقتصادی فضاهای شهری، از طریق توانمند سازی محیطی احیا می‌شوند. بازآفرینی خلق فضاهای جدید با حفظ ویژگی‌های اصلی فضایی قدیم (کالبدی و فعالیتی) است و هدف حفظ ویژگی‌های ارزشی بافت قدیمی، خلق ویژگی‌های جدید و متناسب با نیاز روز و تعریف مجدد ارزش‌های گذشته برای پاسخگویی به نیازهای معاصر می‌باشد. (حناچی، ۱۳۸۶: ۱۵)

بازآفرینی محیط‌های شهری از رکود اقتصادی، محیطی، اجتماعی و فرهنگی که در اثر زوال و تخریب کالبد فیزیکی به وجود می‌آید، جلوگیری می‌کند. به صورت کلی، بازآفرینی، نگرشی هماهنگ و گسترده و اقدامی است که به حل مسایل و مشکلات شهری منجر می‌شود و در پی ایجاد وضعیتی پایدار در اقتصاد، کالبد، اجتماع و محیط است. کلیه تدابیر در وهله اول از نظر سبک معماری و شهر سازی، ارزیابی و سپس به صورت همزمان در تطابق با مولفه‌های فیزیکی، اجتماعی و اقتصادی و ویژگی‌های محیطی بررسی می‌شوند. در این باره، پژوهشگران پنج هدف کلان را برای بازآفرینی محیط‌های شهری در نظر گرفته اند که عبارتند از: ۱- ارتباط میان شرایط فیزیکی، محیط شهری و محرومیت اجتماعی ۲- نیاز به توجه به مسکن و سلامت در محیط‌های شهری ۳- جذابیت ارتباط بهبود وضعیت اجتماعی با پیشرفت اقتصادی ۴- جلوگیری از رشد بی رویه شهر ۵- تغییر نقش و ماهیت خط مشی در پیش گرفته شده. سیاست‌های توسعه شهری در کشورهای توسعه یافته بویژه در اروپای غربی و آمریکای شمالی، در طی دو دهه گذشته، عمدتاً بر برنامه‌های بهسازی، بازآفرینی و توانمندسازی شهری متمرکز بوده است. هدف از اجرای سیاست‌های بازآفرینی شهری و برنامه‌های تجدید حیات شهری، ارتقاء شرایط زندگی در سکونت گاهها از طریق ایمن‌سازی و مقاوم سازی ساختمان‌ها، توسعه و بهبود زیر ساخت‌های شهری، تأمین خدمات شهری مورد نیاز، آموزش ساکنان، ایجاد فرصت‌های شغلی، تقویت نهادهای مدیریت محلی و دفاتر خدمات محله‌ای مردم نهاد، الگو سازی و ترویج قواعد و دستور العمل‌های کیفی ساخت و ساز است. در حال حاضر، استفاده بهینه از اراضی شهری به منظور حداکثر بهره‌وری از منابع موجود از طریق بهسازی و بازآفرینی عرصه‌های فرسوده و نابسامان، جلوگیری از توسعه و گسترش شهرها در مناطق پیرامونی و استفاده مجدد از ساختارهای تاریخی، از محورهای اصلی و اولویت برنامه ریزان و سیاستگذاران شهری در کشورهای توسعه یافته و حتی برخی کشورهای در حال توسعه است. (Izadi ۱۹: ۲۰۰۶) در بازآفرینی شهری، توسعه شهری به مفهوم رشد کمی عناصر کالبدی شهر برای اسکان جمعیت و ارتقاء کیفیت شهری در قالب طرح‌های شهری می‌باشد. توسعه درونی شهری در حقیقت بکارگیری توانهای بالقوه و بالفعل موجود در برنامه ریزی های شهری، تلاش در جهت ایجاد تعادل در نحوه زندگی شهری و استفاده بهینه از مشارکت و پویای اجتماعی مردم و غیره است.

## دیدگاه‌ها و اندیشه‌های صاحب‌نظران در رابطه با بازآفرینی

نظریات بهسازی و بازآفرینی بافتهای کهن و قدیمی شهرها، گاه به طور صریح و گاه به طور ضمنی در تفکرات برخی اندیشمندان نظیر اوژن و یوله لودوک (۱۸۱۴-۱۸۷۹) جان راسکین (۱۸۱۸-۱۹۰۰) کامیلو بویی تو (۱۸۳۶-۱۹۱۴) فردریش انگلس (۱۸۲۰-۱۸۹۵) امیل زولا (۱۸۴۰-۱۹۰۲) کامیلو سیتیه (۱۸۴۳-۱۹۰۳) لوکوربوزیه (۱۸۸۷-۱۹۶۵) اینزرد هاوارد (۱۸۵۰-۱۹۲۸) لوئیز مامفورد (۱۸۹۵-۱۹۹۰) آلدو لئوپولو (۱۸۸۷-۱۹۴۸) جین جیکوبز (۱۹۱۶-۲۰۰۶) کوین لینچ (۱۹۱۸-۱۹۸۴) کریستوفر الکساندر (۱۹۳۶) ریچارد راجرز و برخی دیگر ارائه شده است. کامیلوسیتیه (۱۹۰۳-۱۸۴۳)، خواستار ساماندهی فضاهای شهری بود و درصدد زنده کردن بافتهای کهن شهری برآمد و راه حلهای تزئینی شهری را عنوان کرد. وی اعتقاد داشت نباید میراث و یادگارهای گذشته را با ویژگی والایی که داشته اند به سادگی رها کرد، بلکه باید از آنها الهام گرفت و مبانی آنرا شناخت. کریبر (۱۹۲۲)، پیوستگی کامل میان فضاهای جدید و قدیم را ضروری دانسته و معتقد است که کارکردهای شهری را نباید از هم جدا کرد. لئوناردو بنه ولو (۱۹۳۳)، بر همجواری محوطه تاریخی و بافت های پیرامونی، با حفظ تفاوت در کالبد و عملکرد تأکید می‌ورزد. همچنین به اهمیت بهبود شرایط زیست ساکنان بافتهای شهری مجاور آثار

تاریخی می‌پردازد (پورجعفر، ۱۳۸۸: ۱۵) لیچفیلد به ضرورت درک بهتر فرآیند فرسودگی و توافق بر روی چیزهایی که فرد سعی دارد به آن برسد و نحوه رسیدن به آنها اشاره میکند. دانیسون در سخنرانی خود در زمین. نحوه مواجهه با راه حل‌های جدید حل مسائل، نظرش این است که باید بر روی مسائل و نواحی که مشکلات آنها با هم مرتبط بوده و هماهنگ و هم سنخ هستند، تمرکز کنیم. کوین لینچ و جین جکوبز از جمله اندیشمندان و نظریه پردازان قرن بیستم هستند که در زمینه بهسازی و نوسازی شهری بر اساس شهرسازی انسانگرا اظهار نظر کرده‌اند. به اعتقاد لینچ باید در جریان بهسازی و نوسازی شهری، برنامه ریزی با مشارکت مردم و مشاوره با متخصصان و هماهنگی با مسئولان و مردم شهر صورت گیرد. جین جکوبز (۱۹۶۱)، در زمینه. بافتهای فرسوده و قدیمی و در اصطلاح وی " بافتهای مسئله دار مزم " به اصل روابط انسانی همسایگی و موضوع خودترمیمی و مشارکت مردم در امر بهسازی و بازآفرینی تأکید داشت. (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۱۲۸) در سال ۱۹۹۶، استیون تیزدل، همراه با گروه کاری خود " با ارزیابی مجدد کیفیت محله های تاریخی شهری " میدان پاپونیر و محله پاسترز را در شهرهای سیاتل و نیویورک آمریکا مورد بررسی قرار داده و آن را در اثری با همین عنوان منتشر نمود. ریچارد راجرز در سال ۱۹۹۸ با گروه کار خود، مأموریت یافت دلایل زوال شهری را در انگلستان بررسی کند و اصولی را برای ارتقاء کیفیت شهری در انگلستان ارائه دهد. حاصل کار گزارشی است به نام " به سوی نوزایی شهری " که در آن گزارش، طیف گسترده‌ای از پیشنهادات آینده نگرانه را، ارائه کرد. گزارش حاوی بیش از ۱۰۰ راهکار در زمینه های طراحی شهری، مدیریت، ترابری، بازآفرینی مراکز تاریخی و قدیمی و غیره را شامل می‌شود. (فرخ زنوزی، ۱۳۸۰: ۹) وی رمز انعطاف‌پذیری در طرحها را در پایداری آنها می‌داند و معتقد است، پایداری حاصل نمیشود، مگر در ارتباط با محیط پیرامون (حبیبی، مقصودی، ۱۳۸۶: ۵۳) کریستوفر الکساندر (۱۹۳۶)، در رابطه با بافتهای فرسوده شهر و محوطه‌های تاریخی، بر ایجاد نظم ارگانیک، اندامواره یا سازمند، استفاده گسترده از مشارکت مردم تأکید می‌کند. (پورجعفر، ۱۳۸۸: ۱۵) همچنین به اصولی از قبیل مشارکت مردمی، نظم ارگانیک، تعادل پایدار (با معاصر سازی عناصر فرعی می‌توان به تعادل پایدار رسید) و هماهنگی با سازمان اقتصادی، اجتماعی، محیطی اعتقاد داشت (حبیبی، مقصودی، ۱۳۸۶: ۱۵)

## فضای شهری

فضای شهری یکی از عناصر عناصر سازمان فضایی شهر است که همراه با تاریخ یک ملت در ادوار مختلف به ادوار مختلف بوجود می‌آید، شکل می‌گیرد و دگرگون می‌شود. (توسلی، ۱۳۷۱، ۱) فضاهای شهری به معنی صحنه‌های وقوع فعالیت‌های شهری تلقی می‌شوند. این فضاها در حقیقت با ایجاد بستر مناسب، فعالیت‌های عمومی و اجتماعی را شکل می‌دهند. (بحرینی، ۱۳۷۹، ۷) فضاهای شهری تعابیر متعددی را در بر می‌گیرند. در این بحث فضاهای عمومی مد نظر است که متعلق به همگان بوده و همه افراد در آن حق تصمیم گیری دارند. در دوره های تاریخی، ایجاد فضاهای عمومی شهری از دوران یونان باستان به صورت آگوراها (فضاهای عمومی) بر روی تپه آکروپولیس بوده که تمامی روند شکل گیری آن دارای معماری منظمی است که طی دوره ای طولانی تکامل یافته و توانسته است خود را با شکل خاص شهر پیوند دهد. نمونه دیگر، فروم ها در امپراطوری روم بوده اند که به عنوان فضای باز عمومی شهری یا به عبارتی مرکز شهر محسوب می شدند. در دوره رنسانس، عصر انسان گرایی نیز فضاهای باز میان توده های ساختمانی مکانی برای تعامل اجتماعی انسانها بود، ( خدابخشی، ۱۳۸۱، ۵۳) در حقیقت همواره فضاهای عمومی بستر وقوع حیات جمعی اند و نه فضاهای بجا مانده از فضاهای خصوصی جهت ارتباط آنها (پاکزاد، ۱۳۸۰، ۳۴) در واقع هر فضایی را در شهر نمی توان فضای شهری دانست. فضای شهری فضایی است که دارای زبان معماری و شهرسازی بوده و درکی نشات گرفته از زیبایی را سبب شود. (حبیبی، ۱۳۷۲، ۱۰) بطور کلی شاید بتوان دو دیدگاه در مورد فضای شهری را باز شناخت. یکی بر آن است که فضای شهری در قالب خیابان. میدان شکل می گیرد دیدگاه دوم مدعی است فضای شهری در هر قالب و کالبدی ممکن است بروز کند. آنچه که فضای شهری را از دیگر فضاها متمایز می کند فعالیت است که در آن انجام می شود. بدین ترتیب بسیاری از فضاهایی که تعریف میدان و خیابان ندارند به شرط انجام فعالیتی عمومی و مدنی، خود فضای شهری قلمداد می شوند. (حبیبی، ۱۳۷۲، ۱۱۲)

## سرزندگی فضاهای شهری

حیات و زندگی فرد در میان جمع بودن است و آنچه به یک فضا زندگی می‌بخشد مردم و حضور فعال، پرشور و نشاط آنها در فضا است. انسان به عنوان یک موجود اجتماعی نیاز به شناور شدن در دریای جمعیت دارد (پاکزاد، ۱۳۸۲، ۹۸) تجربه آسایش در شهرها، از مجموعه برخوردها، روابط و سایر تجربه‌ها با مردم در خلال روز تشکیل شده است. آسایش ناشی از تماس‌هایی است که لذت بخش است و مایه خشنودی است. تماس‌هایی که افراد را به عنوان فردی از جامعه تایید می‌کند. (لنارد، ۱۳۷۷، ۸۲) فضا فقط برای حظ بصر نیست، بلکه می‌بایستی از عهده پر جنب و جوش ترین رویدادهای روزانه و هفتگی و سالانه برآمده، خلوت و متروک و بی کران جلوه نکنند. هر چه فضا سرزنده‌تر و پر جنب و جوش‌تر باشد، به هم‌رنگی انسان با جماعت شهر یاری می‌رساند. لذا انسان "من" خود را به "ما"ی جمع قرین‌تر خواهد دید امروزه فضاهای شهری به بهترین وجهی می‌توانند نقش مراکز زندگی جمعی را ایفا کنند. در این مکان‌ها توفیق ملاقات دست می‌دهد و مورد استفاده گروه‌های مختلف قرار می‌گیرند. اگر شهری دارای چنین فضاهایی باشد شهری زنده است (پاکزاد، ۱۳۸۲، ۹۸، ۹۵)

جدول (۱) مولفه‌های فضای شهری مطلوب

صاحب‌نظران	مولفه‌های فضای شهری مطلوب
چین جیکوبز	توجه به فعالیت‌ها-اختلاط کاربری-نفوذ پذیری-قابلیت دسترسی-انعطاف پذیری
کوین لینچ	سرزندگی-سازگاری-دسترسی-کنترل و نظارت-کارایی
کرمونا	دسترسی-سخت فضا و نرم فضا-فضای همگانی-ایمنی و امنیت-منظر شهری
جهانشاه پاکزاد	سرزندگی-تنوع در طول مسیر-نفوذ پذیری-انعطاف در کالبد-ایمنی پیاده در مقابل سواره-امنیت پیاده در محیط
معینی	امنیت-دلپذیری-جذابیت-سلامت عمومی-پیوستگی-ارتباط بین کاربری‌ها-دسترسی به ایستگاه‌های عبور و مرور-رفتار پیاده بر اساس معیارهای فرهنگی و اجتماعی

## نقش پیاده محوری در ارتقای سرزندگی فضای شهری

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. پیاده‌روی، هنوز هم مهمترین امکان برای مشاهده مکانها و فعالیتها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزشها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهری به شمار می‌آید. پیاده‌روی بیشترین نزدیکی را به محیط دارد و بنابراین، اجازه می‌دهد فرآیند تفسیر و به خاطر آوردن، منسجم‌تر باشد. این پدیده از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردار است. در این میان، پیاده‌راه‌ها معبری بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می‌توانند شور و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهرها آورده، مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و در نتیجه، پایداری مراکز شهری را تضمین کنند. این فضاهای محصور هستند که ترافیک سواره در آنها حذف شده و تسلط کامل با عابر پیاده است و از وسایط نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس‌دهی به زندگی جاری در معبر استفاده

می‌شود. بنابراین، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار 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. (محمدزاده، ۱۳۸۴: ۲۶۵) یانگل تاکید می‌کند که 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. (Gehl, 1987: 4) به تعبیر جین جیکوبز شهر را می‌توان با خیابان‌هایش شناخت. پس ارتقای سیمای خیابان به وسیله افزایش حضور پیاده به بهبود سیمای شهر و تصویر ذهنی افراد کمک می‌کند. اگر خیابان‌ها جذاب باشند، به تمام شهر نیز حس جذابیت را خواهند داد. از دید او پیاده‌راه‌ها باید سرزنده باشند تا بتوانند ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند. (Jacobs, 1961: 27) امروزه در بسیاری از شهرهای دنیا از پیاده‌راه‌های شهری در برگزاری نمایشگاه‌ها، وقایع اجتماعی، فستیوال‌ها، آگهی‌های تبلیغاتی و همچنین در بروشورهای توریستی و تبلیغاتی به وفور استفاده می‌شود. (Brambila & Longo, 1977, 27)

### محلات پیاده مدار

"محله" جزئی از سازمان فضائی شهر است که در آن روابط افراد به صورت رودر رو صورت می‌گیرد. محله، واحد شهری قابل شناسایی از نظر اجتماعی است که اندازه آن را هم عوامل فیزیکی و هم روابط اجتماعی تعیین می‌کنند. (پورجعفر)، (به نقل از صادقی و دیگران، ۱۳۸۸، ۴۸) در سال‌های اخیر در کشورمان شاهد آن هستیم که مردم بیش از آنکه به محله خود توجه نشان دهند، به خانه خود توجه داشته‌اند و آن قدر که بر تجملات داخلی خانه تمرکز کرده‌اند به مطبوع و مطلوب بودن فضای عمومی بیرونی توجه نشان نداده‌اند. با نگاهی دوباره به طراحی خانه‌ها، ممکن است بار دیگر به خلق محله‌های پیاده‌مدار مهیج و سرزنده و نیز ارزانتر روی آوریم، محله‌هایی که در آن‌ها معاشرت اجتماعی همواره قابل تحقق است. آفرینش چنین محلاتی زمانی که تبدیل به مکانی در خور برای زندگی شوند، ادامه می‌یابد. ایجاد محله‌های سرزنده و پیاده مدار، نیازمند هماهنگی دقیق در زمینه‌های مختلف و همچنین توجه به جزئیات است. اهمیت اختلاط کاربری‌ها و پیوستگی فضایی باید بطور مضاعف مورد توجه قرار گیرد. همچنین لزوم ارتباط کامل خیابان‌ها و میدان و مسیرها و ایجاد معابر ایمن و تقاطع‌های کوچک با گذرهای مناسب معابر در نظر گرفته شود. توجه برنامه‌ریزان، طراحان شهری، معماران و معماران منظر می‌بایست به موقعیت ساختمان‌ها، ورودی آنها، پارکینگ‌ها، جگونگی طراحی در مقیاس انسانی و نحوه جذاب ساختن محیط برای تشویق پیاده‌روی معطوف شود. (Planning and Urban Design Standard, 2006, 480) امروزه با نمایان شدن پیامدهای سوء حکمفرمایی اتومبیل در زندگی انسان، تشویق استفاده کمتر از وسایل نقلیه شخصی، تقویت تعاملات اجتماعی شهروندان، کاهش اثرات نامطلوب استفاده از سوخت‌های فسیلی در منابع طبیعی بشر و فراهم کردن دسترسی آسان و مطمئن شهروندان به تسهیلات و امکانات شهری از ضروریات عصر حاضر است. در جهت پاسخگویی به ضروریات فوق ایجاد گره‌های خودکفا، با کاربری مختلط و سیستم حمل و نقل عمومی مشوق پیاده روی که نیاز به جابجایی برای دسترسی به خدمات شهری را کاهش می‌دهد، در قالب واحدهای همسایگی محلی نمود می‌یابد.

### خصوصیات محله پیاده مدار

۱- محله یک مرکز و یک لبه دارد .

ترکیب یک نقطه تمرکز و یک لبه تعریف کننده، به تحقق هویت اجتماعی در یک جامعه محلی کمک می‌کند. مرکز محله بخشی لازم و ضروری و فضایی عمومی و بصورت یک میدان، فضای سبز یا یک تقاطع مهم میدان می‌باشد.

۲- محله دارای اختلاط متعادلی از فعالیت‌ها است: خرید، کار، مدرسه، تفریح و گونه‌های مختلف مسکن. چیدمان فوق به ویژه برای جوانترها، کهنسالان، معلولین و اقشار ضعیفی که برای حرکت به خودرو وابسته نیستند، مفید است. (الیزابت پلاتر زیدرک)، (به نقل از منشور نوشهرگرایی، ۱۳۸۷، ۸۰)

۳- محلات به خلق فضاهای شهری و نیز مکان‌هایی مناسب برای احداث ساختمان‌های عمومی مردم نهاد اولویت می‌دهند. ساختمان‌های خصوصی، تجاری، لبه‌ای را شکل می‌دهند که فضاهای عمومی و فضاهای داخلی بلوک‌ها را تعریف می‌کنند. فضاهای شهری همچنین میدان، مکان‌هایی را برای تجمع و تفریح ایجاد می‌کنند و برای استقرار ابنیه عمومی در نظر گرفته می‌شوند. چنین سایت‌هایی روح مدنی جامعه محلی را ارتقا داده و مکان‌هایی را که در آن مردم قادر به گردهمایی با هدف فعالیت‌های جذب توریستی، اجتماعی، فرهنگی و مذهبی باشند، پدید می‌آورند (الیزابت پلاتر زیدرک)، (به نقل از منشور نوشهرگرایی، ۱۳۸۷، ۸۱)

۴- محدوده بدون ماشین یا بدون ترافیک یا مکانهای بسته بر ترافیک موتوری در پی احیای مجدد نقش انسان در شهرها می‌باشد. اصطلاح منطقه بی‌ترافیک در مورد طیف وسیعی از فضاهای شهری نظیر پارک‌ها و میدان‌های بکار می‌رود اما اخیراً این اصطلاح برای تعریف یک مفهوم خاص‌تر به کار رفته است و بیانگر سطوح شهری است که به دلیل تاریخی، معماری خاص یا بازرگانی ورود اتومبیل به آنها منع شده و اولویت به پیاده و حمل و نقل عمومی داده شده است. در واقع در بخشی از شهر که میزان رفت و آمد زیاد و بعد مسافت بطور کلی کوتاه است، اگر امکان حرکت آزاد، راحت و سالم برای عابران پیاده فراهم باشد، بسیاری از افراد ترجیح می‌دهند که پیاده روی کنند. (سعید نیا، ۱۳۸۱، ۳۳)

انگاره تبدیل مسیرهای شهری به خیابانهای پیاده (پیاده راه)، برای اولین بار از دهه‌های میانی قرن بیستم میلادی به بعد در محدوده تاریخی و مرکزی شهرهای اروپایی با هدف خارج ساختن محدوده‌های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت‌های کهن و احیاء حیات اجتماعی، طرح و در قالب تجربه‌ای محدود و محلی در یکی از خیابان‌های خرید مرکز شهر "اسن" آلمان به اجرا درآمد. توجه به این امر، پس از جنگ جهانی دوم و فرا رسیدن زمان بازسازی شهرهای اروپایی شکل مشخص‌تری پیدا نمود. تا دهه ۸۰ میلادی، غالب بخشی‌های مرکزی و تاریخی شهرهای عمده اروپا به روی اتومبیل بسته شدند. (حبیبی، ۱۳۸۰، ۴۴)

یکی از پیش‌دآوری‌های بسیاری از متخصصان طراحی این است که اتومبیل بد است و باید آن را از جلوی راه برداشت. ولی باید متوجه بود که استفاده از اتومبیل تا حدود زیادی بخشی از زندگی افراد را تشکیل داده و فعالیت‌های بسیاری را تولید می‌کند. البته در اغلب موارد لازم است اتومبیل و عابران پیاده از یکدیگر جدا شوند. روش استاندارد، در نظر گرفتن پیاده‌رو در خیابان است. تبدیل خیابان‌ها به فضاهای مخصوص عابر پیاده و ایجاد بلوک‌های بزرگ، راه دیگری است. در بسیاری از شهرهای سراسر جهان خیابان‌های اصلی به روی ترافیک بسته شده و تبدیل به مسیر پیاده روی شده‌اند. هدف این بوده که زندگی را برای عابران پیاده مطبوع کرده و بنابراین تجربه خرید را برای آنها لذت بخش و در نهایت وضعیت اقتصادی فروشگاه‌ها را بهبود بخشد. هدف در بعضی مواقع فقط تامین راحتی است، ولی در مواقع دیگر ارتقای تجربه متوالی از شهرها به هنگام قدم زدن در خیابان‌ها نیز مدنظر است. در جاهایی که خیابان باریک بوده و مقاصد مشخصی در دو سر آن ورود دارد، این تبدیل عملکردها، بسیار موفقیت‌آمیز بوده است. در مواردی نیز چنین تغییراتی موفق نبوده و بسیاری به حالت اول برگشت داده شده‌اند، یعنی دوباره در اختیار ترافیک سواری قرار داده شده است. (لنگ، ۱۳۸۶، ۱۰۶ و ۱۰۷)

معايير ویژه پیاده یا پیاده‌راه‌ها آن دسته از معابر شهری هستند که تنها برای عبور پیادگان در نظر گرفته شده است. در این معابر ورود اتومبیل به طور کلی ممنوع است و تنها برای ورودهای اضطراری همچون ماشین‌های آتش‌نشانی یا آمبولانس، امکان عبور خودرو از این معابر ورود دارد. باید در نظر داشت که بستن یک خیابان موجب افزایش ترافیک در خیابان‌های دیگر می‌شود. با سنگین شدن ترافیک در خیابان‌های اصلی، رانندگان بی‌حوصله معمولاً از خیابانهای مسکونی تنگ و باریک میانبر می‌زنند. جنبش پیاده‌سازی شامل چند تحول عمده و اساسی در هدف و نحوه کاربرد آن بوده است. پیاده‌راه‌های دهه ۱۹۵۰ و

۱۹۶۰ تنها به دنبال کاهش، تاثیر اتومبیل برای خریداران بودند. در دهه های ۱۹۶۰ و اوایل دهه ۱۹۷۰، تاکید عمده همانا بر ایجاد پیاده راه‌های زیبا و با شکوه در نواحی در مرکزی شهرها بود که محور آن عمدتاً نیازهای افراد پیاده بود و نه خریداران. در اواسط دهه ۱۹۷۰ نواحی با محدودیت اتومبیل با استقبال مردم مواجه شد و تمامی نواحی مرکزی شهری با اولویت پیاده و وسایل حمل و نقل عمومی مجدداً طراحی شدند. (مرادی، ۱۳۷۹، ۷۱)

## میدان

میدان بر حسب ضرورت های مکانی و زمانی نقش و عملکرد های مختلفی به خود گرفته است. گاهی به صورت مکانی برای عرضه کالا بوده و زمانی فضایی حکومتی و دیوانی و یا مذهبی داشته است و در دوران معاصر بسیاری از عملکرد های کلاسیک آن به بنا ها منتقل شده است و به علت وضعیت و موقعیت فعلی، نمی توان عملکرد های گوناگون اجتماعی دوران گذشته را از آن انتظار داشت میدان اولین تمهیدی است که انسان برای استفاده از فضای شهری به کار برده است. این فضا از اجتماع بناها گرداگرد یک فضای باز ایجاد شده است و در طول تاریخ به کرات حالت نمادین یافته است. (کریر، ۱۳۷۵، ۱۷) یک میدان مناسب وقتی شکل می گیرد که اولاً سرشار از کارکردهای معنی دار باشد، ثانیاً محل مناسبی با دسترسی های مناسب در چارچوب آرایش کلی شهر طراحی شده باشد. در مورد عملکردهای مناسب میدان، کریر عقیده دارد که کارکردهای تجاری برای میدان مناسباند ولی فعالیتهای فرهنگی بیش از هر چیز سزاوارند. تاسیساتی مانند ساختمان های اداری و عمومی، تالارهای اجتماعات، کاخهای جوانان، کتابخانه ها، تئاتر و تالار کنسرت، کافه و ... تا جایی که امکان دارد می بایست در میدان های مرکزی با اینگونه کارکردها فعالیت های ۲۴ ساعته ایجاد نمود. مناطق مسکونی را نباید از کنار هیچ یک از این کارکردها کنار گذاشت. بطور کلی کریر تقلید از میدان های قرون وسطی را به دلیل محبوبیت آنها در میان مردم توصیه می کند. (کریر، ۱۳۷۵، ۱۹) آنچه امروزه در مورد میدان های شهری مطرح است چگونگی فرم، نوع استفاده و پیوند آنها با بافت شهری است؛ در حالی که اکثر میدان های نوساز شهری در ایران فاقد طراحی صحیح برای این ویژگی ها است و تنها از جنبه معماری قابل بررسی است و بیشتر، محوطه ای است که به آن میدان اطلاق می شود و در عمل به اشغال وسایل نقلیه درآمده و به کلی تغییر شکل یافته است. برای میدان ویژگی ها و تعاریف مختلفی را می توان مطرح کرد که در زیر به نمونه هایی از آنها اشاره می کنیم،

- میدان فضایی است با سه بعد کاملاً مشخص، دارای محدوده ای معین به داخل و خارج، که کف و بدنه آن از معماری تعریف شده ای برخوردار است. گرچه میدان های جدید و مهمی نیز وجود دارند که فضای شان جزء به جزء طراحی شده ولی دارای بدنه مشخصی نیستند.
- میدان فضایی است عمومی و قابل استفاده برای همگان و این وجه تمایزی است بین یک میدان و فضای باز و اختصاصی یک بنای مسکونی. میدان شهری مسقف نیست و همین مورد سالن های بزرگ و مسقف (پاساژها) را از آن متمایز کرده است.

غالباً میدان شهری فضایی است، با سوابق ویژه تاریخی، یادبودها و آثاری از رخداد های دوران گذشته شهر که چون خاطره ای محترم و مشترک برای شهروندان محسوب می شود. اگر کیفیت اقامت و گذراندن اوقات فراغت در آن مطلوب باشد، با انبوه جمعیت، آمد و شد مداوم مواجه می شود، که دال بر جاذبه و کشش آن است؛ چنین میدانی از میدان های مورد علاقه مردم خواهد بود. (قریب، ۱۳۷۶، ۳۳) در گذشته عنصر اجتناب ناپذیر هر محله میدانی بود که در قلب آن جای می گرفت و عمومی ترین و مردمی ترین فضای آن محسوب می شد و عمدتاً نام آن محله را بر خود داشت. این میدان برای ساکنان محله بستری مناسب جهت برقراری روابط اجتماعی فراهم می کرد. زیرا فعالیت ها و فضاهای مرتبط با زندگی روزمره در آن مستقر بود. (پاکزاد، ۱۳۸۳، ۱۶) در هر یک از محله های بزرگ و متوسط شهرهای تاریخی یک مرکز محله وجود داشت، که از نظر کالبدی و شکلی به دو صورت وجود داشتند. نخست به صورت یک راسته یا گذر که کمی از گذرهای دیگر در محل استقرار



فضاهای تجاری عریض تر بودند. نوع دوم مرکز محله به صورت میدانچه بود. این میدانچه‌ها اغلب در محل تقاطع چند راه یا در کنار راه اصلی محله قرار داشتند و در پیرامون برخی از آنها تعدادی دکان برای عرضه کالاهای ضروری روزانه و هفتگی اهالی محله قرار داشت. همچنین مسجد، حمام، آب انبار و بعضی دیگر از فضاهای عمومی محله در کنار همین میدان ساخته می‌شد. (سلطان‌زاده، ۱۳۸۵، ۸۶) به این ترتیب پس از پدید آمدن الزام حضور در میدان، استمرار حضور باعث می‌شد که میدان محلی تبدیل به میعادگاه ساکنان گردد. این اشتراک احساس تعلق به محله را نیز در آنها قوت می‌بخشید.

جدول (۲) دیدگاه‌ها و اندیشه‌های صاحب‌نظران در رابطه با محله  
(مأخذ: نگارنده)

سال	نظریه پرداز	تئوری
۱۸۹۸	Ebenezer howard	با ۵۰۰۰ نفر جمعیت به همراه مدرسه wardهاوارد باغشهر خود را به بخش‌هایی به نام تقسیم‌بندی کرد که در حد فاصل چند خیابان اصلی شهر قرار گرفته‌اند.
۱۹۲۳	Clarence perry	وی برای محله چارچوبی تعریف کرد: مکانی با ۵۰۰۰ نفر جمعیت، مساحت ۱۶۰ اکره، با مرکزیت مدرسه‌ی ابتدایی و اختصاص ۱۰ درصد سطح زمین به پارک و فضای سبز.
۱۹۲۸	Clarence stein	از نظر اشتاین واحد همسایگی برای سکونت ۷۵۰۰ تا ۱۰۰۰۰ نفر جمعیت با شعاع عمل یک مدرسه‌ی ابتدایی با فضاهای سبز عمومی می‌باشد.
۱۹۵۰	Patrick abarcrombine	ابر کرومبی مطرح می‌کند که بسیاری از شهرهای جدید پس از جنگ جهانی دوم براساس واحدهای همسایگی ساخته شدند.
۱۹۶۰	Kevin lynch	محله‌ها قسمت‌هایی میان اندازه یا بزرگ هستند و به دلیل خصوصیات مشترکی که دارند کاملاً شناختی هستند و می‌توان سیمای آنها را از درون تمییز داد. حدود محله به لحاظ بصری می‌بایست معین و معلوم باشد.
۱۹۶۰-۷۰	Jane Jacobs	دفاع از نظریه سلامت روان، لزوم توجه به کاربری‌های متنوع در محله، تراکم و حضور مردم در محله، وجود ساختمان‌هایی با قدمت و شرایط متفاوت در محله.
۱۹۸۰-۹۰	New urbanism theorisian	محله‌ها باید پیاده محور، فشرده، دارای کاربری مختلط همچنین طیف وسیعی از مسکن برای گروه‌های درآمدی مختلف باشند.
۲۰۰۴	Hogh barton	به رشته تحریر درآورده که در آن Shaping Neighbourhood وی در این زمینه کتابی به نام پویایی و سرزندگی، پایداری و تأمین بهداشت را از ارکان اصلی محلات معرفی می‌کند.

### بافت قدیم و کهن شهری

آن بخش از بافت های شهری را شامل می شود که قبل از سال ۱۳۰۰ ه.ش شکل گرفته و لیکن به دلیل فرسودگی کالبدی و فقدان استانداردهای ایمنی، استحکام و خدمات و زیر ساختهای شهری علی رغم برخورداری از روش های هویتی از منزلت مکانی و سکونتی پایین برخوردارند. مداخله در این گونه بافتها با سایر بافتهای شهری متفاوت بوده و اقدامات از نوع بهسازی، روانبخشی و نوسازی خواهد بود که در قالب طرح های ویژه به اجرا در خواهند آمد. فرسودگی بنای بافت های قدیمی شهری در ایران مانند یک دور بسته است در مراحل نخستین به دلایل یاد شده و نیز مشکلات دیگری همانند نارسایی شبکه گذرگاهی و خدماتی از جمله مشکل حمل مصالح ساختمانی مشکلات حقوقی و ... ساکنان ترجیح می‌دهند خانه خود را به

جای بهسازی نوسازی رها کنند و در سایر بخش های شهر سکونت یابند در مراحل بعدی مکان های متروکه به بناهای ترسناک و رعب آور تبدیل می شود که کاهش امنیت محله ها را نیز در پی دارد. این موضوع خود سبب تخلیه بناهای مسکونی و تشدید فرسودگی می شود. در مورد علل و نیز عواقب متروکه شدن بناها بررسی های زیادی انجام شده که خلاصه ای از مهم ترین آنها در قسمت بررسی مسائل اقتصادی- اجتماعی تبیین شده تعداد انگشت شماری از بناها و فضاهایی که بهسازی نوسازی شده اند الگوها و ضوابط مناسب را رعایت کرده اند به طوری که از نظر مصالح و پلان با شرایط اقلیمی حاکم بر محیط جغرافیایی سنخیت ندارند. بیشتر بناهای مسکونی نوساز علاوه بر عدم سنخیت با محیط طبیعی و فرهنگی از نظر مصالح جهت پلان شرایط زیست اقلیمی فرم و ابعاد بصری با دیگر ساختمان های بافت هماهنگی ندارند و حتی قادر به تأمین آسایش زیست محیطی ساکنان خود نمی باشند. از نیمه دوم قرن نوزدهم به بعد، امر دخالت در بافتهای کالبدی شهر به دو شکل متفاوت صورت پذیرفت. (فصل نامه عمران و بهسازی شهری، ۱۳۸۲، ۲۰-۱)

## تجارب ایران و جهان

### دانمارک- محور استروگت کپنهاگ

کپنهاگن و یا کپنهاگ پایتخت کشور دانمارک در زمره کشورهای اسکاندیناوی در شمال اروپا محسوب می شود. در چهل سال اخیر، از زمانی که خیابان اصلی (ستون فقرات شهر کپن) کپنهاگ تبدیل به یک خیابان مخصوص عابران پیاده شد، طراحان شهری در تبدیل شهر از یک مکان سواره محور به یک شهر دلپذیر پیاده محور گام های متعدد هر چند کوچکی برداشته اند. پیاده راه هایی که مقارن با بازسازی شهرهای اروپایی بعد از جنگ جهانی دوم به روی صحنه آمد. در اواخر ۱۹۵۰، شهر کپن و تاریخی بر روی حرکات سواره مسدود شد چرا که هیچ راهکاری در زمینه حل مسایل ترافیکی شهر وجود نداشت. در این راستا طی ۴ دهه گذشته بسیاری از خیابان ها و میادین مرکزی شهر کاملاً و یا تا حدودی، از ماشین عاری شد. بحران نفتی دهه ۷۰ باعث شد تا مدیران شهر کپنهاگ شروع به احداث زیرساخت ها برای دوچرخه ها و پیاده ها کنند. تا جایی که با وجود افزایش نرخ مالکیت ماشین در این شهر تعداد فضاهای پارک اتومبیل در مرکز شهر از ۳۱۰۰ جای پارک در ۱۹۹۶ به ۱۷۱۰ مورد در سال ۲۰۰۵ کاهش یافت، زیرا این پارک های حاشیه ای که سیمای شهری را نیز مخدوش می کرد می توانست به محل پارک دوچرخه، سنگفرش های عریض و یا نواحی پیاده محور تبدیل شود. وجود عناصر هویت بخشی چون باغ های تیوولی، ایستگاه مرکزی قطار کپنهاگ، سالن تئاتر دانمارکی رویال، هتل تاریخی آنجلتری و قصر پادشاهی در اطراف محور آن را به یکی از سرزنده ترین بافت های شهری تبدیل کرده است. یافته های مسیر استروگت در دهه ۶۰ با افزایش حجم تردد در مرکز شهر که مبتنی بر معابر قدیمی، ارگانیک و دراز و باریک بود، مراکز خرید هر روز بسط یافته و پیاده روا انبوه از مردمی شدند که به هم ضربه زده و راه را بند می آورند. در ۱۹۶۲ شورای شهر کپنهاگ جهت رفع مشکل شورای تصمیم به ایجاد مسیر پیاده راه و عاری از ماشین از میدان town hall غربی تا میدان شاه جدید در قسمت شرقی شهر گرفت و آن را استروگت stroget نامید که بخش قرون وسطایی کپنهاگن را در برگرفته و طول کامل آن ۲٫۳ کیلومتر محاسبه شد تا قدیمی ترین و طولانی ترین پیاده راه دنیا پدیدار شود. محوری که تا امروز به حیات خود ادامه داده است. اساسی ترین هدف برنامه ریزان شهری کپنهاگ در زمینه حمل و نقل، تقویت مراکز خرید، پیاده روی، دوچرخه سواری در شهر کپن بود. در این رابطه برنامه ۱۰ مرحله ای را تصویب و عملیاتی کردند. محل اجرای پروژه استروگت نام دارد. در حقیقت استروگت نام یک خیابان خاص نیست، بلکه یکسری از خیابان هایی است که نام های متفاوتی دارند. از سال ۱۹۶۰ بسیاری از مردم در احیای پیاده راه استروگت درگیر شدند. یکی از آنها معمار دانمارکی و برنامه ریز شهری جان گیل بود که از جمله آثار او حیات مابین توده های ساختمان و فضاهای عمومی، زندگی عمومی و فضاهای شهری جدید است. به مدت ۴۰ سال کپنهاگ و محور استروگت آزمایشگاهی برای تحقیقات سیستماتیک او درآمد تا پژوهش های خود را در زمینه فضاهای عمومی و عملکرد آن به سرانجام رساند.



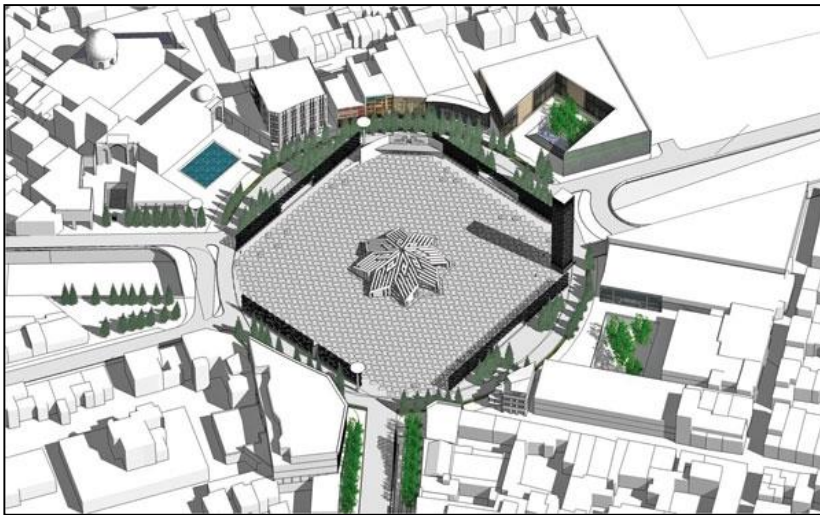
تصویر ۱- پیاده راه استروگت-کپنهاگ

وی برای ایجاد محیطی قابل تحمل در قرن ۲۱ کار می‌کند و استفاده از مصالح قابل تحمل، پیاده روی، دوچرخه سواری، حمل و نقل عمومی را تنها راه چاره برای تجدید حیات بافت های کهن نام می‌برد. گیل روش زندگی همه جانبه را ترجیح می‌دهد. گل اعتقاد داشت دیگر، مردمان جاذبه‌های اصلی در فضاهای شهری به حساب می‌آیند. هنگامی که مردمان دیگری نیز باشند همیشه چیزهای جالب و شگفت انگیز برای دیدن هست. او از مفهوم کپنهاگ سازی نام می‌برد که از طریق فرهنگ دوچرخه سواری شهری و پیاده محوری حاصل شده و پیشنهاد می‌دهد کلان شهرهایی چون ملبورن، لندن و نیویورک برای رسیدن به کیفیت بالایی از زندگی شهری آن را سر لوحه اقدامات خود قرار دهند. زیرا معتقد بود که ما در کپنهاگ شیوه تحقیق اصولی و قاعده مندی را شروع کرده‌ایم. ابتدا از مردم نظرخواهی کرده و سپس نظرات آنها را ثبت کردیم. بعد از ۲۰ سال تحقیق توانستیم ثابت کنیم که این گام‌ها در زندگی عمومی مردم فوق العاده اهمیت دارند. امروزه عاری سازی از ماشین نه تنها این جاذبه توریستی را به مهمترین خیابان و محبوب ترین فضای عمومی شهری تبدیل کرده، بلکه تبدیل به طولانی ترین محور خرید پیاده در اروپا نیز شده است. (حبیبی، بهزادفر، جابری، ۶۱: ۱۳۹۰-۵۵) امروزه شهر کهن و مرکزی شامل شبکه‌ای از مسیره‌های پیاده است. محورهایی که نه تنها امکان گشت در شهر قدیم و لذت فارغ از هر نوع سر و صدا و شلوغی در ترافیک روزانه مدرن را به دست می‌دهد، بلکه در رونق اقتصادی- اجتماعی بافت نیز نقش اصلی را ایفا کرده است. وجود آفتابگیرها، مقیاس انسانی ساختمان‌ها، مکان‌هایی برای دور ماندن از سرما و سایبان‌هایی در ساختمان‌ها و یا رواق‌هایی برای در امان ماندن از باران به ارزش محور می‌افزاید. راسته‌های ملل همچون مغازه‌ها و کارگاه ظروفچینی، رستوران‌های زنجیره‌ای، کافه های روباز، گالری‌های هنری، تئاترها و موزه‌ها از جمله کاربری‌های شهری است که در سرتاسر محور کاملاً به چشم می‌آید. بخشی از پویایی اجتماعی محور ناشی از برپایی نمایش‌های مد است که روزانه توسط مدهای رسمی و سازمان یافته در طول محور در حرکتند. مشارکت شهروندان و تجار محلی نه تنها باعث شکست پیاده راه نشده، بلکه محور استروگت به ۴ خیابان پیرامونی بسط یافت. مشارکت عمومی و همیاری ساکنین با مدیریت شهری جلوهای تازه به بافت داده است. طراحی مبلمان شهری همچون نیمکت‌ها، تأمین سیستم روشنایی معابر، بازسازی سنگفرش‌ها با گرانیب مرغوب، جداره سازی و کفسازی میدان ورودی با مجسمه‌های زیبا نمایانگر پروژه های مشارکتی مردم و دولت است. حساسیت برای طراحی میدان شهدا با توجه به سابقه تاریخی این میدان بسیار زیاد بوده است.

#### تهران- ۱۷ شهریور

خیابان شمالی-جنوبی ۱۷ شهریور واقع در مرز مناطق ۱۲-۱۳-۱۴ تهران، در امتداد ضلع شرقی باروی ناصری قرار دارد و یکی از محورهای اصلی این شهر به شمار می‌آید. این معبر به مثابه شریان حیاتی شهر نقش مهمی در سازمان فضایی طرح جامع تهران دارد. این خیابان که به طول تقریبی ۶/۳ کیلومتر از میدان امام حسین(ع) تا بزرگراه بعثت امتداد دارد، قبل از اجرای

پروژه پیاده‌راه سازی، خیابانی سواره به عرض ۳۰ متر جولانگاه اتوبوس های برقی و خودروهای شخصی و تاکسی بود. در حال حاضر با حذف تردد سواره در بخشی از این محور (حد فاصل میدان امام حسین(ع) و میدان شهدا به طول ۱۲۵۰ متر)، این خیابان در پروژه ای با عنوان طرح ساماندهی و ارتقا کیفیت میدان امام حسین(ع)-محور ۱۷ شهرپور-میدان شهدا به پیاده‌راه تبدیل شده است. طرح‌های گوناگونی برای این میدان که انتهای پیاده‌راه ۱۷ شهرپور است، پیشنهاد شده است. طرح حاضر با توجه به فرآیند کل این پروژه که به صورت طرح اجرا در دست کار است، به تدریج تکامل یافته و صورت نهایی آن ممکن است متغیر باشد. در حال حاضر این طرح برای میدان شهدا پیشنهاد شده است. به منظور بررسی و تحلیل ویژگی‌های شهری محور ۱۷ شهرپور و میداين امام حسين و شهدا در ابتدا و انتهای محور، بررسی و مطالعات در سه حوزه راهبردی (فراگیر)، مؤثر (بلافاصل) و محلی (مداخله) صورت گرفته است. حوزه راهبردی، محدوده‌ای است به وسعت حدود ۶۵۰ هکتار که از شمال به خیابان شیخ صفی و میدان گرگان، از شرق به خیابان‌های شهید فتاحی منش، شهید علوی و شیخ‌الرئیس، از جنوب به امتداد شرقی زیرگذر امیرکبیر و از غرب به خیابان مصطفی‌خیمینی و بزرگراه صیاد شیرازی منتهی می‌شود. در این محدوده چشم‌انداز راهبردی برای تعیین نقش محور و میداين واقع در ابتدا و انتهای آن، متکی بر اسناد فرادست تدوین می‌شود. (باوند، ۱۳۹۱)



تصویر ۲- تصویر سه بعدی از طراحی نهایی محور ۱۷ شهرپور

در حوزه بلافاصل، بلوک‌های واقع در پیرامون خیابان ۱۷ شهرپور، محدوده‌ای به مساحت تقریبی ۱۰۰ هکتار بررسی می‌شوند. این بررسی، سنجش وضعیت عمومی حوزه و ارزیابی اثرات حذف تردد سواره از محور در بافت پیرامونی و تغییرات موردنیاز در طرح‌های فرادست (تفصیلی) را شامل می‌شود و در یک چارچوب کل‌نگر، برنامه کلی طراحی شهری مجموعه محور و دو میدان در هماهنگی با بافت پیرامونی تدوین می‌شود. در حوزه مداخله، برای پلاک‌های واقع در امتداد خیابان ۱۷ شهرپور و دو میدان امام حسین و شهدا، به مساحت تقریبی ۴۱ هکتار، مداخلات مستقیم و اقدامات اجرایی به‌منظور ساماندهی و ارتقای کیفیت مجموعه و دستیابی به یکسری فضای شهری مطلوب، تعریف شده و به این ترتیب، تکلیف همه پلاک‌ها و عرصه‌های واقع در آن روشن می‌شود.

### چارچوب نظری

با توجه به دیاگرام تحلیلی ابعاد فضایی که در مباحث قبل مورد مطالعه قرار گرفت و در نظر گرفتن نقش مؤثر مولفه تعاملات اجتماعی به عنوان متغیر وابسته، در این پژوهش شاخص‌های کیفی سرزندگی، انعطاف‌پذیری، ایمنی و امنیت، خاطره‌انگیزی به عنوان عوامل مؤثر در ارتقا کیفیت فضای شهری در محور مورد مطالعه، شناخته می‌شوند.

جدول (۳) چارچوب نظری (ماخذ:نگارنده)

چارچوب نظری		
تنوع عملکردی از حیث کاربری تنوع عملکردی از حیث زمان پذیرای فعالیت های جمعی قابلیت استفاده برای اقشار مختلف و کلیه سنین کاربری های خدماتی جاذب برای شهروندان ایجاد فضاهای مکث در طول مسیر ایجاد سکانس های متنوع ایجاد جذابیت های بصری با استفاده کفسازی ، نزیینات و نورپردازی	تنوع در طول مسیر	سرزندگی
امکان رابطه بصری بین مسیر و بدنه قابلیت دسترسی به پیاده راه با وسیله حمل و نقل عمومی خوانایی کامل مسیر استفاده از مقیاس انسانی در بدنه و جداره استفاده از مصالح متنوع در عین ایجاد وحدت دسترسی آسان به فعالیت ها و اماکن موجود در مسیر ایجاد پارکینگ جهت سهولت دسترسی شهروندان به پیاده راه	نفوذ پذیری	
عدم به کارگیری مبلمان صلب در نظر گرفتن تمهیدات برتب نصب سایبان و یا عناصر الحاقی دیگر استفاده از مصالح مرمت پذیر در کف و بدنه پرهیز از ایجاد اختلاف سطح و خرد کردن پیوستگی کف ایجاد قابلیت استفاده های متفاوت در روز و شب ایجاد قابلیت استفاده در روزهای تعطیل و فصول مختلف		انعطاف پذیری
حفظ کاربری های قدیمی با همان چهره سابق حفظ و تقویت شاخص های کالبدی که یادآور خاطرات جمعی می باشد برانگیختگی احساسات ایجاد ویژگی کالبدی مختص مسیر تعریف ورودی های مسیر		خاطره انگیزی
روشنایی و نورپردازی مناسب کاربری مختلط در طول مسیر حذف موانع حرکتی در طول مسیر حذف موانع بصری در عرصه مسیر کفسازی مناسب		ایمنی و امنیت

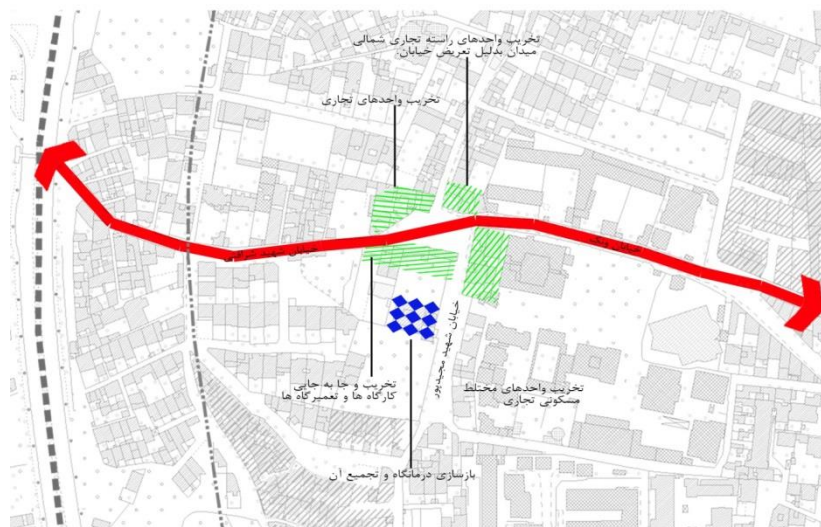
### نتیجه گیری

وقتی سخن از محله به زبان می آوریم، مفهومی بدیهی و بی نیاز از تعریف و تفسیر را در ذهنمان جای می دهیم. اما اگر در همان لحظه از خودمان بپرسیم محله چیست، به سادگی قادر به تعریف خواهیم بود و اصطلاح محله را بدون اطلاع از مفهوم واقعی و پیشینه بلند تاریخی آن به کار می بریم. اگرچه بازگشت به سازمان کهن محله های شهری به سادگی عملی نیست. با

این حال بازآفرینی مفهوم محله با اتکا به ضرورت‌ها و نیازهای زمانه و جایگاه کهن فرهنگی و تاریخی محلات، می‌تواند از یک سو سبب حفظ نظام اجتماعی و اقتصادی محلات تاریخی شهری و به دنبال آن جلوگیری از نابودی ساختار کالبدی آنها شود و از سوی دیگر شکل‌گیری مفهوم محله توسعه یافته شهری را سبب گردد.

### ارائه گزینه‌های طراحی: آلترناتیو شماره ۱ (حرکت سواره)

این گزینه بر مبنای حرکت سواره شکل گرفته است پس به دلیل ارجحیت حرکت سواره معابر برای جوابگو بودن به حجم تردد نیازمند تعریض هستند. در این طرح معبر اصلی سواره محدوده از میدان شیخ بهایی شروع شده و پس از عبور از میدان اصلی ده به سمت غرب ادامه یافته تا به بزرگراه چمران منتهی می‌شود. محور اصلی دیگر خیابان مجیدپور است که از میدان به سمت خوابگاه امتداد می‌یابد. همگی این محورها تعریض شده و پیاده‌روهای متناسب با حجم تردد پیاده برای آن‌ها پیش بینی شده است. ویژگی‌های این گزینه عبارتند از: تخریب و جابه‌جایی کارگاه‌ها و تعمیرگاه‌های جنوبی میدان، تخریب واحدهای راسته تجاری شمالی میدان بدلیل تعریض خیابان، تخریب واحدهای تجاری مسکونی مختلط تجاری خیابان مجیدپور و شرافتی بدلیل نیاز به تعریض خیابان، بازسازی درمانگاه و تجمیع آن با باغ خصوصی جنوبی، به منظور افزایش کیفیت و ظرفیت آن، تبدیل کاربری‌های بدنه مسیر شرقی- غربی به تجاری، مکانیابی بانک در شمال میدان، احداث پیاده رو در تمامی مسیرها با کیفیت مطلوب، تبدیل واحدهای فرسوده و فاقد ارزش به کاربری تجاری. نقاط ضعف کلی این گزینه با توجه به ویژگی‌های بیان شده عبارتند از: از بین رفتن هویت روستایی محدوده، محوریت حرکت سواره و توجه کمتر به پیاده، نادیده گرفتن پتانسیل‌های طبیعی محدوده، از بین رفتن کامل هویت و ساختار راسته تجاری شمالی.



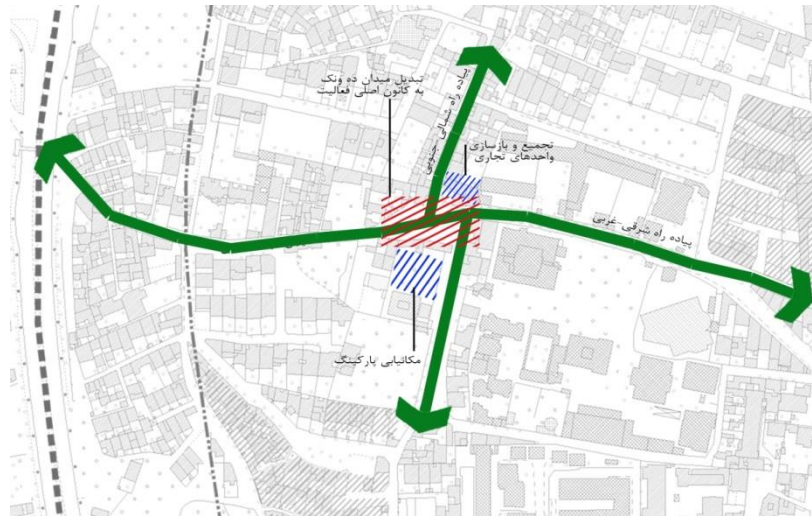
تصویر ۳- آلترناتیو شماره ۱ (حرکت سواره)

### آلترناتیو شماره ۲ (حرکت پیاده)

در این گزینه مسیر شرقی - غربی از میدان اصلی ده به سمت غرب به پیاده راه تبدیل شده و حرکت سواره در آن ممنوع می‌باشد. (بجز در مواقع اضطراری) همچنین راسته تجاری شمالی میدان و ابتدای مسیر جنوبی به سمت خوابگاه (خیابان مجیدپور) نیز به مسیر پیاده تبدیل می‌شود. این گزینه براساس حداقل تغییرات و تلاش برای حفظ ساختار اصلی ده شکل گرفته است. ویژگی‌های اصلی آن عبارتند از: تبدیل میدان ده و نک به کانون اصلی فعالیت، تجمیع و بازسازی واحدهای تجاری راسته تجاری شمالی و احیاء هویت آن، مکانیابی مرکز خرید در شمال میدان، ابنیه فرسوده و فاقد ارزش غربی تخریب شده، بازسازی و احیاء رستوران‌های غربی، دسترسی پیاده به میدان حفظ شود، مکانیابی پارکینگ در محدوده با استفاده از زمین بایر موجود. به طور کلی نقاط ضعف اصلی این گزینه عبارتند از: دسترسی پیاده به دانشگاه الزهرا و مدارس شرقی میدان همچنان با مشکل مواجه است، کاربری بیمارستان با مسیر تفریحی گرن شگری پیاده ناسازگار است، برای دانشگاه به عنوان کاربری



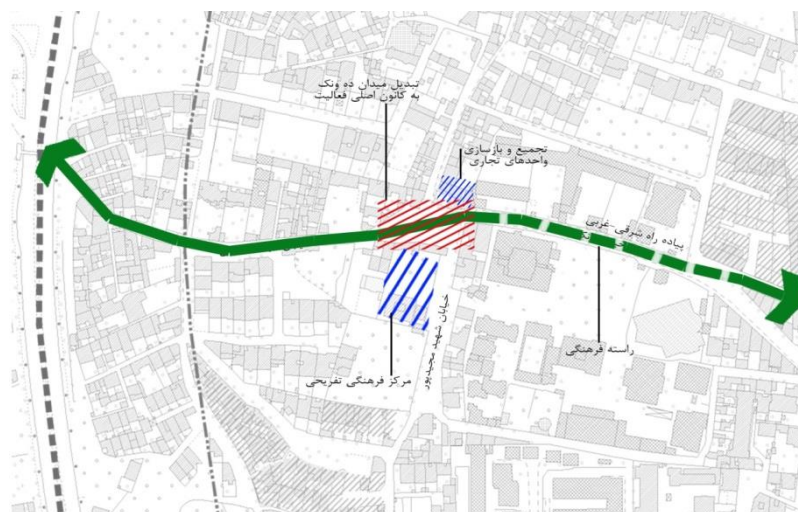
شاخص و هویت بخش در محدوده فکری نشده است.



تصویر ۴- آلترناتیو شماره ۲ (حرکت پیاده)

### آلترناتیو شماره ۳ (حرکت پیاده)

در این گزینه علاوه بر توجه به اهمیت حرکت پیاده، دانشگاه الزهرا نیز به عنوان عنصر شاخص و هویت بخش در محدوده مورد توجه قرار گرفته است. این گزینه و کانون فعالیت اصلی پیاده برای محدوده تعریف می‌کند: یک کانون فرهنگی در اطراف دانشگاه و کانون تفریحی گردشگری در طول مسیر غربی. علاوه بر این همچون گزینه پیش راسته تجاری شمال میدان احیا می‌شود. ویژگی‌های این طرح که مسیر پیاده ای از دوراهی شرق دانشگاه تا چمران را پیشنهاد می‌دهد، عبارتند از: تبدیل درمانگاه و باغ جنوبی آن به مرکز فرهنگی تفریحی، تبدیل واحدهای تجاری مسیر غربی دانشگاه (خیابان مجیدپور) به تجاری- فرهنگی، تعریف راسته فرهنگی در غرب دانشگاه و تعریف ورودی اصلی دانشگاه از آن جهت، مکانیابی پارکینگ در شرق و غرب محدوده و پارکینگ مخصوص دانشگاه، تجمع و بازسازی واحدهای تجاری راسته تجاری شمالی و احیا، هویت آن. بازسازی و احیا، رستوران‌های غربی، پیش بینی مسیر دوچرخه در تمام محدوده و پارکینگ مخصوص و با دسترسی به خوابگاه، میدان اصلی به عنوان کانون فعالیت اصلی و فضای تجمع، مکانیابی کاربری‌های تجاری و جاذب حرکت ده در طول مسیر.



تصویر ۵- آلترناتیو شماره ۳ (حرکت پیاده)

## ارزیابی گزینه‌های طراحی

در این مرحله آلترناتیوهای ارائه شده با اهداف و معیارهای طراحی سنجیده شده و میزان نزدیک شدن آلترناتیوهای طراحی به این معیارها تعیین کننده مطلوبیت و بهینگی آن‌ها خواهد بود. هدف اصلی این مرحله سنجش میزان موفقیت گزینه‌های موجود برای رسیدن به اهداف اصلی طراحی و انتخاب گزینه برتر است. اهداف اصلی در طرح حاضر همانگونه که بیان شد عبارتند از: ۱- ارتقاء قابلیت پیاده روی، ۲- افزایش ارتباط پذیری، ۳- استقرار کاربری‌های مختلط و متنوع در محدوده، ۴- بهبود کیفیت معماری و طراحی شهری، ۵- طراحی میدان و ایجاد فضای شهری، ۶- ایجاد سیستم حمل و نقل کارآمد، ۷- ارتقاء کیفیت منظر، ۸- ایجاد فضاهای تجاری فرهنگی در میدان.

جدول (۴) سنجش گزینه‌های پیشنهادی با اهداف (مأخذ: نگارنده)

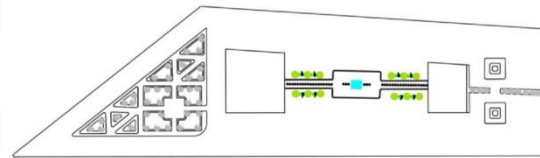
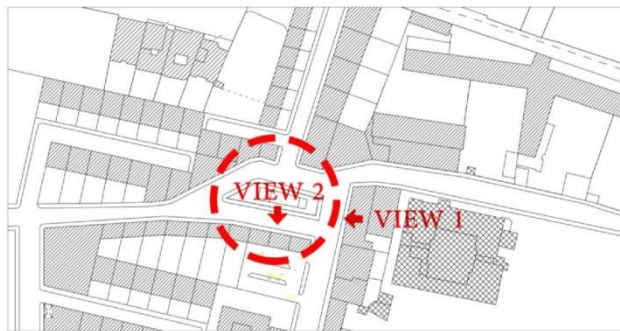
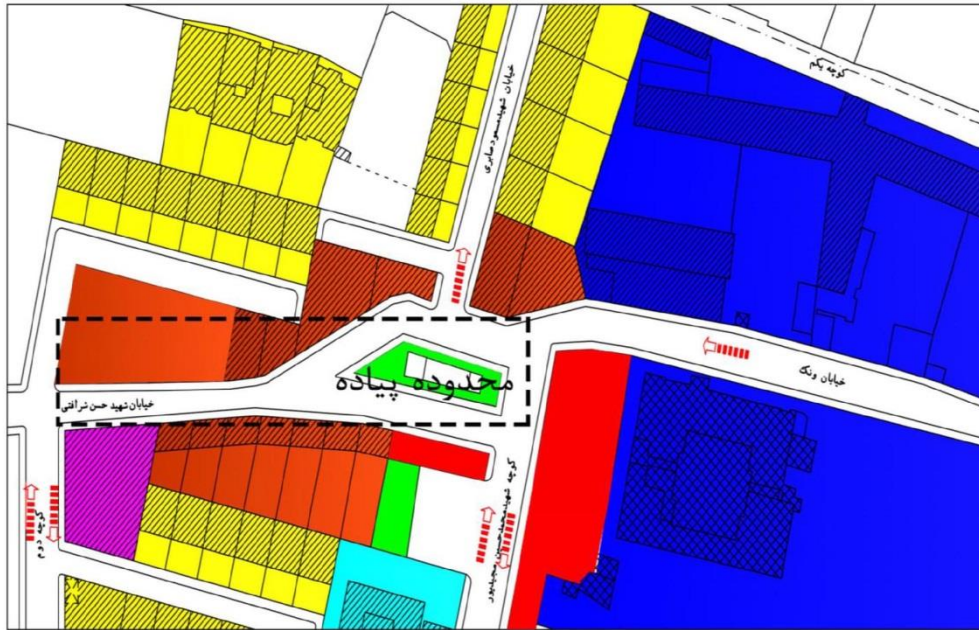
معیارهای طراحی	آلترناتیو "۰"	آلترناتیو "۱"	آلترناتیو "۲"	آلترناتیو "۳"
۰.۱	●	●	●	●
۰.۲	●	●	●	●
۰.۳	●	●	●	●
۰.۴	●	●	●	●
۰.۵	●	●	●	●
۰.۶	●	●	●	●
۰.۷	●	●	●	●
۰.۸	●	●	●	●
مجموع امتیاز	۱۰	۱۸	۲۲	۲۸

## نتیجه گیری

با توجه به جدول، آلترناتیو "۳" به عنوان گزینه بهینه عرض یابی می‌گردد. اختلاف چشم گیر امتیاز این گزینه با وضع موجود (آلترناتیو صفر) شایان توجه است. براین اساس به تدقیق ویژگی‌های این آلترناتیو می‌پردازیم.

بنابراین میدان ده ونک به مسیر پیاده تبدیل می‌شود. همچنین راسته تجاری شمال میدان با بازسازی واحدهای تجاری به صورت پیاده در خواهد آمد. خیابان مجیدپور که از میدان شرح شده و به سمت جنوب مسیر اصلی خوابگاه الزهرا است مسیر پیاده سوم منتهی به میدان را تشکیل می‌دهد. انتظار می‌رود با ساماندهی و بازآفرینی میدان محله، و اولویت بخشیدن به حرکت عابر پیاده شاهد ارتقای کیفیت محیط با حضور فعال عابر پیاده در فضای شهری باشد، به نحوی که با تسهیل مقصد عابران پیاده در فواصل کوتاه پیاده‌روی و ایجاد فضای محله و احیای آن به عنوان گروه خودکفا و پاسخگوی نیاز محله و فرامحله‌ای هم برای ساکنان و افراد دیگر محقق شده باشد، از طرف دیگر با تقویت و تسهیل حضور عابر پیاده باعث سرزندگی و هویت و فضایی با جاذبه گردشگری و فرهنگی برای محله ایجاد شده باشد و باعث پیوستگی آن با فضاهای شهری شود.





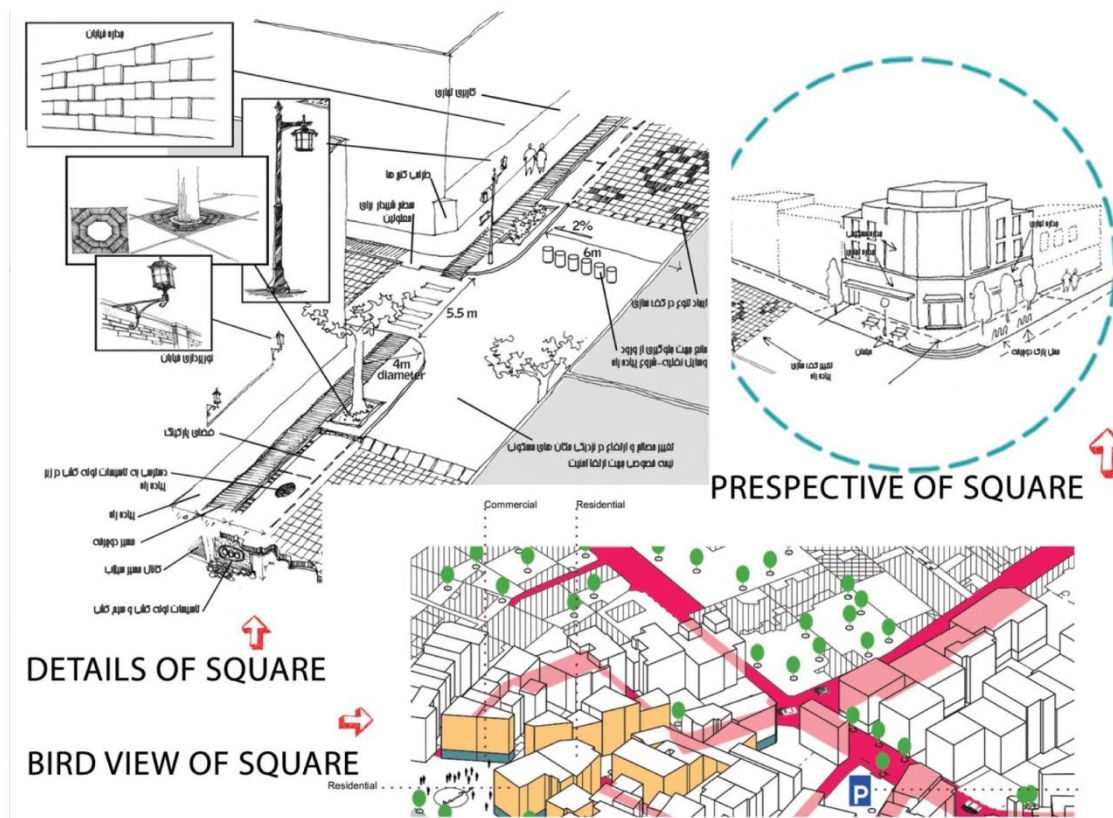
پلان فضای میدان



دید ۲: پرسپکتو از فضای میدان



دید ۱: پرسپکتو از فضای میدان



## منابع

- بحرینی، سید حسین، ۱۳۷۹، روش تحلیل و طراحی فضای شهری و معماری و فرهنگ، شماره ۶، صفحات ۴-۱۷.
- بحرینی، سیدحسین، ۱۳۷۸، تجدد، فرا تجدد و پس از آن در شهرسازی، چاپ دوم؛ موسسه چاپ و انتشارات دانشگاه تهران، صفحه ۱۵، ۱۹، ۲۹۲.
- پاکزاد، جهانشاه، ۱۳۸۲، معیارهای کیفی سنجش فضا، آبادی شماره ۳۹، شماره ۴ دوره جدید، صفحات ۹۴-۱۰۳.
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۳). گره، میدان، فلکه، بررسی معنا شناختی سه واژه در شهرسازی. ضمیمه نشریه شهرداریها، شماره ۶۷، آذرماه، صفحه ۱۶.
- پاکزاد، جهانشاه ۱۳۸۰، اصول و ضوابط طراحی فضاهای شهری، تهران، مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، وزارت مسکن و شهرسازی، صفحه ۳۴.
- پاکزاد، جهانشاه، (۱۳۸۶)، سیر اندیشه‌ها در شهرسازی. انتشارات شهرهای جدید، صفحه ۱۵
- پورجعفر، محمدرضا، (۱۳۸۵)، مبانی بهسازی و نوسازی بافت قدیم شهرها. تهران. انتشارات پیام. چاپ اول، صفحه ۵.
- توسلی، محمود (۱۳۷۱)، طراحی فضاهای شهری، فضای شهری و جایگاه آنها در زندگی و سیمای شهر، فصلنامه آبادی، شماره ۷، ۱۶-۲۴.
- حبیبی کیومرث، بهزادفر بهروز، جابری آیرین، ۱۳۹۰، پیاده راه: محرک توسعه در بافت کهن شهری بررسی نقش محور استروگت در شهر کپنهاگ، منظر، دوره ۳، شماره ۱۵، صفحه: ۵۵-۶۱

- حبیبی، سید محسن ، ۱۳۸۰، مسیر پیاده گردشگری، نشریه هنرهای زیبا ، شماره ۹، صفحه ۴۴.
- حبیبی، سید محسن، ۱۳۷۹، فضای شهری: برخورد نظریه‌ای، مجله صفا، شماره ۳۳، تهران، دانشگاه شهید بهشتی، صفحات ۱-۱۳.
- حبیبی، سید محسن، (۱۳۸۶)، مقصودی، ملیحه، مرمت شهری. انتشارات دانشگاه تهران. چاپ ششم. ویرایش جدید، صفحه ۵۳ و ۱۵.
- حبیبی، محسن، ۱۳۷۲، چگونگی الگوپذیری و تجدید سازمان استخوان‌بندی محله. هنرهای زیبا، شماره ۱۳ صفحات ۱۰ و ۱۱۲.
- حناچی، پیروز، (۱۳۸۶)، بررسی تطبیقی تجارب مرمت شهری در ایران و جهان " (با نگاه به بافت تاریخی شهر یزد)". سبحان نور.
- خدابخشی، شهره، ۱۳۸۱، شهروندان، فضای شهری، نشانه‌های شهری، دانش نما، شماره ۹۱-۸۸، صفحات ۵۱-۵۷.
- سعیدنیا، احمد ، ۱۳۸۱، حمل و نقل شهری، انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، صفحه ۳۳.
- سلطان زاده، حسین، ۱۳۸۵، فضاهای شهری در بافت‌های تاریخی ایران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، صفحه ۸۶.
- صادقی علیرضا، پورجعفر، محمدرضا، تقوایی علی اکبر، ۱۳۸۸، طراحی خیابان‌های پیاده محور، فصلنامه آبادی، شماره ۶۳، صفحه ۴۸.
- فرخ زنوزی، عباس، (۱۳۸۰)، "ضرورت نوزایی شهری". فصلنامه هفت شهر. سال دوم. شماره چهارم ، صفحه ۹.
- فصلنامه عمران و بهسازی شهری هفت شهر، (۱۳۸۲)، شماره ۱۳، صفحه ۱-۲۰.
- قریب، فریدون، ۱۳۷۶، طراحی میدان‌های شهری، مجله هنرهای زیبا، شماره ۲، صفحه ۳۳.
- کریر، راب، ۱۳۷۵، فضای شهری، ترجمه خسرو هاشمی نژاد، موسسه انتشارات جهاد دانشگاهی، صفحات ۱۷-۱۹.
- لنارد، کروهرست، ۱۳۷۷، سوزان وهنری، طراحی فضای شهری و زندگی اجتماعی، معماری و شهرسازی، انتشارات مرکز تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، صفحه ۸۲.
- لنگ، جان ، ۱۳۸۵، طراحی شهری، ترجمه سید حسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، صفحات ۱۰۶-۱۰۷.
- مرادی، نازیلا، ۱۳۷۹، بازگشت به گذرهای پیاده، نشریه شهرداریها، شماره ۱۸، صفحه ۷۱
- منشور نوشهر گرای، ۱۳۸۷، مترجم : عیله‌رضا دانش، رضا بصیری مؤدهی، انتشارات پردازش و برنامه‌ریزی شهری. (وابسته به شهرداری تهران)، صفحه ۸۰-۸۱.
- مهندسین مشاور باوند، ۱۳۹۱.
- American Planning Association, 2006. Planning and urban design standards. John Wiley & Sons. Hoboken. New Jersey.
- Appleyard, Donald (1981); Livable Streets, Berkeley: University of California Press.
- Bahreiny, S Hoseini (2007); Urban Design Process, University of Tehran Press, 4<sup>th</sup> Edition, Tehran.
- Brambila, Roberto & Gianni Longo, (1977); For Pedestrians Only Planning and Management of Traffic Free Zones, New York, Whitney library of Design.
- Design lively pedestrian-oriented urban space in ancient neighborhood and old texture of the city
- Fruin, J., (1971); Pedestrian Planning and Design, New York.
- Gehl , Jan , 1987, Life Between Buildings, Using Public Space.
- HassKlau, C (1990); the Pedestrian and City Traffic, London: Belhaven Press.
- Izadi. M. S (2006) A Study on Citycenter regeneration A comparative analysis of two different approaches to the historic citycenters in Iran. Newcastle University.

- Jacobs, Jane (1961); *The Death and Life Great American Cities, The Failure of Town Planning*, New York: Vintage.
- Mohammadzaheh, Rahmat, (2005); *Modernity and Urbanism; Case Study of Tabriz Fabric Texture*, PhD Theses, Jamali Firooz, Tabriz University, Geography & Urban Planning Group.
- Pusharev, B.S & Zupon, J. M, (1975); *Urban Space for Pedestrian*, Cambridge, Mass, Mitpress.
- Simpson, B, J, (1988); *City Center Planning and Transport*, England, Van Strand Vein bold.

## ABSTRACT

Human Being as the main part in making the urban space and the main consumers has always brought freshness and a social life for the city by participating in public urban spaces. Taking a walk has always been the primary way of movement among the society because it doesn't cost any and it is also accessible until when the industrial revolution changed everything. Since then moving between places by foot was replaced by automobiles and other vehicles. After that during the modernity in the 20th century, urbanism was being developed based on machines. Gradually pedestrians as an important aspect of the city was forgotten and urban areas which were used to shape according to pedestrians movement started to be managed and designed based on automobiles. In recent years, due to all the problems caused by urbanism paying much more attention to machines rather than human, like air pollution, fossil fuel reduction, freshnessless and our loss in the identity and social life in the city, urbanism and city management according to walkability has become a priority again and pedestrian cross would be lead to appropriate relationships between citizens. In order to do so, main streets of the cities which are the commercial areas as well, play quite a significant role. These places absorb a great number of pedestrians and it also shows the life style in the city. Now a day, the residential space in the city center neighborhoods make up the most space that everyday citizens are associated with urban space is the most important element. Unfortunately, today in the center of the neighborhood as the direction of movement and access roadway role played by the environment in which the expression of the people's social interactions. For the moment, quality and attractiveness of public urban areas has become one of the most important demands of the citizens. The context of the implementation of its features are favorable for the development of social interaction and it also plays an important role in stimulating economic market areas pedestrian zones surrounding neighborhoods and areas that are in various activities. The result of physical identify in the context of the district`s center occurred as urban design, therefore by recognizing the best location to create or develop the district center and also recognizing it`s required function to get arranged this the urban design process was conducted in this thesis it has been an attention to achieve an environment which can be a model to guide the future developments by restoring the power of district such as culture and tourism attraction Of the district and also preparing model essential requirements.

The following research, considering the pedestrians movement as a priority, is going to make some urban space criteria considering the pedestrian-friendly streets and pedestrians prior to other aspects. It is also going to correct and improve the public areas and automobile oriented urban space by choosing a main commercial area in dense residential places and ancient neighborhood to improve it is walkability and make it more people oriented.