

نخستین کنفرانس ملی به سوی شهرسازی و معماری دانش بنیان

۳، اردیبهشت ماه، ۱۳۹۶، تهران، ایران

گردشگری فرهنگی با محوریت پیاده راه سازی در بافت های تاریخی شهر (با مقایسه تطبیقی نمونه های موفق اجرا شده خارجی و ایرانی)

رضا شهری^{۱*}، حیدر زمانی^۲

*۱- کارشناسی ارشد مهندسی معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد بین المللی جلفا، ایران.

Emil:rezashahri21@yahoo.com

۲- کارشناسی ارشد مهندسی معماری، مدرس دانشگاه و آموزش و پرورش، خوی، ایران.

Emil:heydar-zamani@gamil.com

چکیده

امروزه سخن از آن است که می توان به بافت های کهن شهری، اندیشه ای نو را تزریق کرد، اندیشه ای که اجازه می دهد اشیاء و چیزهای دورو بر به زندگی شهری وارد شوند و در باز تولید فضای شهری نقش جدی و معناداری بازی کنند و بدین ترتیب ساکن شهر را با فضای شهری و اجزاء متشکله ی آن درگیر کرده، در خاطره او جای گرفته و او را به خاطره سازی در شهر وادارند. هویت و فرهنگ هر شهری در بافت های تاریخی آن وجود دارد و احیای این بافت ها به خاطر این دو عوامل و عوامل فراوان دیگری ضرورت مطالعه در این مورد را مهیا می سازد. جنبش پیاده راه سازی از چندین دهه ی اخیر با تاکید بر مسائل اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی به وجود آمده است و طی این چند دهه اکثر مراکز شهر های بزرگ و بخش های تاریخی به مناطق پیاده مدار تبدیل شده اند. در این مقاله با بررسی مبانی نظری و استخراج ابعاد هفتگانه باززنده سازی بافت های تاریخی و همچنین موارد مرتبط با پیاده راه و تحلیل این مبانی، دیاگرام ارتباطی این ابعاد و عوامل ترسیم شده و نتیجه تاثیرات مستقیم همه موارد مرتبط با پیاده راه و پیاده مداری بر روی همه ابعاد باززنده سازی به دست آمده است.

کلمات کلیدی

گردشگری فرهنگی، پیاده راه سازی، بافت تاریخی شهر.

۱- مقدمه

توسعه یافته هر چه فرهنگ سنتی تر باشد دیدنی تر و تماشایی تر است و بهتر برای آن خرج می کنند. برعکس برای بسیاری از مردم جهان سوم هر چه فرهنگ مدرن تر باشد جذابتر است. تمامی فرهنگها می توانند فرهنگ خود را به عنوان کالای قابل فروش عرضه کنند. در جهان سنتی، فرهنگ در قالبهای فکری و رفتاری شکل می گیرد که در هر جامعه ای بنیاد زندگی جمعی را تشکیل می دهند و از نسلی به نسل دیگر انتقال می یابند. هنجارهای فرهنگ سنتی برگرفته از میراثی است که به نسل امروز رسیده است. فرهنگ سنتی با توجه به شکل گیری نوستالژی در جوامع پسا صنعتی می تواند جاذب

فرهنگ "مجموعه باورها، دانش ها، معارف، و آداب و رسوم و ارزش هایی است که جامعه ای بر مبنای اعتقادات خود آن را تکامل بخشیده و بر اساس آن مجموعه مشی می نماید، و در این روند، هدف او رسیدن به تعالی و تکاملی است که جهان بینی اش برای او تعریف و تبیین نموده است (نقی زاده، ۱۳۸۱، ۶۳). فرهنگ را می توان در دو گروه کلی فرهنگ سنتی و فرهنگ مدرن تقسیم بندی کرد. اما اصولاً هیچگونه تقسیم بندی ای دارای قطعیت نیست. برای مردم کشورهای

نخستین کنفرانس ملی به سوی شهرسازی و معماری دانش بنیان

۳، اردیبهشت ماه، ۱۳۹۶، تهران، ایران

انسانی در سطح شهر، نابودی فضاهای شهری و ارتباطات چهره به چهره، افزایش تراکم در مراکز شهری و افزایش میزان تصادفات در شبکه معابر، از بین رفتن ایمنی و امنیت عابرین پیاده، کاهش ارزش عابر پیاده، و به طور کلی موجب تنزل کیفیت محیط از منظرهای مختلف گردیده است و امکان بهره گیری از موقعیت مکانی محیط را به شدت کاهش داده است و در نهایت منجر به بروز محیطی با کیفیت پایین به خصوص برای عابرین پیاده شده است (رفیعیان، صدیقی و پورمحمدی، ۱۳۹۰، ۴۲).

۲- روش تحقیق

تحقیق حاضر به صورت کیفی و توصیفی انجام پذیرفته و همچنین با شیوه استلالی، و در روش گردآوری اطلاعات به منابع و متون معتبر کتابخانه ای، استنادی تاریخی و میدانی ها انجام شده و به شبکه جهانی اینترنت نیز ارجاع شده است.

۳- پیشینه پژوهش

در پژوهش انجام شده تحت عنوان طراحی پیاده راه و تأثیر آن بر کیفیت زندگی در بافت تاریخی شهرها، مطالع موردی پیاده راه تربیت تبریز، نوشته حسین کلانتری خلیل آباد و همکاران (۱۳۹۵)، تأثیرات پیاده راه بر کیفیت زندگی شهری نشان می دهد که کیفیت فضاها در بیشتر شاخص ها به ویژه شاخص اجتماعی مانند شاخص های دسترسی، زیبایی شناسی، استخوان بندی، توده فضایی و نمای شهری، کف سازی و مبلمان و علائم شهری و کیفیت رفتاری بهبود یافته است. حمید محمدی و همکاران (۱۳۹۲)، امکان سنجی پیاده راه سازی در محورهای شهری، محور مسجد جامع واقع در بافت تاریخی یزد را مورد پژوهش قرار داده اند، این تحقیقات امکان معرفی شاخص هایی که بر روی میزان ترجیحات مردم و نیز تصمیم مردم برای پیاده روی در یک مکان خاص اثر دارد را مشخص می نماید. ارم مجتهد سیستانی (۱۳۹۴)، شاخص های کیفی مطلوبیت پیاده راه و خیابان های شهری، مکان یابی مسیر پیاده رو بخصوص در بافت های تاریخی از اهمیت بالقوه ای برخوردار است و برای بهبود کیفیت و منظر سازی این مسیرها با عواملی همچون؛ تنوع، سر زندگی، انعطاف و ایمنی و همچنین با توسعه حمل و نقل و معضل ترافیک، تنگ شده معابر برای پیاده روی، توجه نکردن به عابر پیاده در سطح شهر و پایه ریزی بر اساس حمل و نقل، می توان اشاره کرد. محمود رضایی (۱۳۹۲)، سنجه های پیاده پذیری (نقش پیاده راه سازی در بهبود حس مکان)، بیشتر به مقوله های غیر بصری، آرامش، امنیت و کنش های مردمی می

گردشگرانی باشد که در پی مکانهایی با فرهنگ سنتی اند تا اصالت معنایی را در آنها تجربه کنند. بنابراین فرهنگ سنتی که هنوز اصالت فرهنگی دارند می تواند گردشگران بسیاری را به خود جذب کند. پس بطور کلی، فرهنگ یکی از مهمترین عواملی است که سبب ایجاد انگیزه به منظور مسافرت به مناطق مختلف درون و برون مرزی می شود. به این نوع گردشگری که فرهنگ مهمترین عامل در جذب گردشگر می باشد گردشگری فرهنگی گفته می شود. از این رو تاکید بر فرهنگ به عنوان سنگ بنای توسعه گردشگری اساسی است. بنابراین شناخت و تقویت پتانسیلهای فرهنگی باید از راهبردهای توسعه گردشگری واقع شود.

مسیرهای پیاده، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آن ها تسلط کامل با عابر پیاده است. مسیرهای فوق را می توان ابزاری برای فعالیت جمع دانست که کیفیت محیطی را بالا برده و سلامت اجتماعی را تقویت می کنند. یک پیاده راه اغلب شامل تجهیزاتی برای ارتباطات اجتماعی وسیع تر، گسترده تر و نزدیک تر است (پاکزاد، ۱۳۸۶، ۲۷۹-۲۸۱)، برخی مسیرها توسط نمایش اجناس، کافه های خیابانی و ... جان گرفته و زنده به نظر می آیند. چنین مسیرهایی مقصد نیز هستند مکان هایی هستند برای آمدن، ماندن و شرکت در زندگی شهری. به عبارت دیگر، مسیر تبدیل به اتاق شهری می شود، جایی نه فقط برای عبور، بلکه برای ماندن و متعلق بودن (کرمونا، ۲۰۰۷، ۱۸۶).

باززنده سازی طیف متنوعی از موضوعات و مسائل را دربر می گیرد و از آنجایی که اماکن و محل ها در حال تغییر و تحول دائمی هستند، این مسائل و موضوعات نیز به نوبه خود تحت تاثیر محرک ها و متغیرهای گوناگون درونی و بیرونی قرار می گیرد، که به طور دائمی در حال تغییر هستند. امروزه بافت های تاریخی اکثر شهرهای کشورمان به دلیل فقدان حیات شهری، رو به ویرانی نهاده اند. این بافت ها در روند رو به گسترش شهرها از گذشته تا حال، دربردارنده تاریخ مستند هر دوره هستند. چنانچه معماری را به عنوان پیکره ای واحد در نظر بگیریم که فرهنگ ملی و اسطوره های قومی یک ملت در آن متجلی می گردد، می توان به نقش انتقالی و انعکاس زمانی این معانی از نسلی به نسل دیگر صحنه گذاشت. در جهت احیاء و باززنده سازی بافت ها و نیز استحکام بخشی بناهای فرسوده آنها، راهکارهایی متفاوت ارائه شده اند (راستی و همکاران، ۱۳۸۴).

در گذشته عابر پیاده به عنوان عنصر اصلی در برنامه ریزی و طراحی شهری مورد توجه قرار می گرفت و مقیاس انسانی در همه ابعاد و جهات حرف اول را عنوان می کرد. هم اکنون، رشد شهرنشینی و ازدیاد وسایل نقلیه در کشور باعث از بین رفتن مقیاس

نخستین کنفرانس ملی به سوی شهرسازی و معماری دانش بنیان

۳، اردیبهشت ماه، ۱۳۹۶، تهران، ایران

۱. تشویق و تسهیل کار متصدیان حفظ و مدیریت میراث (میراث فرهنگ مادی و معنوی) به منظور نشان دادن اهمیت میراث به جامعه میزبان و بازدیدکنندگان.

۲. کمک به پیشرفت صنعت گردشگری برای حمایت و اداره گردشگری به شیوه هایی که میراث و فرهنگهای زنده جامعه میزبان را محترم شمارد و آن را اصلاح کند.

۳. تسهیل و تشویق گفتگو میان طرفداران محیط زیست و متولیان صنعت گردشگری درباره اهمیت و شکنندگی مکانهای میراث، مجموعه ها و فرهنگهای زنده برای دستیابی به آینده ای پایدار برای آنها.

۴. تشویق تدوین کنندگان طرحها و سیاستها برای شکل دادن به اهداف و راهبردهای جامع و قابل اندازه گیری مرتبط با ارائه و تبیین مکانهای میراث و فعالیتهای فرهنگی در زمینه حفظ و نگهداری از آنها (ایکوموس، ۱۳۸۱، ۱۵۹ - ۱۶۰).

شکل گیری گردشگری فرهنگی در هر منطقه به امکانات محل و ارائه جذابیتهای موجود، پشتیبانی محلی و منطقه ای از گردشگری فرهنگی در مفهوم ساختار اجتماعی و سازمانی و شکل دادن به یک چشم انداز فرهنگی است. افزایش آگاهی ساکنان پیرامون فواید و مضرات گردشگری می تواند مفید باشد. به طور کلی گردشگری فرهنگی در هر منطقه می تواند از آثار زیر رونق یابد: (Bachleitner, 1999, 202)

- دوباره کشف کردن و اهمیت یافتن امتیازات و آثار فرهنگی گمشده ساکنان محلی،
 - امکان تشخیص و توسعه آگاهیهای منطقه ای در بعد فضایی و هویت فرهنگی و توسعه فزاینده،
 - یک احساس خوب به یک فرهنگ،
 - ایجاد زیربنای اقتصادی در یک دوره بلند مدت،
 - افزایش تعاملات اجتماعی میان اهالی بومی و گردشگران منطقه،
 - افزایش اشتغال در یک اقتصاد در حال رکود،
- "گردشگری فرهنگی به روشهای متفاوتی تعریف شده ولی یک مساله معمول در لین تعاریف، تاکید بر یادگیری، تجربه یا فهم فعالیتهای فرهنگی، منابع فرهنگی یا فرهنگهای دیگر می باشد" (Douglas, 2001). بر طبق آنچه که مورد بررسی قرار گرفت، آنچه که در گردشگری فرهنگی بارز است، حضور حداقل یک عامل فرهنگی در گردشگری است. بطور کلی گردشگری فرهنگی را می توان بصورت زیر تعریف کرد: "گردشگری فرهنگی گونه ای از گردشگری است که گردشگر از عناصر فرهنگی - تاریخی و میراث فرهنگی (از جمله ابنیه تاریخی، آداب و سنن مردم، عقاید و مذهب

پردازد. علی محمد سعادت (۱۳۹۳)، نقش پیاده راه ها در بازنده سازی و احیای بافت های تاریخی به این نکته اشاره می کند که حرکت عابر پیاده از لحاظ قدمت و اهمیت بر دیگر اشکال جابجایی انسان در محیط ارجحیت دارد. محمد رضا حقی و همکاران (۱۳۹۴)، در پژوهش ارزیابی و مقایسه دو سیاست پیاده راه سازی و پیاده مداری در مراکز شهری، مطالع موردی: بافت مرکزی شهر همدان، نیز بر ارتقای کیفیت محیطی و احیای خصوصیات تاریخی - فرهنگی مراکز شهری تاکید دارند.

۴- گردشگری فرهنگی

"مفهوم فرهنگ از چشم انداز جغرافیایی، الگوهای رفتار آموخته شده انسانی را دربر می گیرد. این الگوها در چهارچوب انتقال ایده ها، اسطوره ها و تصورات از نسلی به نسل دیگر یا از گروهی به گروه دیگر، چشم انداز فرهنگی را در هر محیط جغرافیایی بر پایه میراث و واقعیات ذهنی و اجتماعی و فنی شکل می دهد" (هاگت، ۱۳۷۵، ۳۸). در برهه ای که جهانی شدن رو به افزایش است، حفظ و نگهداری از چشم - اندازهای فرهنگی بومی، مستلزم معرفی و تبلیغ آن است، یعنی اینکه جهانی بیاندیشیم و محلی عمل کنیم. در اینصورت است که در عین احترام به قوانین جهانی، فرهنگهای بومی نیز پاس نگهداشته می شود. همچنین دستیابی به توسعه فرهنگی یک حق محسوب می شود. بدین جهت شناخت دیگر فرهنگها و میراث حاصل از آنها به پدیده ای ضروری مبدل گشته است. بر این اساس گردشگری فرهنگی، در بعد مفهومی، حرکت انسان و جدا شدن وی از محل سکونتش با هدف دیدار از جاذبه های فرهنگی، بدست آوردن اطلاعات و تجارب جدید می باشد. در بعد فنی، گردشگری فرهنگی شامل حرکت انسان برای دیدن جاذبه های فرهنگی خاص همچون مکانهای میراث فرهنگی، نشانه های زیباشناختی و فرهنگی، هنرها و نمایشها، که در خارج از مکان معمولی سکونت قرار دارد، می شود.

گردشگری در عصر حاضر در پی تنوع و کیفیت بهتر است، باید توجه داشت که در گذشته ای نه چندان دور اکثر گردشگران به دنبال لذت و تفریح محض بوده اند، در حالیکه در عصر پیدایش گردشگری فرهنگی و گردشگری محیط زیست و غیره، بخش زیادی از گردشگران در کنار لذت جویی به دنبال آموختن، دانستن، تجربه اندوختن و درک فرهنگها و محیطها و اسرار طبیعت و یا رفع نیازهای روحی هستند. بنابراین عمق بخشیدن به اهداف مسافرت خواست گردشگر شده که باید خواست موسسات گردشگری هم بشود. منشور گردشگری فرهنگی طی انتشار بیانیه ای اهداف زیر را مدنظر دارد:

نخستین کنفرانس ملی به سوی شهرسازی و معماری دانش بنیان

۳، اردیبهشت ماه، ۱۳۹۶، تهران، ایران

صحیح و دقیق روند تاریخی و وضعیت موجود و برنامه ریزی برای حفاظت و از همه مهم تر، احیاء و استفاده مناسب از این آثار است. شاید بتوان "راه" را نخستین نمود آدمی دانست (لوکوربوزیه به نقل از شولتز، ۱۳۸۴، ۳۶). راهها جزء اصلی ترین عناصر ساختاری شهر هم به لحاظ عملکردی و هم به لحاظ ذهنی و ادراکی می باشند که ارتباط بین سایر عناصر شهر را ممکن می سازند. این کار ساده معمولاً بوسیله خیابانها انجام شده که در یکی از فرم های کوچه، بلوار، دوربرگردان، جاده های پرپیچ و خم و غیره می باشند" (رابرتز، گرید، ۱۳۹۰، ۵۶). در یک حوزه عرفانی به ندرت یک مسیر صرفاً یک راه است، بلکه این مسیر محل حرکت بازدید کنندگان و زائران است تا خود را به زیارتگاه برسانند، طی مسیر در این صورت یعنی گذران یک سفر مملو از لایه هایی از معانی، استعاره ها و منابعی غنی برای بیان و خواننده شدن. در منظرهای مقدس حرکت، راه و دروازه، همیشه همپوشانی دارند و تحولات معنوی در آستانه یا محل تلاقی آنها صورت می - گیرد. نوع ارتباط این عناصر ممکن است واقعی یا ذهنی باشند. راه همزمان هم راه است هم مرز و هم دروازه" (اسپین، ۱۳۸۴، ۴۶).

۶- پیاده راه عنصر اصلی در طراحی فضاهای شهری، گردشگری فرهنگی

در بافتهای تاریخی ایران علاوه بر فعالیتهای ارتباطی و دسترسی که یکی از مهمترین کارکردهای فضاهای شهری و ارتباطی به شمار می آید، فعالیتهای دیگری نیز در این فضاها جریان می یافت. نخستین فعالیت اجتماعی جاری در معابر و کوچه ها، تماس و ارتباط خصوصی بین افرادی بود که در هنگام ملاقات یکدیگر به گفتگو می ایستادند و به تبادل افکار می پرداختند" (سلطان زاده، ۱۳۷۰، ۳۹). همچنین راهها محل برگزاری بسیاری از مراسم و آیین های ملی، مذهبی و حکومتی بودند. راهها در بافت تاریخی شهرهای ایران پیوند دهنده بین فضاهای شهری و میادین بودند که موجب ایجاد اصل هم پیوندی اجزاء و عناصر شهری بوده اند. این انسجام و یکپارچگی اجزاء و عناصر شهری از بازار، مسجد، مدرسه و... یک کلیت از شهر را به تصویر می کشاند که موجبات ایجاد وحدت، هویت و خوانایی در شهر را فراهم آورده است. ایجاد مسیرهای پیاده شهری و تبدیل محدوده سواره ای که دارای پتانسیل های لازم جهت پاسخگویی به نیازهای فعالیتی، زیست محیطی و فرهنگی در شهر است، یکی از ابعاد توسعه است که برای حل مشکلات و معضلات امروز شهرها و ایجاد ارتباط میان انسان و محیط زیست متصور است.

و... بهره می برد. این نوع گردشگری به نوعی خاصیت آموزشی برای گردشگر دارد و سبب آشنایی گردشگر با فرهنگ، سنت و ویژگیهای افراد آن قوم یا سرزمین می شود."

۱-۴- ارتباط دو مقوله فرهنگ و گردشگری

"فرهنگ رمزی است که می آموزیم و در واقع وجه مشترک بین ما و دیگران است." یادگیری" و در میان گذاشتن ایده ها به "ارتباط" نیاز دارد و ارتباط هم به رمزگذاری و نمادهایی نیازمند است که باید آموخته شود و مشترک گردد. از این رو "فرهنگ" و "ارتباطات" جدانشدنی نیستند" (اسمیت، ۱۳۷۹، ۱۸). یکی از شیوه های ارتباط بین فرهنگی، "گردشگری" است. اگر به فراگرد ارتباطی ای که در اثر فعالیتهای گردشگری به وجود می آید به دقت بنگریم ردپای شش عنصر را که شامل "گردشگر"، "میزبان"، "انگیزه"، "جاذبه"، "تاثیر" و "بستر" است در می یابیم. در هر فعالیت گردشگری این عناصر قابل تشخیص اند و هر جا که امکان گردآمدن این عناصر در کنار هم فراهم باشد می توان گفت که گردشگری به عنوان یک "ارتباط میان فرهنگی" در حال شکل گرفتن است" (همایون، ۱۳۷۶، ۲۲۸).

۵- اهمیت بافتهای تاریخی در گردشگری فرهنگی پیاده راه

حوزه های فرهنگی - تاریخی شهرها، به عنوان ابزار مهمی برای هویت بخشی به یک مکان یا فضای شهری و یا حتی کل شهر عمل می کنند. این مناظر، دارای تصویر ذهنی شفاف و واضحی در ذهن ساکنین شهر هستند و به تدریج در طی روند شکل گیری شهرها و در طول تاریخ به وجود می آیند. آن ها قادر هستند روابط جمعی را میان شهروندان شکل دهند و در یادها و خاطره ها باقی بمانند. این گونه مناظر از عملکرد نمادین برخوردارند که هم از لحاظ کارکرد و هم از لحاظ بصری، به واسطه ی یگانه بودن (قطب بودن و بی مانند بودن) ، توانسته اند به عنوان نماد های شهری در پیرامون خود کارکرد یابند و یا بخشی از شهر، به نام آن ها خوانده شود. عناصر فرهنگی، ضمن آن که عامل هویتی در شهر محسوب می شوند، بر زندگی، فعالیت و سیمای عمومی منطقه هم تاثیر می گذارند. این آثار، در تعریف هویت شهر، ایجاد ارتباط تاریخی بین مردم و شهر هم چنین در جذب عملکردها و گروه های اجتماعی خاص و در سایر موارد فرهنگی و اجتماعی و حتی اقتصادی شهر هم، ایفای نقش می کنند. بهره گیری مناسب و مطلوب از این پتانسیلها و امکانات بالقوه، منوط به شناسایی

نخستین کنفرانس ملی به سوی شهرسازی و معماری دانش بنیان

۳، اردیبهشت ماه، ۱۳۹۶، تهران، ایران

مجموعه های تجاری بزرگ و تحت عنوان مال ها، مبحث توجه به ایجاد مسیرهای پیاده به اجرا درآمده است. خصیصه مشترک تمامی این اقدامات اولویت بخشی به حضور عابر پیاده با هدف احیای حیات مدنی بود. احداث مسیر ویژه پیاده علاوه بر آنکه در تجدید حیات مراکز شهری نقشی انکارناپذیر ایفا می کند، با فراهم آوردن تعاملات اجتماعی به شهروندان اجازه می دهد در محیطی آرام، بدون اینکه هر لحظه خطر برخورد یا تصادف با خودرو را احساس کنند، حواس خود را کاملا معطوف انتخاب جنس، حظ بصر یا پیاده روی بی دغدغه کنند. "پیاده راه چیزی بیش از مجموعه ای از مغازه هاست. این مکانها زمینه های فرهنگی، تفریحی، فراغتی، گردش، زندگی مدنی و تبادل دیدگاهها، عقاید و نظرات جامعه را فراهم می آورند" (تیبالدو، ۱۳۸۵، ۲۷). بازی کودکان، آسایش سالمندان و گذران اوقات فراغت جوانان از جمله کارکردهای یک محور پیاده است. محورهای پیاده شور و نشاط را به شهرها باز می گردانند و اغلب دیدارهای اتفاقی یا برنامه ریزی شده در آنها صورت می گیرد. مهمترین آثار و نتایج طراحی محورهای پیاده عبارتند از: بهبود مدیریت ترافیک و آرام سازی فضای شهری، امنیت و ایمنی پیاده، بهبود سیما و منظر شهری، بهسازی زیست محیطی فضای شهری، سهولت در دسترسی به مراکز خرید و تسهیل ارائه خدمات، تشویق مردم به استفاده از حمل و نقل عمومی، اعتلای زندگی اجتماعی و توسعه فعالیت های فرهنگی. در کشور ما اکثر شهرها در بطن شبکه- های شهری از امکانات قوی بسیاری برای ایجاد محورهای پیاده برخوردار هستند. پیاده روی، برترین شکل ایجاد تعامل انسان با محیط شهری است و مسیرهای پیاده به عنوان بهترین بستر حیات شهری مطرح می باشند و حضور طولانی تر مردم در محیط شهری را فراهم می کنند.

اینکه تجربه پیاده در بسیاری از شهرهای بزرگ و کوچک به امری نامطلوب و ناخوشایند تبدیل شده است، یکی از دلایلی است که باعث شده رانندگی جذابتر شود. "برخی از ویژگیهایی که باعث ایجاد محیطی نامناسب و خشن برای پیاده ها می شود عبارتند از:

- مجاورت زیاد با ترافیک سنگین همراه با آلودگی صوتی و آلودگی هوا؛
- مسیرهای باز با فضاهای نامشخصی که نه عمومی و نه خصوصی هستند؛

فقدان وجود سایر افراد و فعالیتها در مسیرهای مجاور" (رابرتز، گرید، ۱۳۹۰، ۶۹).

پیاده روی بیشترین نزدیکی را به محیط دارد و بنابراین اجازه می دهد که فرآیند تغییر و به خاطر آوردن و به خاطر سپردن منسجم تر باشد. پیاده راه ها یا محورهای پیاده خیابانهای منفرد و مجزایی نیستند که صرفا آمدو شد وسایل نقلیه حذف شده باشد. بلکه تردد وسایل نقلیه غیرموتوری اولویت حرکت دارد، بجز خودروهای خاص (همچون: آتش نشانی، اورژانس و پلیس)، در مواقع اضطراری، و وسایل نقلیه خدماتی و حمل بار، در ساعات خاص، امکان دسترسی به معبر را دارند. "معبر پیاده شکافی نیست بین دو دیوار که برای عبور عابر پیاده طراحی شده باشد بلکه یکسری از مجموعه تفاوتهاست. تفاوت میان درون و برون که از کنجکاوی و انتظار سرچشمه می گیرد" (کالن، ۱۳۸۲، ۱۶۵). محورهای پیاده و مکان یابی مناسب نشانه ها، مکانهایی هستند که قرائت سناریوی شهری و پایداری خاطره جمعی را میسر می سازد. مردم از قرارگیری در اماکن واجد هویت خاص لذت می برند و حس غرور می کنند. همه محورهای شهری تاریخچه و خاطراتی دارند که فقط خاطره تاریخی برخی از آنها روشن و ماندگار باقی مانده است، اما بخش اعظمی از آنها پنهان مانده یا فراموش شده اند. خاطره تاریخی یک محور باید بدون حسرت نسبت به گذشته، کشف و احیا و عیان شود.

پیاده سازی و اولویت دهی به پیاده ها در محیط نقش موثری در کشف و ادراک محیط کالبدی و اجتماعی شهر دارند. شبیها و انحنای معابر، تغییر موقعیت ناظر، ثبات و پیوستگی مسیر و جهت یا تغییر و تناوب آن تاثیرات عمیقی در دریافت و احساسات عابرین بوجود می آورد. از سوی دیگر تبدیل خیابان به شریانهای حرکتی پیاده ها، آنرا تبدیل به یک فضای مشترک اجتماعی برای کل افراد یک جامعه به عنوان یک خانواده می کند و موجب تقویت ارتباطات و حس زندگی میان افراد می شود. آنها در شراکت در تبدیل فضا به مکان، خاطرات مشترکی در آن پیدا کرده که باعث تقویت حس مکان و به تبع آن حس تعلق آنها به محیط می شود. مردم برای تعامل اجتماعی و آمد و شد، نیازمند راه رفتن و حضور در فضاهای عمومی هستند. سفرهای پیاده مهمترین روش انجام سفر بوده است. "طبق آمار ارائه شده در شهرهای بزرگ ایران ۵۰ درصد و در شهرهای کوچک و متوسط ۷۵ درصد سفرها پیاده انجام می شود" (پاکزاد، ۱۳۸۶، ۲۷۲). این نوع حضور فضای خاص خود را نیز طلب می کند، چرا که فرد باید بتواند آزادانه و با فراغت کامل و بدون اینکه با مانعی برخورد کند، در یک فضای ویژه پیاده قدم بزند. محورهای پیاده (پیاده راه ها) به منظور تامین این هدف طراحی می شوند. انگاره خیابان پیاده برای اولین بار در شهرهای اروپایی از دهه های میانی قرن بیستم به بعد، با هدف حفظ مراکز تاریخی به اجرا درآمد. در شهرهای آمریکایی نیز در قالب طراحی

نخستین کنفرانس ملی به سوی شهرسازی و معماری دانش بنیان

۳، اردیبهشت ماه، ۱۳۹۶، تهران، ایران



تصاویر شماره ۵ و ۶: دید به بافت هسته تاریخی - گردشگری شهر استراسبورگ

(ماخذ: راست: www.france-today.com)

چپ: <http://Prometheus.med.utah.edu>)



تصاویر شماره ۷ و ۸: معابر داون تاون بیروت (ماخذ:

safarname-e-man.blogfa.com)



تصاویر شماره ۹ و ۱۰: راست: کوچه های منتهی به محور استقلال

به مثابه حیاط بیرونی؛ چپ: سیمای شبانه محور (ماخذ:

<http://blog.travelpod.com>)

محور پیاده تربیت در قلب شهر و درون بافت تاریخی قرار دارد و هسته مرکزی شهر را از خیابان امام خمینی (ره) (خیابان اصلی شهر) به بازار تبریز پیوند می دهد. شهر تبریز در امتداد همین خیابان شرقی - غربی گسترش یافته است. مهمترین مراکز پیرامون محور پیاده تربیت، میدان ساعت (که عمارت قدیمی شهرداری تبریز در آن واقع است) و بازار تبریز است. تا پیش از پیاده سازی، نماهای قدیمی و معماری خاصی که بدنه های این خیابان را تشکیل می دهند، رو به فرسودگی داشت و بار ترافیکی سنگینی نیز در این منطقه پردازدهام به چشم می



تصاویر شماره ۱ و ۲: خیابانی قبل و بعد از تبدیل شدن به پیاده راه در هنگ کنگ (منبع: www.pps.org/info/newsletter)

وجود شهر به طور کلی مبتنی بر تعاملات است، شهرها وابسته به شبکه های رفت و آمد و جا به جایی هستند. موفقیت شهرها تا حد زیادی به کارکرد این ارتباط دهنده ها و محورها بستگی دارد. "معیار موفقیت صرفا عملکرد آنها نیست، بلکه سهم آنها در کیفیت و سیمای ناحیه نیز اهمیت دارد" (شرکت لولین دیویس، ۱۳۸۴، ۶۹).

"امروزه تقریبا در تمامی مطالعات مربوط به بازسازی و تجدید حیات مراکز شهری، معابری با اولویت تخصیص به عابرین پیاده با کاربری تجاری مدنظر قرار می گیرد" (حبیبی، ۱۳۸۰، ۴۴). از آنجا که خیابان جزء عناصر اصلی عرصه های عمومی شهر است، بنابراین خیابان و مسیرهای پیاده به عنوان منبع ثروتهای تاریخی محسوب می شوند که تجلی گاه حیات مدنی شهرها و محل رخداد وقایع و فعالیتهای اجتماعی شهروندان و جاذب و هادی گردشگران خواهد بود. "مسیر به عنوان راهبر برای گردشگر، عناصر با ارزش بافت را به هم پیوند داده و به عنوان یک هادی به معرفی آنها می پردازد" (حبیبی، ۱۳۸۰، ۴۸). تصاویری از نمونه های اجرا شده موفق در خارج از کشور و همچنین در ایران، همسو با گردشگری فرهنگی و در بافت های تاریخی مشاهده می کنید.



تصاویر شماره ۳ و ۴: پیاده راه عرصه ای برای حضور شهروندان

(منبع: www.newurbanism.org)

نخستین کنفرانس ملی به سوی شهرسازی و معماری دانش بنیان

۳، اردیبهشت ماه، ۱۳۹۶، تهران، ایران

راههای ارگانیک پیچ و خم کمتری دارد. ولی علی رغم اینکه معبر خیام، معبری طراحی شده است اما جداره های آن (مغازه ها و بناهای موجود) طراحی نشده اند. وجود کلیسای ننه مریم به عنوان یک مکان تاریخی به جذابیت معبر خیام کمک می کند و ماهیت گردشگری آن را افزایش می دهد. خیابان خیام ارومیه تا قبل از اجرای طرح پیاده سازی آن، مشکلات ترافیکی بسیاری داشته که اختلاط تردد سواره و پیاده و کندی حرکت سواره و عدم امنیت پیاده از معضلات اصلی آن بود.

متاسفانه در کشور ما طراحی محورهای پیاده بیشتر از لحاظ کاهش ترافیک مورد توجه اند تا ایجاد تعاملات اجتماعی و فرهنگی و مبحث هویت. البته وجود کلیسای ننه مریم در راستای محور خیام و نیز نزدیکی به بازار قدیمی ارومیه و قرار گرفتن در بافت قدیمی و تاریخی ارومیه به ارتقای هویت این محور کمک می کند.



تصاویر شماره ۱۳ و ۱۴: پیاده راه خیام جنوبی ارومیه (ماخذ: نگارنده). در یک نگاه کلی ویژگیهای مثبت و منفی این خیابان را قبل از اجرای طرح پیاده سازی، می توان در موارد زیر خلاصه کرد. جنبه های مثبت:

- نقش غالب تجاری در مرکز شهر.
 - پذیرش طیف وسیعی از مردم به دلیل وجود کاربری های گوناگون تجاری، مسکونی، آموزشی و اداری.
 - تصویر ذهنی مناسب و وجود عنصر شاخص تاریخی کلیسای ننه مریم.
- جنبه های منفی:
- اختلاط تردد سواره و پیاده که منجر به کندی حرکت سواره و عدم امنیت پیاده.
 - عرض کم و کیفیت نامناسب خیابان و پیاده روها.
 - عدم وجود پارکینگ و پارک وسایل نقلیه در حاشیه خیابان.

تبدیل خیابان خیام به محوری مخصوص عابر پیاده آن را به عنوان یکی از مراکز مهم خرید و گردش در شهر ارومیه مطرح کرده است. این معبر به عنوان اولین محور پیاده پس از محور سرپوشیده بازار در شهر

خورد. به این ترتیب برای حل مشکل ترافیک این خیابان و نیز نجات، بازسازی و پردازش معماری سنتی و نماهای آن، ضرورت حذف این محور از شبکه ترافیکی منطقه و اختصاص آن به عابران پیاده احساس می شد. نکته قابل توجه در انتخاب این محور سابقه تاریخی آن است زیرا که خیابان تربیت بخشی از مسیر راه تجاری ابریشم بوده است که از تبریز می گذشته است.



تصاویر شماره ۱۱ و ۱۲: بدنه سازی و معماری با ارزش جداره محور پیاده تربیت، مأخذ: (برگرفته با اصلاحات از قربانی، ۱۳۸۹، ۶۵)

"محور پیاده تربیت با وام گیری از نامها، نشانه ها و اتفاقات جمعی گذشته، در اذهان عمومی به عنوان فضای شهری و حامل بار تجاری و اجتماعی شهر عمل می کند و به عنوان یک محور ارتباطی داخلی، ضمن انطباق کامل با مسیر گذر موجود، دو نقطه بسیار مهم؛ یعنی میدان ساعت (شهرداری) و بازار قدیم را به هم پیوند می دهد. این محور، مسیری است انسانی، پویا و زنده، که سبب رونق حیات اجتماعی می گردد، هویت بخش و خاطره ساز است و خود به عنوان یکی از عرصه های جمعی، صحنه نمایش شهر است. به عبارتی هم مقصد است و هم معبر" (قربانی، ۱۳۸۹، ۶۶).

محور خیام ارومیه در محدوده بافت قدیم (محل دگشا) و در حد فاصل بین تقاطع خیابان مدنی تا فلکه جهاد واقع شده است. این معبر توسط خیابان امام که محور اصلی شهر محسوب می شود به دو معبر خیام شمالی و خیام جنوبی تقسیم شده است. علاوه بر این خیام جنوبی در مسیر خود از خیابان امام با خیابان دانش، خیابان شهید باکری (فلکه خیام) عبور می کند و بعد به فلکه جهاد می رسد. خیام جنوبی محدوده میان خیابان امام تا خیابان دانش در سالهای اخیر به محور پیاده موفقی تبدیل شده است. این معبر به عنوان یک مرکز تجاری نسبتاً مدرن در شهر عمل می کند. کاربری غالب تجاری در این منطقه روزانه تعداد زیادی از افراد را با اهداف گوناگون همچون گردش، خرید و ... به این منطقه می کشاند. این معبر راه مستقیم و طراحی شده و غیر ارگانیک با محصوریتی مناسب است، که نسبت به

نخستین کنفرانس ملی به سوی شهرسازی و معماری دانش بنیان

۳، اردیبهشت ماه، ۱۳۹۶، تهران، ایران

۲- ایجاد توالی و تداوم حرکت با تاکید بر کریدورهای حرکتی و با استفاده از عناصر مصنوع و طبیعی در مسیر حرکت (جداره، کفسازی، آب، پوشش گیاهی، رواق، صفا، پله و...)

۳- تعریف مناسب آستانه ها، ورودی ها و نقاط ابتدایی و انتهایی مسیر با استفاده از عناصر طبیعی و مصنوع

راهبرد ۵: افزایش ایمنی و امنیت درون بافت برای پیاده ها و

انتظام بخشیدن به حرکت پیاده و سواره

۱- تاکید بر حفظ سلسله مراتب دسترسی در محدوده

۲- اختصاص پارکینگهای جمعی برای ساکنان و گردشگران و به حداقل رساندن توقف اتومبیل ها در کنار گذرها

۳- ایجاد پیاده رو های عریض در جوار مسیرهای سواره و تجهیز آن با تسهیلات ویژه پیاده از جمله مصالح مناسب حرکت پیاده برای کفسازی.

۴- تبدیل زمینهای بایر و مخروبه به فضاهای باز و پیوسته گردشگری و کاربری های فرهنگی در جهت رفع نیاز ساکنین و گردشگران

۵- تامین دید مناسب در شبانه روز از طریق نورپردازی تقاطعها و نقاط فعال محور

راهبرد ۶: کاهش آلودگیهای محیطی با توجه به طبیعت و

تامین آسایش اقلیمی

۱- طراحی فضای پارکینگ در تلفیق با طبیعت و هماهنگ با محیط گردشگری

۲- اختصاص فضاهای سبز شهری درون محور به صورت لکه ها یا مسیرهای سبز و در لبه بالکنها

۳- جلوگیری از تردد خودروهای غیر محلی و کاهش سرعت حرکت سواره از طریق آرامسازی

۷- نتیجه گیری

نکته مشترک تجربیات حاصل از اجرای طرحهای موفق، حفظ و احیای بافت تاریخی و رونق بخشی به عناصر ارزشمند آن و اولویت دهی به حضور عابر پیاده با هدف احیای مدنی، اختصاص حداکثر فضا به عابر پیاده و به حداقل رساندن فضای مورد نیاز وسایط نقلیه است که باعث افزایش فعالیتهای اجتماعی، تقویت جنبه های انسانی محیط پیرامونی و ارتقای کیفی محیط کالبدی شده و در نتیجه، به ایجاد فضای شهری مطلوب برای شکل گیری حیات مدنی انجامیده است. تجربیات ذکر شده نشان می دهد که کیفیاتی همچون آسایش فیزیکی، تعریف فضا و شروع و پایان مناسب معبر، جلب توجه

ارومیه مطرح می گردد که با مطالعه و بررسی اثرات مثبت این طرح می توان از آن به عنوان الگویی در دیگر مراکز شهری نیز استفاده کرد.

۱-۶- سیاستهای اصلی در زمینه طراحی شهری محورهای پیاده گردشگری در مقایسه تطبیقی نمونه های اجرا شده

راهبرد ۱: تاکید و بهره گیری از آثار فرهنگی در جهت رونق

فضاهای شهری گردشگری سرزنده

۱- تاکید بر نقاط نشانه ای و مسلط با ایجاد فضای شهری مناسب محدوده پیرامون عناصر شاخص

۲- طراحی مسیرهای پیاده گردشگری پیوسته و متنوع در محدوده پیرامون عناصر تاریخی- فرهنگی ارزشمند

۳- الگوبرداری از بناهای تاریخی شهر و بهره گیری از آنها در طراحی های جدید

راهبرد ۲: ایجاد حس مکان و تحکیم رابطه انسان و محیط با

ارج نهادن به حضور و حرکت پیاده

۱- ایجاد ارتباط کالبدی و فعالیتی محور با ساختار اصلی شهر و بافت تاریخی پیرامون

۲- ایجاد پاتوقهای متعدد و محوری منعطف و پذیرا جهت تجمعات مردمی

راهبرد ۳: طراحی فضاهای دعوت کننده و بسترسازی در

جهت بهبود و افزایش برخوردهای اجتماعی در فضاهای شهری پیرامون عناصر تاریخی - فرهنگی

۱- استفاده از کاربری های مختلط با غلبه کاربری های فرهنگی همچون نگارخانه، موزه، خانه فرهنگ و...

۲- ایجاد قطبهای تفریحی- خدماتی همچون رستورانهای کوچک و روباز، کافه های خیابانی و ایجاد مراکز خود اشتغالی و بازارچه فروش صنایع دستی

۳- طراحی مناسب مبلمان و تجهیزات شهری برای حضور مردم در محورهای گردشگری

راهبرد ۴: بسترسازی جهت کسب تجربه ، یادگیری و

دانستن؛ طراحی مکانهایی برای مکث، قبل و بعد از حرکت فرصتی برای استراحت و اندیشه

۱- استفاده از عناصر طبیعی همچون: فضاهای سبز و درختان در محدوده در جهت ایجاد سرزندگی و نشاط ، آسایش اقلیمی و جذابیت مسیر

نخستین کنفرانس ملی به سوی شهرسازی و معماری دانش بنیان

۳، اردیبهشت ماه، ۱۳۹۶، تهران، ایران

- [۱۳] قربانی، رسول؛ جام کسری، محمد؛ جنبش پیاده گستری رویکردی نو در احیای مراکز شهری مورد مطالعه پیاده راه تربیت تبریز، مطالعات پژوهش های شهری و منطقه ای، ۱۳۸۹، صص ۵۵-۷۲.
- [۱۴] کالن، گوردن؛ گزیده منظر شهری، ت: منوچهر طیبیان، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۲.
- [۱۵] کرمونا، متیو؛ استیو تیز دل؛ ذکاوت، کامران، فرشاد، فرناز. خوانش مفاهیم شهری، نشر آذرخش، ۱۳۹۱.
- [۱۶] کلانتری خلیل آبادف حسین؛ سلطان محمد لو، سعیده؛ سلطان محمدلو، نازی؛ طراحی پیاده راه و تأثیر آن بر کیفیت زندگی در بافت تاریخی شهرها، مطالعه موردی پیاده راه تربیت تبریز، دو فصلنامه مطالعات معماری ایران، شماره ۹، بهار و تابستان ۱۳۹۵.
- [۱۷] محمدی، حمید؛ خوشی، سمانه؛ امامی، فریبا؛ امکان سنجی پیاده راه سازی در محورهای شهری (نمونه موردی: محور مسجد جامع واقع در بافت تاریخی یزد)، هشتمین سمپوزیوم معماری و شهرسازی و توسعه پایدار با محوریت از معماری بومی تا شهر پایدار، موسسه آموزش عالی خاوران، مشهد، ۱۳۹۲.
- [۱۸] مجتهد سیستانی، ارم؛ شاخص های کیفی مطلوبیت پیاده راه ها و خیابان های شهری، چهاردهمین کنفرانس دانشجویان کشور و اولین کنفرانس بین المللی دانشجویی عمران، دانشگاه فردوسی مشهد، ۱۳۹۴.
- [۱۹] نقی زاده، محمد؛ نظریه شهروندی در فرهنگ و تمدن ایرانی، ماهنامه اطلاعات سیاسی-اقتصادی، سال هفدهم، شماره ۱۸۴، ۱۳۸۱.
- [۲۰] هاگت، پیتر؛ جغرافیای ترکیبی نو، جلد دوم، ت: شاپور گودرزی نژاد، انتشارات سمت، ۱۳۷۵.
- [۲۱] همایون، محمد هادی؛ جهانگردی و ارتباط میان فرهنگی، مجموعه مقالات نخستین همایش جهانگردی و جمهوری اسلامی ایران، جلد ۱، کیش، ۱۳۷۶.
- [۲۲] Bachleitner, Reinhard, (1999), Cultural Tourism in Rural Communities, Journal of Business, Research, VOL.44, P.201-202
- [۲۳] Douglas, N, Douglas, NG & Derrbit, R. (2001). Special Interest Tourism, John Willey & sons. Australia Ltd
- عابری، معرفتی هویت منحصر بفرد فضا، جزئیات و درختان، دسترسی و پارکینگ، زیرساختها و کیفیات ساخت، جزء مهمترین هنجارها و شاخص هایی هستند که برای طراحی گذرهای با اولویت حرکت پیاده باید مورد توجه قرار بگیرند.
- ### مراجع
- [۱] اسپینر آن، ویستون؛ زبان منظر، ت: بهناز امین زاده و سید حسین بحرینی، دانشگاه تهران، ۱۳۸۴.
- [۲] اسمیت، آلفرد جی؛ ارتباطات و فرهنگ، ت: مهدی بابایی اهری، انتشارات سمت، ۱۳۷۹.
- [۳] پاکزاد، جهانشاه؛ راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، انتشارات شهیدی، تهران، ۱۳۸۶.
- [۴] حبیبی، سید محسن؛ مسیر پیاده گردشگری، نشریه هنر های زیبا، شماره ۹، ۱۳۸۰.
- [۵] حقی، محمد رضا؛ ایزدی، محمد سعید؛ مولوی، ابراهیم؛ ارزیابی و مقایسه دو سیاست پیاده راه سازی و پیاده مداری در مراکز شهری (مطالعه موردی: بافت مرکزی شهر همدان)، فصلنامه مطالعات شهری، شماره سیزدهم، ۱۳۹۳.
- [۶] رالرتز، ماریون. گرید، کلارا؛ رویکردی به سوی طراحی شهری (روشها و فنون طراحی شهری)، ت: رضیه رضا زاده، مصطفی عباس زادگان، مرکز انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ۱۳۹۰.
- [۷] رفیعیان، مجتبی؛ صدیقی، اسفندیار؛ پور محمدی، مرضیه؛ امکان سنجی ارتقای کیفیت محیط از طریق پیاده راه سازی محورهای شهری، مورد محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم، مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، دوره سوم، شماره ۱۱، ۱۳۹۰، صص ۴۱-۵۶.
- [۸] راستی، م؛ فضل الهی، ع؛ فهیمی زاده، ح؛ بازنده سازی بافت های تاریخی در استحکام بخشی و احیاء بناها و بافت های تاریخی با تاکید بر محورهای ویژه گردشگری، نخستین همایش ملی استحکام بخشی ساختمان های بنایی غیر مسلح و بناهای تاریخی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شیراز، ۱۳۸۴.
- [۹] رضایی، محمود؛ سنجه های پیاده پذیری (نقش پیاده راه سازی در بهبود حس مکان)، نشریه هنرهای زیبا، دوره ۱۸، شماره ۴، ۱۳۹۲.
- [۱۰] سلطان زاده، حسین؛ فضاهای شهری در بافت های تاریخی ایران، دفتر پژوهش های فرهنگی، تهران، ۱۳۷۰.
- [۱۱] سعادت، علی محمد؛ نقش پیاده راه ها در بازنده سازی و احیای بافت های تاریخی، دو ماهنامه شهر نگار، شماره ۷۳-۷۴، ۱۳۹۳.
- [۱۲] شولتز، کریستیان نوربرگ؛ مفهوم سکونت به سوی معماری تمثیلی، ت: امیر یار احمدی، چاپ دوم، نشر آگه، ۱۳۸۴.