



بررسی جایگاه پیاده‌مداری در منظر شهر اسلامی

رشا کیانی هاشمی^{1*}، ارغوان شیبانی²

1- رشا کیانی هاشمی، کارشناسی ارشد معماری منظر دانشگاه تهران، rashakianih@yahoo.com

2- ارغوان شیبانی، کارشناسی ارشد معماری منظر دانشگاه تهران، arghavan_sh@yahoo.com

چکیده

امروزه اغلب فضاهای عمومی شهری و خیابان‌ها به دلیل افزایش بی‌رویه وسایل نقلیه و وابستگی الگوی زندگی شهری به آنها، به شدت تحت سلطه ماشین درآمد است. شکل‌گیری و توسعه اغلب فضاهای شهری، خیابان‌ها و حتی کوچه‌ها، در شهرهای جدید ایران، بر مبنای مقیاس سواره و مسائل مربوط به ترافیک است. محورهای باریکی که در حاشیه محورهای سواره در خیابان‌های شهری به عنوان «پیاده‌رو» وجود دارد، گویی پس‌مانده‌هایی از فضای اصلی سواره است که فقط برای ترددهای ضروری شهروند پیاده باقی مانده است. فضاهای شهری پیاده‌مدار و شهروندگرا ویژگی‌هایی از جمله اجتماع‌پذیری، امنیت اجتماعی و روانی، خوانایی و دسترسی راحت، پویایی و سرزندگی، حس تعلق و خاطره‌انگیزی مکان، احیای هویت‌های تاریخی و اجتماعی، مسیرهای پیاده و دوچرخه، کیفیت منظر شهری، کیفیت عناصر طبیعی و مبلمان شهری را در خود دارد. این ویژگی‌های پیاده‌مداری تأثیر بسیار زیادی بر شکل‌گیری کمی و کیفی انواع تعاملات اجتماعی و ارتقای کیفیت زندگی شهروندی دارد. در این پژوهش، که هدف آن بررسی جایگاه و اهمیت پیاده‌مداری در منظر شهر اسلامی است با استفاده از شیوه توصیفی تحلیلی با بهره‌گیری از منابع معتبر داخلی و خارجی به بررسی این مهم پرداخته و در نهایت به معرفی مولفه‌های تأثیرگذار بر شهر اسلامی پیاده‌مدار می‌پردازد.

واژه‌های کلیدی: شهر اسلامی، پیاده‌مداری، پیاده‌راه، کیفیت، منظر شهری



مقدمه

ویژگی‌های شهر اسلامی را می‌توان در حوزه‌های اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، سیاسی، کالبدی و ذهنی دسته‌بندی کرد. حوزه اجتماعی و فرهنگی، وجود تشکّل‌های صنفی و اجتماعی، توجه به عرصه‌های خصوصی شهر نسبت به عرصه‌های عمومی، وحدت ساکنان شهر در محدوده محله‌ها و نحوه اداره شهر به وسیله حاکمان، عمده خصوصیات فضایی منظر شهر اسلامی را شامل می‌شوند. بررسی علل شکل‌گیری اجتماع شهر اسلامی، الزام‌ها و محدودیت‌هایی را در حوزه سیاسی می‌نمایند که مانع از شکل‌گیری جامعه شهری مستقل خودفرمان و واجد خصایص و حقوق شهروندی (همانند آن‌چه در غرب بوده) شده است. در حوزه کالبدی نیز وجود کارکردهای گوناگون، مشخصه فیزیکی شهر است؛ از جمله بازار، ارگ، قلعه، مسجد جامع و محله بندی‌های شهری. شکل فیزیکی شهرهای اسلامی از بسیاری جهات منعکس‌کننده ساختار اجتماعی آن‌ها است. ساختار اجتماعی نیز به تبع باورها و ذهنیت شهروندان شکل می‌گیرد که بر ساختار کالبدی شهر تاثیر می‌گذارد و از آن تاثیر می‌پذیرد.

در مراکز کهن شهری ایران، به رغم وجود شبکه‌های پیاده‌گسترده و منحصر به فرد، نظیر راسته‌ها و گذرهای بافت قدیم، به دلیل حاکمیت نگرش مدرنیستی به فضاهای شهری و سلطه بی‌قید و شرط اتومبیل، چندان توجهی به مقوله احیا و ساماندهی آنها نشده و اغلب این شبکه‌ها و فضاهای ارزشمند بی‌آنکه جایگاه روشنی در میان عملکردهای شهری داشته باشند، در چارچوب طراحی‌های با بینش محدود و برونزا، مقهور و مهجور مانده‌اند و درست به همین دلیل (از دست رفتن عملکردها) دوران رو به زوال و سیر فقهقراپی خود را طی می‌نمایند. این مراکز به سبب آنکه بر پایه مقیاس‌های انسانی و با حرکت کند پدید آمده‌اند، حضور اتومبیل و حرکت سریع به عنوان اولین عامل تخریب‌پیکره منسجم بافت‌ها ایفای نقش نموده و تامین دسترسی سریع به قیمت قربانی شدن کالبدهای باارزش گذشته آنها انجامیده است.

با افزایش اولویت دهی به وسایل نقلیه موتوری در شهرهای امروزی تقریباً شهرها در جهت استفاده راحت از اتومبیل طراحی شده‌اند و شهروند پیاده به عنوان عضو اصلی سازنده شهر و نیازهای او به فراموشی سپرده شده است. از جمله این مسائل توجه به منظر شهری در مسیرهای مخصوص پیاده است. منظر شهری محیطی محسوس و موثر بر رفتار فرد و نتایج آن است. میزان موثر بودن محیط بر فرد بستگی به میزان ادراک فرد دارد که خود وابسته به آمادگی ناظر برای ادراک، ظرفیت ادراکی و شرایط ادراکی می‌باشد. شهرها و مناظر شهری به خصوص از مسیرهای عبوری رویت می‌شوند و در همین فرایند مورد ارزیابی قرار می‌گیرند. هدف اصلی این پژوهش بررسی جایگاه و اهمیت پیاده‌مداری در منظر شهر اسلامی بوده تا با بررسی مولفه‌های تاثیر گذار بر کیفیت منظر شهر اسلامی و پیاده‌راه‌ها بتوان بار دیگر این دو را با یکدیگر پیوند داد. روش تحقیق در این پژوهش توصیفی تحلیلی بوده و شیوه گردآوری اطلاعات با استفاده از مقالات و کتاب‌های معتبر اندیشمندان داخلی و خارجی در این زمینه می‌باشد.

مبانی نظری

تعاریف:

شهر:

به لحاظ حقوقی کلمه شهر یا مدینه در بسیاری از کشورهای جهان از کلمه یونانی و رومی اخذ گردیده که معانی آن کلمه «مقررات» یا «تمدن» بوده است. به این ترتیب شهر به جایی اطلاق می‌شده است که در آن تمدن و مقررات بر توحش و خشونت غلبه داشته باشد (کامیار، 1379)



منظر شهری:

منظر شهری، ماهیتی است که به واسطه فعالیت های انسانی و همراه شدن آن با کالبد در طول تاریخ پدید می آید و در ذهن شهروندان تفسیر می شود؛ این ابعاد ذهنی ممکن است فردی و یا جمعی باشد. منظر شهری در آغاز امری عینی است که به واسطه کیفیت ظهور عوامل فیزیکی شهر موجودیت می یابد و به سبب گذشت زمان و تکرار شدن، به عنصر مشترک پیوند دهنده افراد جامعه بدل میگردد. از آنجا که منظر شهری، کالبد و کیفیت شهر را توأمان دربرمی گیرد، می توان ادعا نمود که ادراک شهر همان تفسیر منظر شهری است. اگرچه منظر شهری در ابتدا از طریق کالبد و احساسات درک می شود، اما آنچه بدان معنا میبخشد، ذهنیت شهروند است. منظر شهری نه خاطرات صرف است (غیر محسوس - ذهنی) و نه کالبد صرف (محسوس - عینی)؛ پدیده های است که از تعامل این دو در شهر حاصل می شود؛ پدیده های عینی - ذهنی. (آتشین بار، 1388) اگرچه منظر شهری بر اساس اصالت بعد معنایی شهر پدید آمده، اما در نگاهی واقع گرا، کارکردها و کالبد شهر را ابزار کنترل و هدایت منظر شهری می شناسد.

شهر اسلامی:

شهر اسلامی، شهری است که به طور نسبی بر اساس اصول و آموزه های قرآنی و نبوی ساخته شده است (Jamalinezh & other, 2012) شهر اسلامی ماهیتی است ثابت که در هر مکان و زمان، تجلی ویژه خویش را خواهد داشت. به عبارت دیگر شهر اسلامی ماهیتی است بالقوه که می تواند در هر زمان و مکانی با توجه به فناوری، مصالح، دانش، هنر و فرهنگ بومی (که با اصول و ارزش های اسلامی در تعارض نباشد) تفسیر و تجلی خاص خویش را داشته باشد (نقی زاده، 1383). مفهوم شهر اسلامی ناظر به هویت اجتماعی و کالبدی شهر است. شهر اسلامی شهری است که روابط اجتماعی آن بر پایه ارزش های دینی سامان می یابد و چهره فیزیکی آن یادآور هویت اسلامی ساکنان آن است (باقری، 1386). شهر اسلامی مجموعه ای از نمادها، تاریخ پیدایش آنها و فلسفه نظم دهنده محیط و مولد عناصر شهر است.

دیدگاه های طرح شده درباره ماهیت و مفهوم شهر اسلامی

دیدگاه اول: شهر اسلامی به عنوان امت اسلامی (بی ارتباطی کالبد و محتوی)

در این دیدگاه شهر اسلامی به عنوان شهری مطرح می شود که صرف نظر از مکان های فیزیکی، صرفاً به دلیل وجود مردم دین دار و معتقد شهر دینی می شود (باقری، 1386)

دیدگاه دوم: شهر اسلامی شهری براساس قوانین و دستورات اسلام

این عده معتقدند که شهر اسلامی دارای هویت خاص فرهنگی، تاریخی و فضایی است و ارتباط ساختاری بین دین و فضای مصنوعی را نشان می دهد. در این دیدگاه شهر اسلامی شهری ساخته شده بر مبنای عمل به اصول و احکام دین و شریعت است، نهایتاً آرمان شهر و شهر منتظران در این دیدگاه مطرح می گردد (باقری، 1386)

دیدگاه سوم: شهر اسلامی دستاورد فرهنگ و تمدن اسلامی

عده دیگری نیز شهر اسلامی را حاصل فرهنگ و تمدن اسلامی می دانند و معتقدند شهرسازی اسلامی ناشی از تمدن و دستاورد تولید فرهنگی مسلمانان است. این عده معتقدند گرچه زندگی شهری در جهان اسلام اهمیت زیادی داشته است، هیچ گونه مدرک تصویری از شهر اسلامی حتی در حد خطوط کلی و ویژگی های ابتدایی آن به قلم مهندسان یا جغرافیدانان در دست نیست. آنچه شهر اسلامی می نامیم در هر حال مفهومی مجرد است و به شیوه مطالعات شهرسازی ما مربوط می شود (مرتضی، 1387).



پیاده مداری

اولویت حضور پیاده در شهر و برنامه‌ریزی پیاده مدار از جمله گسترش مسیرهای پیاده و دوچرخه به ویژه در مقیاس محله به طور خاص در بافت های تاریخی از اهمیت ویژه ای برخوردار است. در واقع تقویت پیاده مداری از اصول اساسی نوشهرگرایی است که در شهرهای ایرانی-اسلامی از نظر کالبدی با ایجاد مسیرهای سرپوشیده (ساباط) با هدف آسایش اقلیمی برای عابر پیاده تأکید شده بود. ویژگی دیگر پیاده مدار بودن، قرارگیری بیشتر کاربریها در فاصله قابل دسترس و نزدیک از خانه و محل کار است که با تعریف مراکز محله فعال و مکان یابی مناسب کاربری های مورد نیاز در آن می توان این اصل را جامه عمل پوشاند. پیاده روی، مهم ترین امکان برای مشاهده مکان ها و فعالیت ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش ها و جاذبه های نهفته در محیط شهر است. این پدیده از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردار است (مهدیزاده، 1378) اما غفلت از سامان دهی و برنامه ریزی برای حرکت پیاده یکی از نقایص شهرسازی معاصر است که موجب از دست دادن کیفیت فضاهای شهری امروز شده است. فضاهای پیاده مدار، ترکیبی از فرم ها، فضاها و عملکردهای پر تنوعی هستند که در پیوند بسیار نزدیک با یکدیگر در خدمت تأمین دامنه وسیعی از نیازهای انسانی شهری، کل واحدی را در مرکز شهرها به وجود آورده و به آن هویت بخشیده اند. هم چنین، یکی از راه های تجدید حیات مدنی مراکز شهری، محورهای پیاده هستند که نقش مؤثری در کشف و ادراک محیط کالبدی و اجتماعی شهر دارند و مظهر تمدن، هویت و مدنیت شهر هستند (اسداللهی، 1383)

تحولات فکری و دیدگاه ها

در بررسی دیدگاه ها و مبانی نظری مربوط به پیاده مداری، نخستین اثر، کتاب "برنامه ریزی و طراحی پیاده" است که در ایالات متحده منتشر گردید (Fruin, 1971). در سال 1975 انتشار کتاب "فضاهای شهری برای پیاده" در گسترش و اشاعه مباحث مربوط به بهسازی فضاهای شهری نقش موثری ایفا نمود (Pushkarev & Zupon, 1975). دوسال بعد هم کتابی با عنوان "فقط برای پیاده ها" توسط برامبیللا 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 (Barmbila & Ango, 1977). اپلیارد در کتاب "خیابان های قابل زندگی" برخلاف مدرنیست ها تأکید می کند که، خیابان ها باید در کنار عملکرد شهری، عملکرد فرهنگی، اجتماعی، تفریحی داشته باشند (Appleyard, 1981). 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 تأکید می کند که کمک بهبود کیفیت فضاهای همگانی، باید جای خالی این فعالیت ها را با فعالیت های گزینشی اجتماعی پر کرد تا همچنان زندگی در فضاهای شهر جاری بماند (Gehl, 1987). سیمپسون در کتاب "برنامه ریزی مرکز شهر و حمل و نقل عمومی" از رویکرد پیاده مداری به مثابه راهبردی در توسعه تجاری مراکز شهرهای قدیمی یاد می کند (Simpson, 1988). هاس کلاو نیز در اثر خود "عابر پیاده و ترافیک شهری" رویکردهای متفاوت جداسازی ترافیک و 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)

یکی از سیاست های رسیدن به تنوع در طول مسیر با توجه به اینکه مسیر پیاده برای حرکت آهسته عابر پیاده طراحی می شود، نمادها و نشانه های شهری هستند که یا برگرفته از کالبد موجود و یا براساس شرایط موجود و ارزش های بافت تعریف می گردند، که به خوانایی مسیر می افزاید و آن را به نماد تبدیل می کند (حبیبی، 1380). نفوذپذیری کیفیتی است که در ایجاد سرزندگی مسیر پیاده شهری بسیار مؤثر است. یکی از سیاست های رسیدن به این موضوع در داخل مسیر پیاده راه، ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه است. محور پیاده باید تا حد امکان بدون اختلاف سطح و مانع، کلیه فعالیت ها و کاربری های متنوعی را که در مقطع خیابان یعنی نزدیک ترین مکان به خط دید وجود دارند، به هم متصل کند و با ایجاد تمایزات بصری، وحدت و پیوستگی مسیر



را القا نماید (تیبالدز، 1385) پاکزاد اهداف برنامه پیاده راه ها را شامل سرزندگی (تنوع در طول مسیر و نفوذپذیری) ایمنی پیاده و سواره، انعطاف در کاربری و عملکرد می داند (پاکزاد، 1391).

نقش محورهای پیاده در ارتقا کیفیت محیط شهری

پیاده راه ها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می توانند 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 فضاها، خیابان های محصور هستند که ترافیک سواره در آنها حذف شده و تسلط کامل با عابر پیاده است و از وسایط نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس دهی به زندگی جاری در معبر استفاده می شود. 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 ارتقا 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 گروه های اجتماعی به سوی خود، حس همگرایی، تعامل و برخورد مستقیم شهروندان را با وجود بینش ها، احساس ها، خواسته ها و گرایش های مختلف تقویت می نمایند (محمدزاده، 1384).

یان گل، تاکید می کند که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهرها بر فعالیت های روزمره و اجتماعی شهروندان تاثیر می گذارد و این تاثیر را بهتر از هر جای دیگر می توان در معابر ویژه پیاده ها یا مکان های بسته بر ترافیک موتوری مشاهده کرد (Gehl, 1987). به تعبیر جین جیکوبز شهر را می توان با خیابان هایش شناخت. پس ارتقای سیمای خیابان به وسیله افزایش حضور پیاده به بهبود سیمای شهر و تصویر ذهنی افراد کمک می کند. اگر خیابان ها جذاب باشند، به تمام شهر نیز حس جذابیت را خواهند دمید. از دید او پیاده راه ها باید سرزنده باشند تا بتوانند ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند (Jacobs, 1961). امروزه در بسیاری از شهرهای دنیا از پیاده راه های شهری در برگزاری نمایشگاه ها، وقایع اجتماعی، فستیوال ها، آگهی های تبلیغاتی و همچنین در بروشورهای توریستی و تبلیغاتی به وفور استفاده می شود.

مولفه های تأثیرگذار بر کیفیات فضای پیاده راه ها

سرزندگی: شاید بتوان تنوع و فعالیت پذیری را به عنوان دو مؤلفه تأثیرگذار در سرزندگی فضاهای شهری دانست. یکی از راه های رسیدن به تنوع، به کار گرفتن نمادهای شهری است که برگرفته از کالبد موجود و ارزش های معنایی بافت است و به خوانایی مسیر می افزاید و آن را به نماد تبدیل می کند. از دیگر عوامل سرزندگی و تنوع پیاده راه ها، ایجاد کاربری های متنوع و متناسب با هر سکانس پیاده راه، استقرار کاربری های خدماتی است که تداوم حضور شهروند را در پی دارد. همچنین استقرار کاربری های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر و بدنه شهری و تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص است (پاکزاد، 1386) از آن جایی که فعالیت ها و کنش های متفاوت به راحتی بر اساس نیاز زمان تغییر می کنند، در طراحی پیاده باید از انعطاف مناسب برخوردار باشند. گوناگونی (تنوع) تجربه فضا دلالت بر ویژگی های محیطی مکان هایی می کند که واجد فرمها، استفاده ها و معانی گوناگون باشند؛ کاربری های متنوع جذاب با تأمین و تولید جریان های حرکت پیاده، در فضای پیاده راه این کیفیت را فراهم می آورند (بنتلی و همکاران، 1382). در این باره، فعالیت های اختیاری و تفریحی، بخش قابل توجهی از فعالیت های اجتماعی را باید در پیاده راه ها در بر می گیرند که در شکل گیری این مفهوم در فضا باید دقت لازم به عمل آید.

نفوذپذیری: فقط مکان هایی که برای مردم قابل دسترسی باشند، به آن ها حق انتخاب می دهند. از آنجا که نفوذپذیری یکی از عوامل اساسی در دستیابی به مطلوبیت است، باید در اولین مراحل طراحی پیاده راه مورد توجه قرار گیرد (بنتلی و همکاران، 1382). عنصر اصلی در مورد قلمروی عمومی، قابلیت نفوذپذیری و دسترسی است. این ماهیت نوعی قدرت از طریق کنترل فضا و دسترسی



به آن است. نیروهای مختلفی در جامعه به صورت هدف مند قابلیت دسترسی را برای کنترل محیط های ویژه و اغلب برای محافظت از سرمایه گذاری ها کاهش می دهند. نفوذپذیری در مسیر پیاده راه، با ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه میسر است. محور پیاده باید تا حد امکان بدون اختلاف سطح و مانعی، کلیه فعالیت ها و کاربری های متنوعی را که در مقطع خیابان یعنی نزدیکترین مکان در خط دید وجود دارند، به هم متصل کرده و با ایجاد تمایزات بصری، وحدت و پیوستگی مسیر را القا کند (تیبالدز، 1387).

خوانایی: به طور معمول، بخشی از درجات حق انتخابی که به وسیله یک مکان عرضه می گردد با میزان خوانایی آن ارتباط پیدا می کند؛ یعنی مردم تا چه حد می توانند به فهم یا درک آن مکان نائل شوند (بنتلی و همکاران، 1382) پیاده روها عرصه هایی عمومی هستند که می توانند گزینه های متنوعی را برای ارتقای کیفیت زندگی مردم به آنها عرضه دارند. اما مردم موقعی می توانند از منافع گزینه هایی که آن کیفیت را عرضه می دارند، بهره گیرند که بتوانند سازمان فضایی و آنچه را که در آنجا می گذرد، درک کنند. پرداختن به وجه عینی منظر در پیاده راه آن را به محیطی خوانا و واجد کیفیت تبدیل خواهد کرد. پاکیزگی و زیبایی در محیط پیاده راه، امکان حضور پذیری و استفاده از فضای آن را افزایش خواهد داد و در انتها پیاده راه باید با ایجاد احساس نظم بین اجزاء، آن را به عنوان فضایی متناسب به بیننده عرضه کند؛ به عبارت دیگر باید فضای پیاده راه واجد کیفیت تناسب بصری باشد.

نشانه ها: نمادها و نشانه ها وسیله های بالقوه برای رساندن معنا هستند (مدنی پور، 1379)؛ از این رو، می توان برای ایجاد هویت و فرهنگ مشترک بر روی نمادها، آیین ها و مراسمی که در فرهنگ اسامی و ایرانی وجود دارد، تأکید کرد (اسماعیل پور، 1385).

جدول شماره 1: معیارهای ارائه شده از نظر صاحب نظران درباره کیفیت پیاده راه ها و الگوی رفتاری- حرکتی

جین جیکوبز	سرزندگی، مفهوم (معنا)، سازگاری - دسترسی، کنترل و نظارت- کارایی، عدالت.
کویین لینچ	دسترسی - سخت فضا و نرم فضا، فضاهای همگانی، ایمنی و امنیت، منظر شهری، اختلاط و تراکم همه شمول
کرمونا	سرزندگی (تنوع در طول مسیر- نفوذپذیری)، انعطاف در (کالبد و عملکرد) ایمنی (ایمنی پیاده در مقابل سواره - امنیت پیاده در محیط)
جهانشاه پاکزاد	امنیت، دل پذیری، جذابیت، مطبوعیت، انتخاب نوع سفر، انتخاب نوع حمل و نقل، دسترسی، جابه جایی آموزش، سلامت عمومی، پیوستگی، ارتباط بین کاربری ها، حمل و نقل و عابر پیاده، دسترسی به ایستگاه های عبور مرور، رفتار پیاده بر اساس معیارهای فرهنگی اجتماعی.
معینی	درک مکان با میزان محصوریت، پیچیدگی شبکه گذر، آمیختگی ساختمان ها با فضا، پیچیدگی فضاها، تنوع خط لبه بام یا اجزای الحاقی بدنه و پوشاننده گذر، فضای حفاظتی یا مرزبندی، سایه درختان، شفافیت فضای عمومی و خصوصی، ویژگی های کالبدی.
فرنک جاسکوپیچ	افول حیات عمومی شهرها برگرفته از کیفیت نامناسب دسترسی ها، بررسی مرکز شهر و خیابان ها، گفت گو و تعامل و رویاروی بیگانگان با همدیگر.
ریچارد سنت	میان شیوه طراحی کالبد و الگوی جرم رابطه وجود دارد، امنیت فضا به کمک تجمع مردم
اسکار نیومن	تشویق مردم به ایجاد تعامل
یان بنتلی و همکاران	نفوذپذیری، تنوع، خوانایی، انعطاف پذیری، تناسب بصری، غنای حسی و رنگ تعلق
جان لنگ	شناخت محیط با تأکید بر قرارگاه های رفتاری انسان، تأکید بر معیارهای انسانی



رفتارهای ناگزیر، گزینشی، اجتماعی	یان گل
حفاظت آب و هوای پیاده ها، عبور پیاده ها از درون فضاهای سبز	تونی گارنیه
اولویت حرکت پیاده در فضای شهری، افزایش کیفیت پیاده راه	لارنس هالپرین
ارتباط میان حرکت (عمدتا پیاده) و وضعیت فضای شهری	هیلبیر
تمرکز بر کاهش یا حذف اتومبیل در فضای شهری	مایکل ای ارث

مفاهیم بنیادی در معماری اسلامی

به نظر می‌رسد از میان مفاهیم اسلامی، سه مفهوم بنیادی به عنوان مبنا در نظر گرفته می‌شوند که هنر و معماری با راه‌های گوناگون به بیان کالبدی آن مفاهیم می‌پردازند: مفاهیم سیر از کثرت به وحدت، سیر از ظاهر به باطن، سیر به اهداف متعالی زندگی. این سه مفهوم را می‌توان با اصول زیر تشریح نمود.

تشریح مفهوم سیر از کثرت به وحدت در دوران اسلامی توسط:

اصل مرکز گرایی، اصل محور بندی فضایی، اصل سلسله بندی فضایی، اصل استقلال فضاها در عین وحدت آنها، اصل ساماندهی حرکت درون فضا، اصل برون تجلی درون.

تشریح مفهوم سیر از ظاهر به باطن توسط:

اصل تجردگرایی، اصل مفهوم گرایی در نمادها، اصل ساماندهی چشم اندازه‌ها، اصل تعامل مکمل میان شهر و طبیعت.

تشریح مفهوم تعالی انسانی توسط:

رعایت دستاوردهای انسانی، چندگانگی کارکردی، ارایه پردازی مجرد، نوآوری شایسته با حفظ اصول، تهذیب نفس.

بدین ترتیب شهر اسلامی در مجموع تامین کننده نیازهای مادی و زمینه ساز رشد روحی و معنوی او است و به تامین مجموع

نیازهای انسان در طراحی فضا توجه شده است.

نتیجه گیری

با توجه به مباحثی که درباره مفهوم پیاده راه و فضاهای شهری پیاده مطرح شد، ویژگی‌ها و مؤلفه های عمده فضاهای شهری پیاده مدار را می‌توان نشانه‌ها، خوانایی، نفوذپذیری و دسترسی راحت، تنوع و پویایی و سرزندگی، حس تعلق و خاطره انگیزی مکان و از مؤلفه های تأثیرگذار شهر اسلامی تأمین امنیت جسمی و روانی، حریم و سلسله مراتب، هویت فضاهای عمومی، عدالت شهری، تعاون و مشارکت، نماد و نشانه در عناصر کالبدی و در نهایت سیر به اهداف متعالی زندگی برشمرد. این شاخصه ها را می‌توان در دو بخش ویژگی های شهر اسلامی و پیاده مدار طبقه بندی نمود (جدول شماره 2). به دلیل نگاه کل نگر منظر شهری و رویکردهای تامین همه جانبه نیازهای انسانی در شهر اسلامی، منظر شهر اسلامی را می‌توان به عنوان مرجعی در زمینه تامین حقوق شهروندی در نظر گرفت به گونه‌ای که با رعایت موارد مطرح شده، پیاده مداری در منظر شهر اسلامی را می‌توان موجب افزایش کیفیت و مطلوبیت فضای شهری، و تقویت پیوند و تعامل میان تاریخ، فرهنگ و اجتماع به عنوان لایه‌های منظر شهری دانست.



جدول شماره 2: مؤلفه های تأثیرگذار بر منظر شهر اسلامی پیاده مدار

مؤلفه های تأثیرگذار شهر اسلامی	مؤلفه های تأثیرگذار پیاده مدار
تامین امنیت جسمی و روانی	سرزندگی
حریم و سلسله مراتب	خوانایی
هویت فضاهاى عمومی	نفوذ پذیری و دسترسی راحت
عدالت شهری	نشانه ها
تعاون و مشارکت	حس تعلق و خاطره انگیزی
نماد و نشانه در عناصر کالبدی	تنوع و پویایی
سیر به اهداف متعالی زندگی	هم خوانی و تناسب

مراجع

- اسداللهی، شیوا (۱۳۸۳) ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری، ماهنامه شهرداریها، سال ششم، شماره ۶۶.
- اسماعیل پور، فاطمه (۱۳۸۵). شهرهای جدید و خاطرات جمعی (مورد: شهر جدید مهاباد)، مجموعه مقالات همایش بین المللی شهرهای جدید، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید، چاپ اول، تهران.
- آتشین بار، محمد (۱۳۸۸). تداوم هویت در منظر شهری، باغ نظر، شماره دوازده، سال ششم، پاییز و زمستان ۱۳۸۸، صص ۴۵-۵۶.
- باقری، اشرف السادات (۱۳۸۶). نظریه هایی درباره شهرهای قلمرو فرهنگ اسلامی، تهران: انتشارات امیرکبیر.
- بنتلی و همکاران (۱۳۸۲). محیط های پاسخده، مترجم: مصطفی بهزادفر، نشر دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۶). سیر اندیشه ها در شهرسازی (۲)؛ از کمیّت تا کیفیت، شرکت عمران شهرهای جدید، چاپ اول، تهران.
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۹۱). راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، چاپ سوم، معاونت شهرسازی و معماری وزارت مسکن، تهران.
- تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۷). شهرسازی شهروندگرا: ارتقای عرصه های همگانی و محیط های شهری، مترجم: محمد احمدی نژاد، نشر خاک، اصفهان.
- تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۵). شهرهای انسان محور، ترجمه: حسن علی لقای و فیروزه جدلی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- حبیبی، سید محسن (۱۳۸۰). مسیر پیاده گردشگری، فصلنامه هنرهای زیبا، ش ۹.
- کامیار، غلامرضا، ۱۳۷۹، حقوق شهرسازی، انتشارات مجد.
- محمد زاده، رحمت؛ جمالی، فیروز و پورمحمدی، محمد رضا (۱۳۸۴) نقش شهرسازی مدرن در تخلّفات ترافیکی پیاده بافت قدیم تبریز، نشریه هنرهای زیبا، شماره بیست و یکم، ۱۷-۲۶.
- مدنی پور، علی (۱۳۷۹). طراحی فضای شهری، ترجمه: فرهاد مرتضایی، انتشارات شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، چاپ اول، تهران.
- مرتضی، هشام (۱۳۸۷). اصول سنتی ساخت و ساز در اسلام، ترجمه: ابوالفضل مشکینی و کیومرث حبیبی، انتشارات مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، تهران.
- مهدیزاده، جواد (۱۳۷۸). مفاهیم و مبانی پیاده راه سازی، ماهنامه شهرداریها، سال دوم.
- نقی زاده، محمد (۱۳۸۳). بارزه های شهر و معماری اسلامی، نامه فرهنگستان علوم، ۲۶ و ۲۷، صص ۴۳-۷۴.
- Gehl, Jan (1987), "Life between Building", Translated by J.Koch, New York.
- Jacobs, J. (1961), The Death and Life of Great American Cities, Random House, New York.
- Jamalinezhad, M., Seyed Mohammadreza Talakesh & Seyed Hassan Khalifeh Soltani, 2012, Islamic Principles and Culture Applied to Improve Life Quality in Islamic Cities, Social and Behavioral Sciences 35, 330-334.