

## ارزیابی جایگاه پیاده‌مداری در بازآفرینی شهری پایدار (مورد مطالعه: منطقه یک شهر همدان)

تاریخ دریافت مقاله: ۴۰۲/۰۵/۲۶ تاریخ پذیرش نهایی مقاله: ۴۰۲/۰۷/۲۴

محمود ملکیان(دانش‌آموخته دکتری تخصصی، گروه مهندسی شهرسازی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران)

بیژن کلهرنیا\*(استادیار گروه مهندسی شهرسازی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران)  
نودر قنبری(استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران)

سهیل سبحان اردکانی(استاد گروه علوم و مهندسی محیط‌زیست، دانشکده علوم پایه، واحد همدان، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران)

### چکیده

امروزه ایجاد پیاده‌راه در فضاهای شهری، در بسیاری از پروژه‌های شهرسازی از جایگاه خاصی برخوردار است و ارتقای کیفیت این‌گونه فضاها از اهداف پایه‌ای مدیریت شهری به شمار می‌آید. لذا، این پژوهش با هدف ارزیابی نقش پیاده‌مداری در برنامه‌های بازآفرینی شهری پایدار منطقه یک شهر همدان انجام یافت. بدین منظور، پس از شناخت ویژگی‌های کالبدی، اقتصادی و اجتماعی محلات هدف، وضعیت حوزه‌های راهبردی و ماهوی از حیث عملکردی، زیبایی‌شناختی و محیط‌زیستی مورد سنجش قرار گرفت. پس از تعیین نقاط قوت و ضعف و نیز فرصت‌ها و تهدیدها در راستای چشم‌انداز؛ ضوابط و معیارها و نیز دستور کار طراحی شهری-حوزه ویژه و طرح مایه‌ها در محلات هدف، نسبت به ارائه ضوابط اجرایی در راستای بازآفرینی شهری پایدار محلات همراه با ویژگی پیاده‌مداری اقدام شد. نتایج نشان داد که رفع زوال شهری از طریق ارتقای مؤلفه‌های سازنده کیفیت در طراحی، به‌خصوص مؤلفه پیاده‌مداری با بهره‌گیری مطلوب از سرمایه‌های اجتماعی و توان بالقوه ساکنین در برنامه‌های احیاء و بازآفرینی از اهمیت قابل ملاحظه‌ای برخوردار است. بنابراین، نسبت به توسعه و ارتقای پیاده‌مداری در درون محلات و احیای هویت از دست‌رفته و پیاده‌مدار سازی محلات شهری توصیه می‌شود.

**واژه‌های کلیدی:** بازآفرینی پایدار شهری، مشارکت عمومی، پیاده‌مداری، همدان.

## مقدمه

بسیاری از بافت‌های تاریخی کشور دارای فضاهای شهری باارزشی هستند که مفاهیمی مانند زندگی جمعی و حیات مدنی را در تاریخ خود به نمایش گذاشته‌اند؛ اما در حال حاضر قسمت‌های زیادی از مرکز شهرها و بافت تاریخی آن‌ها، که جایگاه مناسبی برای فعالیت‌های جمعی به‌شمار می‌آیند، رو به فرسودگی دارند (ایزدی، ۲۰۰۶). پدیده فرسودگی فقط از جنس کالبدی نیست و می‌تواند روابط اجتماعی، سیاسی و اقتصادی موجود در آن نیز شامل شود (حبیبی و مقصودی، ۱۳۸۶) که نیازمند مداخلات طراحی شهری است و عدم اجرای برنامه‌های ناکارآمد و لزوم توجه به موضوع ارتقای کیفی عرصه‌های عمومی و محلات پیاده‌مدار شهری از ضرورت توفیق برنامه‌های احیا و بازآفرینی شهری پایدار محسوب می‌شود.

از سوی دیگر، وجود پیاده‌روها و مسیرهای پیاده‌روی در شهرها برای تداوم حیات شهری ضروری بوده و می‌توان آن‌ها را به‌عنوان عناصری خاطره‌انگیز و هویت‌بخش معرفی کرد (ثقفی اصل، ۱۳۸۷). در این بین، حفظ و احیای هویت منطقه یک شهر همدان به‌عنوان هسته اولیه تاریخی و هویتی این کهن شهر با میراث تاریخی و فرهنگی غنی و گستردگی بافت داخلی با غنای فرهنگی و هویت‌بخش از اهمیتی به‌سزا برخوردار است. بافت قدیمی شهر در مرکز همدان در طرح‌های مطالعاتی بالادستی به‌عنوان منطقه یک تقسیم‌بندی شده است که بخش اصلی و حائز توجه آن، محدوده داخل رینگ اول شهر است. لذا، این پژوهش با هدف تعمیق مطالعات بازآفرینی شهری پایدار برای ارزیابی جایگاه پیاده‌مداری در مداخلات احیاء و بازآفرینی پایدار شهری منطقه یک شهر همدان در راستای نیل به توسعه پایدار و درخور انجام شد.

## مبانی نظری

**رویکرد بازآفرینی شهری:** واژه Regeneration در مطالعات شهری به معنی احیاء، تجدید حیات، معاصرسازی و بازآفرینی به کار می‌رود (Roberts, 2000). راهبرد بازآفرینی شهری بر سه رکن اصلی چشم‌انداز راهبردی، مشارکت، و پایداری استوار است و در بسیاری از کشورها در محلاتی که از لحاظ فعالیت‌های اقتصادی، صنعتی، اداری و خرده فروشی با رکود مواجه شده بودند، تحول اقتصادی عظیمی ایجاد کرده است (Healey, 1995).

در ادبیات مکتوب امروزی، بازآفرینی شهری، ضمن توجه ویژه به «توسعه شهری»، به حفاظت فعال از میراث از طریق تطبیق عرصه تاریخی و میراثی با شرایط و نیازهای امروزی، پاسخ می‌گوید (آیینی، ۱۳۸۶؛ Roberts & Hugh, 2003). در واقع پارادایم جدید یا بازآفرینی شهری به مفهوم رفع اضمحلال و زوال فضاهای شهری در راستای احیاء و باز

زنده‌سازی مفاهیم پایه زندگی، مثل ایجاد تعاملات اجتماعی و مناسبات فرهنگی-مذهبی شهروندان در محلات پیاده‌مدار شهری است که علاوه بر ارتقای بعد کالبدی، به حل مشکلات اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی نیز می‌پردازد (Roberts, 2000).

بازآفرینی شهری به توسعه پایدار با تأکید بر توسعه درون‌زا، توأم با اصلاح و رفع زوال بافت‌های متقدم می‌اندیشد. در این صورت ضمن اصلاح و باز زنده‌سازی بافت کهن؛ شاهد ایجاد همبستگی و تعامل سازمان فضایی جدید در قالب توسعه شهری با بافت متقدم خواهیم بود (حناچی و همکاران، ۱۳۸۶). از سوی دیگر برای رسیدن به بازآفرینی شهری پایدار و کارآمد، توجه به ارتقای ظرفیت‌های اقتصادی محلات بافت نیز با رعایت حفظ بافت کهن و باز زنده‌سازی پهنه‌های فرسوده با ویژگی پیاده‌مداری، از اهمیتی خاص در توفیق احیاء و توانمندسازی محلات هدف برخوردار است (Rogers, 2011).

**بازآفرینی شهری پایدار:** به‌طور کلی، برای تقویت و شکل دادن به بازآفرینی شهری پایدار، توجه به اصول توسعه پایدار ضروری است. در این راستا، پایداری با تأکید بر تصمیم‌گیری مشارکتی و همکاری می‌تواند باعث افزایش مشروعیت پروژه‌های بازآفرینی شهری در بین مردم محلی شود (علی بک، ۱۳۹۲). هدف از به‌کارگیری دیدگاه‌های مشارکتی، مدنظر قرار دادن افرادی است که از نظر اجتماعی و اقتصادی در حاشیه قرار گرفته‌اند و تشویق آن‌ها برای شرکت در سیاست‌ها و طرح‌هایی است که بر آن‌ها تأثیرگذار است (Castree et al., 2009).

### پیاده‌مداری و اهمیت پیاده‌راه در بازآفرینی شهری پایدار

کلیف ماتین<sup>۱</sup> اهداف طراحی شهری را در دو دسته توسعه پایدار و کیفیت‌های محیط ساخته شده<sup>۲</sup> طبقه‌بندی کرده است. در مبحث توسعه پایدار، توسعه‌ای مد نظر است که ضمن برآوردن نیازهای فعلی، به برآورده شدن نیازهای نسل آتی از محیط خدشه‌ای وارد نکند. در فرآیند طراحی شهری از آن‌جا که شهر مظهری از معنویت و فرهنگ کالبدی است و بالاترین درجه نمو فرهنگ مردم در آن رخ می‌دهد، لذا، حضور مردم نقشی کلیدی در توسعه پایدار ایفا می‌کند (ملکیان و همکاران، ۱۳۹۵). در این خصوص، فضاهای باز و پیاده‌راه‌های شهری، یکی از مؤثرترین مکان‌ها برای ایجاد تعاملات اجتماعی شهروندان با یکدیگر به‌خصوص در مراکز شهری به‌شمار آمده و می‌توانند در ایجاد حس تعلق (هویت‌بخشی) به مکان‌ها و در نهایت، خلق سرمایه‌های اجتماعی شهر مؤثر باشند.

چین جیکوبز پیاده‌روها را به‌عنوان فضای عمومی و اصلی شهر و بافت اجتماعی زنده و پویای شهر معرفی می‌کند (نصیری، ۱۳۹۰). سایرین، پیاده‌روها را بخش مجزاء از سواره و

<sup>۱</sup> Cliff Moughtin

<sup>۲</sup> The Built Environment Qualities

مسیر مجاز و اختصاصی برای عبور عابران یعنی شبکه‌ای از مسیرهای زنده برای برقراری تعاملات و سلامت اجتماعی معرفی کرده‌اند (کاشانی‌جو، ۱۳۸۵). از این‌رو، وجود پیاده‌روها و مسیرهای پیاده‌روی در شهرها، برای تداوم حیات شهری ضروری بوده و می‌توان آن‌ها را به‌عنوان عناصری خاطره‌انگیز و هویت‌بخش در نظر گرفت (ثقفی اصل، ۱۳۸۷). لذا، در طراحی پیاده‌روها توجه به سرزندگی، انعطاف‌پذیری، ایمنی و امنیت، و دسترسی و ترافیک که هر کدام از این عوامل دارای شاخص‌های گوناگونی هستند، ضروری به‌نظر می‌رسد (صادقی و سبحان اردکانی، ۱۳۹۲).

### پیشینه پژوهش

در پژوهشی که با هدف امکان‌سنجی احداث پیاده‌راه به‌عنوان یک کاتالیزور در راستای ارتقای کیفیت شهری محور خیابان بوعلی همدان انجام یافت، نتایج نشان داد که عوامل ایمنی و امنیت از بیش‌ترین درجه اهمیت از نظر عابران پیاده برخوردار بودند (صادقی و سبحان اردکانی، ۱۳۹۲).

نتایج پژوهشی که با هدف بازآفرینی بافت‌های فرسوده با تکیه بر اصول توسعه پایدار شهری انجام یافت، نشان داد که بازآفرینی محله عولاجان نیازمند نیرویی درونی مانند ایجاد هسته سکونت پایدار با خدمات محله‌ای مربوطه و نیز ایجاد محورهای پیاده‌مدار مجهز شهری است، تا ضمن عدم تعارض جدی با شرایط حاکم، بسط تدریجی آن در طولانی‌مدت سبب ارتقای کیفی محله در راستای تحقق چشم‌اندازهای متصور بر آن شود (اردلانی و همکاران، ۱۳۹۲).

نتایج پژوهشی دیگر نشان داد که شهرها را می‌توان به‌عنوان مکان‌های رقابتی و محیط‌هایی به‌لحاظ اجتماعی همه‌شمول و به‌لحاظ اقتصادی شکوفا با عرصه‌های عمومی سرزنده و واجد پایداری اجتماعی در نظر گرفت (بحرینی و همکاران، ۱۳۹۳).

در پژوهشی که با هدف بازآفرینی و پایداری شهری در مقیاس بزرگ انجام شد، نتایج بیان‌گر اهمیت شاخص‌های اقتصادی برای تحقق مشارکت عمومی در بازآفرینی شهری بود (Donovan et al., 2005).

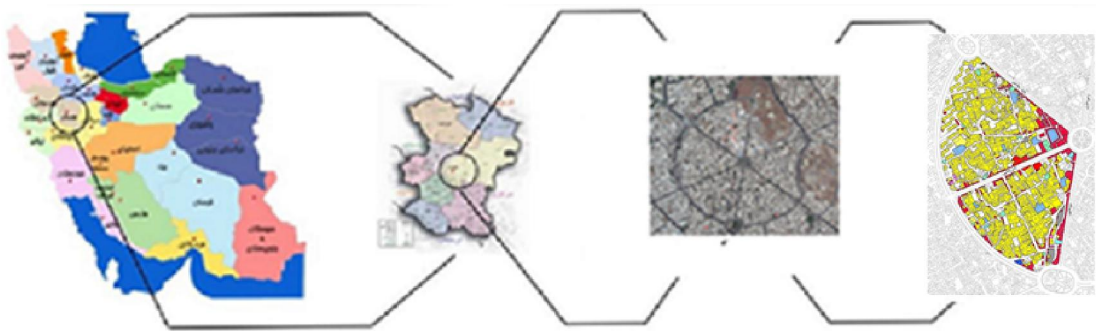
نظر به کمبود منابع مطالعاتی و لزوم گسترش پژوهش در زمینه بازآفرینی شهری پایدار و به‌علاوه خلاء مطالعاتی در خصوص بازآفرینی شهری همدان، این پژوهش با هدف احیای پهنه‌های بافت کهن و فرسوده شهری برای ارتقای جایگاه پیاده‌مداری در بازآفرینی شهری پایدار انجام یافت.

## روش‌شناسی پژوهش

در این پژوهش توصیفی-تحلیلی، پس از مطالعه کتابخانه‌ای در خصوص بازآفرینی و پایداری شهری در راستای نیل به ارتقای کیفی فضاهای شهری درخور و انسان‌مدار، نسبت به مطالعه میدانی و به تبع آن شناخت و ارزیابی محدوده‌های مورد نظر در کهن شهر همدان شامل محدوده مرکزی یا همان بافت قدیمی و هسته اولیه و تاریخی شهر که دارای الگوی شعاعی بوده و با حلقه اول شهر همدان یعنی محله‌های «پیرگرگ»، «ورمزیار»، «ذوالریاستین»، «امامزاده یحیی»، «کبابیان» و بخشی از بافت بازار محصور شده است، اقدام شد (ملکیان و همکاران، ۱۳۹۵).

بدین منظور، در گام نخست از طریق مطالعات کتابخانه‌ای، پیمایش میدانی، مشاهده و توزیع پرسش‌نامه بین ساکنین منتخب، نسبت به شناخت و توصیف ویژگی‌های کالبدی، اقتصادی و اجتماعی منطقه مورد مطالعه در دو قطاع منتخب شامل بافت موجود در حدفاصل پیاده‌راه بوعلی، شریعتی و باباطاهر اقدام شد. سپس، منطبق بر شرح خدمات طراحی شهری پیشنهادی گلکار (گلکار، ۱۳۸۵)؛ نسبت به سنجش وضعیت حوزه راهبردی (شکل‌های ۱ تا ۳) در پنج نظام طراحی شهری شامل کاربری زمین و فعالیت، حرکت و دسترسی، استخوان‌بندی فضاهای همگانی، فرم کالبدی و منظر شهری اقدام شد و وضعیت حوزه ماهوی بر اساس مؤلفه‌های عملکردی، زیبایی‌شناختی و محیط‌زیستی مورد سنجش قرار گرفت. در این راستا، ضمن تعیین نقاط قوت و ضعف به عنوان عوامل درونی و فرصت‌ها و تهدیدها به عنوان عوامل بیرونی نسبت به تدوین جدول سوات<sup>۱</sup> یکپارچه در حوزه‌های راهبردی و عملکردی (جدول ۱ و شکل ۴) و نیز وزن‌دهی و تنظیم ماتریس ارزیابی اقدام شد. پس از آن، ضمن اتخاذ راهبردها از طریق اطلاعات به دست آمده، اهداف، راهبردها و سیاست‌های طراحی شهری در مداخلات احیاء و بازآفرینی شهری تدوین و در پی آن تدقیق اصول و رهنمودهای طراحی شهری (جدول ۲ و شکل ۵) بر اساس نظام‌های پنج‌گانه طراحی شهری در حوزه مداخله‌ای انجام شد. در گام آخر نیز با جمع‌بندی مطالعات انجام یافته در زمینه مسائل کالبدی، عملکردی، اجتماعی-اقتصادی و محیط‌زیستی مناطق هدف و تدوین بیانیه چشم‌انداز؛ تدقیق اهداف کلان، اهداف خرد، سیاست‌ها و راهبردهای طراحی، نسبت به تدوین ضوابط و معیارهای طراحی شهری، اصول عام و خاص (جدول ۳) و دستور کار طراحی شهری-حوزه ویژه (جدول ۴) و طرح مایه‌های طراحی شهری محلات هدف (شکل ۶)؛ طرح‌های پیشنهادی دستورالعمل‌ها، ضوابط اجرایی و توصیه‌های طراحی شهری در راستای بازآفرینی شهری پایدار محلات ارایه شد.

<sup>۱</sup> SWOT



شکل ۱- دو قطاع منتخب در منطقه مورد مطالعه (مأخذ: نگارندگان)

## یافته‌های پژوهش

### نتایج شناخت منطقه مورد مطالعه

از آنجایی که ۶ قطاع موجود در منطقه مورد مطالعه از تشابه قابل ملاحظه‌ای در ابعاد مختلف کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و محیط‌زیستی برخوردار بودند؛ بنابراین، در سنجش وضعیت منطقه مورد مطالعه، دو قطاع منتخب که شامل بافت محلی و شهری مستقر در حدفاصل پیاده‌راه بوعلی و خیابان‌های شریعتی و باباطاهر محصور در حلقه اول (بلوار خواجه رشید و بلوار کاشانی) هستند، مورد بازدید میدانی و سنجش مؤلفه‌های کیفی طراحی شهری قرار گرفتند.

در سنجش وضعیت حوزه محلی با در نظر گرفتن محدودیت‌های مترتب با پژوهش، دو بعد رویه‌ای و ماهوی مورد بررسی قرار گرفت که در بعد رویه‌ای به بررسی محیط‌های تاریخی، حقوقی، اجتماعی، اقتصادی و تشکیلاتی-اجرایی پرداخته شد. در بعد ماهوی نیز؛ در مؤلفه عملکردی به نظام‌های فعالیت و تجربه فضاهای همگانی؛ در مؤلفه زیبایی‌شناختی به نظام استخوان‌بندی فضاهای همگانی و در نهایت، در مؤلفه محیط‌زیستی نیز به نظام قرارگاه طبیعی پرداخته شد (حاجی‌پور، ۱۳۸۶).

### نتایج ارزیابی مؤلفه عملکردی در نظام فعالیت و تجربه فضاهای همگانی

در مؤلفه عملکردی کیفیت قرارگاه‌های رفتاری، کیفیت سازگاری فرم شهری با کاربری‌ها، شبکه پیاده، سواره، شبکه اطلاع‌رسانی و کیفیت ایمنی محیط برای فعالیت‌ها (گلکار، ۱۳۸۵) مورد ارزیابی قرار گرفت (شکل ۲). در این محدوده، علاوه بر وجود غالب کاربری‌ها مسکونی فرسوده، بافت از نظر کاربری‌های فرهنگی-خدماتی و آموزشی و درمانی

دارای کمبود است. غالب کاربری‌های تجاری در حوزه مرکزی شهر و نیز ساختمان‌های مسکونی به نسبت نوساز در بلوار خواجه رشید و محله حمام قلعه قرار دارند و از نظر کاربری فضای سبز کمبود جدی وجود دارد.

### نتایج ارزیابی مؤلفه زیباشناختی نظام استخوان‌بندی فضاهای همگانی

نتایج ارزیابی وضعیت مؤلفه تجربی-زیباشناختی کیفیت طراحی شهری در نظام استخوان‌بندی فضاهای همگانی محدوده هدف نشان داد که دامنه تأثیرگذاری و تأثیرپذیری حوزه راهبردی بافت اطراف محدوده (پیاده‌راه بوعلی - خیابان‌های شریعتی و باباطاهر)، در حوزه محلات ۶ قطاع و در حلقه اول است، که با پیاده‌مداری محلات، ارتباط مستقیم دارد. (شکل ۳)



شکل ۲- سنجش وضعیت حوزه راهبردی؛ مؤلفه عملکردی در منطقه مورد مطالعه (مأخذ: نگارندگان)



شکل ۳- سنجش وضعیت حوزه راهبردی؛ مؤلفه زیباشناختی در منطقه مورد مطالعه

(مأخذ: نگارندگان)

### نتایج ارزیابی مؤلفه محیط‌زیستی (نظام قرارگاه طبیعی)

نتایج ارزیابی مؤلفه محیط‌زیستی (شکل ۴) نشان داد که عدم توجه به حفاظت زیست‌بوم در ساخت پیاده‌راه بوعلی عامل ایجاد صدمات قابل ملاحظه‌ای به بدنه درختان کناره خیابان و افزایش فرسودگی جداره‌های پیاده‌راه شده که مرمت ابنیه برای رفع اغتشاش بصری پیاده‌راه بوعلی را ضروری می‌نماید. از طرفی، در سایر محلات موجود در بافت؛ اغتشاش و آشفتگی بصری فضاهای شهری ناشی از آلودگی حاصل از انباشت زباله، تردد بیش از حد سواره به دلیل رعایت الگوی توسعه خودرو محور و تمرکز مراکز تجاری و بازار، و تأسیسات و تجهیزات شهری به عنوان الحاقات نمای شهری باعث ضعف و تهدید کیفیت خوش منظرگی در سیمای محلات شده است. از سوی دیگر، تخریب ساختمان‌های قدیمی و بعضاً ساخت و سازهای جدید، باعث تبدیل زمین‌های خالی محله به پارکینگ خودرو و تشدید آلودگی محلات شده و از عوامل ایجاد سیمای نامناسب محلات و تهدید ایمنی و امنیت پیاده در معابر به‌شمار می‌آید.



شکل ۴- سنجش وضعیت حوزه راهبردی؛ مؤلفه محیط‌زیستی در منطقه مورد مطالعه  
(مأخذ: نگارندگان)

### نتایج ارزیابی یکپارچه وضعیت با روش سوات

نتایج ارزیابی وضعیت منطقه مورد مطالعه از طریق بازدید میدانی و مصاحبه با ساکنین بر مبنای بیانیه چشم‌انداز در شکل ۵ و جداول ۱ تا ۳ آورده شده است. بر این اساس، امتیازهای عوامل داخلی از ۱ تا ۴ بیان‌گر شدت قوت و ضعف از کم به زیاد و نیز امتیازهای عوامل خارجی از ۱ تا ۴ بیان‌گر شدت اثرپذیری فرصت‌ها و تهدیدها از کم به زیاد است.



شکل ۵- سوات یکپارچه طراحی شده برای اجرای پژوهش (ماخذ: نگارندگان)

جدول ۱- نتایج تحلیل سوات یکپارچه در سنجش وضعیت برای اجرای پژوهش

| مؤلفه               | قوت                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | ضعف                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | فرصت                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | تهدید                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| مؤلفه عملکردی       | وجود عناصر هویت بخش در بازآفرینی فضاهای شهری (آرامگاه بوعلی، میدان امام و امامزاده عبدالله) و مساجد قدیمی و بناهای تاریخی حائز ارزش در محلات.<br>وجود کاربری‌های تجاری و رفاهی مناسب برای گردشگری.<br>وجود پیاده‌راه‌های بوعلی، میدان امام و اکباتان به‌عنوان نمونه‌ای از مداخلات بازآفرینی شهری موفق. | سد معبر دستفروش‌ها در ساعات روز در معابر پیاده و بخصوص پیاده‌راه.<br>تداخل حرکت پیاده و سواره در محلات، باعث ضعف ایمنی.<br>کف‌سازی نامناسب و کمبود مبلمان شهری مناسب در اکثر محلات.<br>عدم ایمنی، ورود بیش از حد خودرو و تبدیل محلات به پارکینگ خودرو.<br>وجود کاربری‌های فرامحله‌ای، عامل تردد خودرو و گره ترافیکی. | ایجاد فضاهای شهری پیاده‌مدار با امکان مشارکت ساکنین محلات، بدلیل وجود حس تعلق در محلات.<br>مشارکت بخش خصوصی در ارتقاء زیرساخت‌های شهری، بدلیل وجود زمین‌های خالی در بافت.<br>وجود عناصر هویت‌بخش و تاریخی در محلات و پیاده‌راه بوعلی، فرصت توفیق بازآفرینی شهری با هدف ارتقای پیاده‌مداری محلات.                | ورود خودرو، تداخل سواره و پیاده، تهدیدی در کاهش ایمنی محلات.<br>وجود نورپردازی نامناسب، جداره‌ها در اکثر محلات، تهدید در ایمنی و امنیت.<br>فرسودگی محلات و ضعف تأسیسات شهری، تهدیدی در پایداری معابر.<br>اغتشاش بصری بناهای قدیمی مخروبه و جداره محلات، تهدید در ایمنی و تمایل پیاده‌مداری. |
| مؤلفه زیبایی‌شناختی | وجود محصولیت نسبی در پیاده‌راه بوعلی و وجود ابنیه احیاء شده محدوده.<br>پیوستگی خط آسمان در پیاده‌راه بوعلی، محور شریعتی و بعضی محلات.<br>دید به کوه الوند، تپه‌ها و مناظر مطلوب پیاده‌راه بوعلی، محورهای شریعتی و محلات ذوالریاستین و گیابیان.<br>تباين، تنوع و گوناگونی نسبی فضا در محلات.            | محصولیت کم میادین آرامگاه و امامزاده عبدالله و اکثر محورهای اصلی محلات.<br>فرسودگی جدی بناها در پیاده‌راه بوعلی و محلات.<br>استقرار تابلوهای تبلیغاتی در مسیر دید به منظر کوه الوند.<br>ضعف پاکیزگی محلات بدلیل تردد بیش از حد خودرو.<br>پوشش عناصر سنگی سخت در مسیر پیاده‌راه بوعلی به‌عنوان مبلمان شهری.           | حضورپذیری شهروندان در پیاده‌راه فرصتی برای ایجاد فضای همه شمول و سرزنده با مشارکت ساکنین محلات.<br>فرصت ایجاد منظر ذهنی و عینی با کیفیت، در پیاده‌راه بوعلی و معابر محلات قدیمی.<br>فرصت ایجاد فضاهای همگانی خلاق و ایجاد محور گردشگری محلی پیاده‌مدار.<br>وجود پیاده‌راه بوعلی عامل تشویق و ترویج پیاده‌مداری. | فضاهای همگانی نامطلوب عامل افزایش جرایم و بزهکاری و تهدید عابرپیاده.<br>وجود کاربری‌های تجاری فرا محله‌ای متوالی، عامل عدم آمد و شد پیاده در محور اصلی بعضی محلات در شب.<br>ایجاد پارکینگ طبقاتی عمومی در محور محلات، تهدید در تضعیف پیاده‌مداری و در نهایت پایداری محلات.                  |

| مؤلفه محیط زیستی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | مؤلفه محیط زیستی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | مؤلفه عملکردی - در محور پیاده راه گردشگری محلی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | مؤلفه محیط زیستی                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>-مطلوبیت سبزینگی میدان بوعلی و بلوارهای کاشانی و خواجه رشید؛ عامل تقویت پیادهمداری.</p> <p>-آسایش اقلیمی مطلوب در محورهای اصلی.</p> <p>-وجود درختان کهن بهعنوان عناصر سبز در فضای پیادهراه بوعلی و اکباتان و نیز محور پیشنهادی برای پیادهراه گردشگری محلی.</p>                                                                                                  | <p>-وجود آلودگیهای صوتی در محورهای اصلی و میادین امام، بوعلی و امام زاده عبدالله.</p> <p>-آلودگی محیطزیستی بدلیل تردد بیش از حد خودرو در معابر محلات.</p> <p>-کمبود پوشش گیاهی در پیادهراهها و همه محلات هدف بازآفرینی.</p> <p>-آبگرفتگی معابر و تردد خودرو در محلات، عامل کاهش کیفیت کفساز.</p>                                                            | <p>-وجود عناصر هویتبخش و بناهای دارای قدمت، الزامی در توفیق پیادهمداری در مداخلات بازآفرینی شهری.</p> <p>-وجود زیرساخت مناسب تأسیسات شهری در مجاور محور پیادهراه محلی.</p> <p>-ارتقاء کیفی زیرساختهای تأسیساتی و مبلمان شهری پیاده-راههای بوعلی، میدان امام و اکباتان.</p> <p>-برخورداری محله از اماکن تاریخی، فرهنگی و مذهبی حائز ارزش و شناخته شده در سطح ملی و بینالمللی.</p> | <p>-نبود عناصر نرم، تهدید آسایش و سرزندگی محلات.</p> <p>-آلودگی صوتی و محیطی، تهدیدی برای آسایش اقلیم و پایداری محلات.</p> <p>-عدم مطلوبیت نوع مصالح در پیادهراههای موجود و بعضی معابر محلات، تهدیدی در پایداری مکانی.</p> <p>-آبگرفتگی معابر و ضعف تأسیسات شهری، تهدید ایمنی حرکت پیاده.</p> |
| <p>-وجود معابر اصلی مناسب برای تبدیل آن به پیادهراه گردشگری.</p> <p>-فرصت بازآفرینی پایدار شهری با ایجاد فضاهای همگانی شهری پیادهمدار، دارای تجهیزات رفاهی شهری مناسب در محلات.</p> <p>-فرصت اصلاح زیرساختهای حمل و نقل عمومی در محلات تهدیدی برای ارتقاء زیرساخت محلات؛ متناسب با نیاز پیادهراه.</p> <p>-ضعف نگرش اقتصادی کسبه به گردشگری و فرهنگ مشتری مداری</p> | <p>-ضعف جدی تجهیزات و تأسیسات شهری زیرزمینی و روزمینی در محدوده و محور پیادهراه گردشگری.</p> <p>-وجود کاربریهای فرامحلی باعث تردد بیش از حد سواره و عدم ایمنی.</p> <p>-پایین بودن میزان مشارکت اجتماعی ساکنین محلی دربرنامه ریزی احیاء و توسعه شهری.</p> <p>-وجود روح بی هویت شهری در پایان ساعات کار واحدهای تجاری مستقر در پیاده راهها و ورودی محلات.</p> | <p>۱. وجود عناصر هویت بخش در محلات هدف.</p> <p>۲. وجود کاربریهای تجاری و اداری مناسب گردشگری.</p> <p>۳. وجود پیادهراه بوعلی بهعنوان نمونه‌ای از مداخلات نسبتاً موفق</p>                                                                                                                                                                                                          | <p>۱. سد معبر دستفروش‌های در ساعات پایانی روز.</p> <p>۲. تداخل حرکت پیاده وسواره محلات</p> <p>۳. کف‌سازی نامناسب و کمبود مبلمان شهری</p> <p>۴. عدم ایمنی و تبدیل محلات به پارکینگ خودرو</p> <p>۵. وجود کاربریهای فرامحلهای</p>                                                                |
| <p>۱. محصوریت کم میادین آرامگاه و امام زاده عبدالله</p> <p>۲. فرسودگی جدی بناها در بعضی محلات.</p> <p>۳. وجود تابلو تبلیغاتی در مسیر بعضی کریدورها</p> <p>۴. ضعف پاکیزگی محلات</p> <p>۵. پوشش عناصر سنگی در مسیر پیادهراهها</p>                                                                                                                                    | <p>۱. محصوریت کم میادین آرامگاه و امام زاده عبدالله</p> <p>۲. فرسودگی جدی بناها در بعضی محلات.</p> <p>۳. وجود تابلو تبلیغاتی در مسیر بعضی کریدورها</p> <p>۴. ضعف پاکیزگی محلات</p> <p>۵. پوشش عناصر سنگی در مسیر پیادهراهها</p>                                                                                                                             | <p>۳. وجود محصوریت نسبی در پیادهراهها و وجود ابنیه احیاء شده محدوده</p> <p>۴. پیوستگی خط آسمان در بعضی فضاها</p> <p>۵. دید به کوه الوند، مناظر مطلوب پیادهراه</p> <p>۶. تباین، تنوع و گوناگونی نسبی فضا</p>                                                                                                                                                                      | <p>۱. محصوریت کم میادین آرامگاه و امام زاده عبدالله</p> <p>۲. فرسودگی جدی بناها در بعضی محلات.</p> <p>۳. وجود تابلو تبلیغاتی در مسیر بعضی کریدورها</p> <p>۴. ضعف پاکیزگی محلات</p> <p>۵. پوشش عناصر سنگی در مسیر پیادهراهها</p>                                                               |
| <p>۱. مطلوبیت سبزینگی میدان بوعلی و بلوارهای کاشانی و خواجه رشید؛ عامل تقویت پیادهمداری.</p> <p>۲. آسایش اقلیمی مطلوب در معابر محلات</p> <p>۳. وجود درختان بهعنوان عناصر سبز</p>                                                                                                                                                                                   | <p>۱. وجود آلودگیهای صوتی در محورهای اصلی</p> <p>۲. وجود آلودگیهای محیطزیستی</p> <p>۳. کمبود پوشش گیاهی در پیادهراهها</p> <p>۴. آبگرفتگی و کاهش کیفیت معابر محلات</p>                                                                                                                                                                                       | <p>۴. مطلوبیت سبزینگی میدان بوعلی و بلوارهای کاشانی و خواجه رشید؛ عامل تقویت پیادهمداری.</p> <p>۵. آسایش اقلیمی مطلوب در معابر محلات</p> <p>۶. وجود درختان بهعنوان عناصر سبز</p>                                                                                                                                                                                                 | <p>۱. وجود آلودگیهای صوتی در محورهای اصلی</p> <p>۲. وجود آلودگیهای محیطزیستی</p> <p>۳. کمبود پوشش گیاهی در پیادهراهها</p> <p>۴. آبگرفتگی و کاهش کیفیت معابر محلات</p>                                                                                                                         |

(مأخذ: نگارندگان)

## جدول ۲- ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (IFE)

| مؤلفهها      | فهرست نقاط قوت                                                                                                                                                                                              | اولویت | بهره | نقطه | فهرست نقاط ضعف                                                                                                                                                                                                                  | اولویت | بهره | نقطه |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------|------|
| عملکردی      | <p>۱. وجود عناصر هویت بخش در محلات هدف.</p> <p>۲. وجود کاربریهای تجاری و اداری مناسب گردشگری.</p> <p>۳. وجود پیادهراه بوعلی بهعنوان نمونه‌ای از مداخلات نسبتاً موفق</p>                                     | ۴      | ۰/۰۵ | ۰/۲۰ | <p>۱. سد معبر دستفروش‌های در ساعات پایانی روز.</p> <p>۲. تداخل حرکت پیاده وسواره محلات</p> <p>۳. کف‌سازی نامناسب و کمبود مبلمان شهری</p> <p>۴. عدم ایمنی و تبدیل محلات به پارکینگ خودرو</p> <p>۵. وجود کاربریهای فرامحلهای</p>  | ۲      | ۰/۰۳ | ۰/۰۶ |
| زیبایی‌شناسی | <p>۱. وجود محصوریت نسبی در پیادهراهها و وجود ابنیه احیاء شده محدوده</p> <p>۲. پیوستگی خط آسمان در بعضی فضاها</p> <p>۳. دید به کوه الوند، مناظر مطلوب پیادهراه</p> <p>۴. تباین، تنوع و گوناگونی نسبی فضا</p> | ۳      | ۰/۰۵ | ۰/۱۵ | <p>۱. محصوریت کم میادین آرامگاه و امام زاده عبدالله</p> <p>۲. فرسودگی جدی بناها در بعضی محلات.</p> <p>۳. وجود تابلو تبلیغاتی در مسیر بعضی کریدورها</p> <p>۴. ضعف پاکیزگی محلات</p> <p>۵. پوشش عناصر سنگی در مسیر پیادهراهها</p> | ۳      | ۰/۰۳ | ۰/۰۹ |
| محیط زیستی   | <p>۱. مطلوبیت سبزینگی میدان بوعلی و بلوارهای کاشانی و خواجه رشید؛ عامل تقویت پیادهمداری.</p> <p>۲. آسایش اقلیمی مطلوب در معابر محلات</p> <p>۳. وجود درختان بهعنوان عناصر سبز</p>                            | ۴      | ۰/۰۴ | ۰/۱۶ | <p>۱. وجود آلودگیهای صوتی در محورهای اصلی</p> <p>۲. وجود آلودگیهای محیطزیستی</p> <p>۳. کمبود پوشش گیاهی در پیادهراهها</p> <p>۴. آبگرفتگی و کاهش کیفیت معابر محلات</p>                                                           | ۲      | ۰/۰۳ | ۰/۰۶ |

|      |      |   |                                                                         |      |      |   |                                                                  |                 |
|------|------|---|-------------------------------------------------------------------------|------|------|---|------------------------------------------------------------------|-----------------|
| ۰/۰۹ | ۰/۰۳ | ۳ | W۵: ضعف تجهیزات و تأسیسات شهری                                          | ۰/۱۲ | ۰/۰۳ | ۴ | S۱: وجود بناهای دارای قدمت محلات                                 | عملکردی-در محور |
| ۰/۰۶ | ۰/۰۲ | ۳ | W۶: وجود کاربری‌های فرامحلی                                             | ۰/۱۲ | ۰/۰۴ | ۳ | S۲: وجود زیرساخت مناسب تأسیسات شهری                              |                 |
| ۰/۱۲ | ۰/۰۳ | ۴ | W۷: حداقلی میزان مشارکت اجتماعی ساکنین                                  | ۰/۰۸ | ۰/۰۴ | ۲ | S۳: اصلاح زیرساخت‌های پیاده‌راه‌ها                               |                 |
| ۰/۰۶ | ۰/۰۳ | ۲ | W۸: وجود واحدهای تجاری نیمه‌وقت در پیاده‌راه                            | ۰/۲۰ | ۰/۰۵ | ۴ | S۴: برخورداری اماکن تاریخی، فرهنگی و مذهبی شناخته شده در سطح ملی |                 |
| ۱/۱۵ | ۰/۴۷ |   | مجموع ضرایب برابر با ۰.۱ و مجموع ارزش‌ها در ماتریس داخلی برابر ۲/۶ است. | ۱/۴۵ | ۰.۵۳ |   |                                                                  |                 |

(مأخذ: نگارندگان)

جدول ۳- ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (EFE)

| مؤلفه‌ها                  | فهرست فرصت‌ها                                                                             | فهرست تهدیدها                                                                | امتیاز | وزن   | ارزش |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|--------|-------|------|
| عملکردی                   | O1: ایجاد فضاهای شهری پیاده‌مدار با مشارکت ساکنین در محلات                                | T1: تداخل سواره و پیاده تهدید کاهش ایمنی محلات                               | ۲      | ۰/۰۳  | ۰/۰۶ |
|                           | O2: مشارکت بخش خصوصی در ارتقاء زیرساخت‌ها                                                 | T2: وجود نورپردازی نامناسب در اکثر محلات.                                    | ۳      | ۰/۰۴  | ۰/۱۲ |
|                           | O3: وجود عناصر هویت بخش تاریخی فرصت توفیق بازآفرینی شهری با هدف ارتقای پیاده‌مداری محلات. | T3: فرسودگی و ضعف تأسیسات شهری، در محلات تهدیدی در پایداری معابر             | ۲      | ۰/۰۳۵ | ۰/۱۰ |
|                           |                                                                                           | T4: اغتشاش بصری بناهای قدیمی مخروبه، تهدید در ایمنی و تمایل پیاده‌مداری      |        |       |      |
| مؤلفه زیبایی‌شناختی       | O4: حضورپذیری شهروندان در پیاده‌راه فرصتی برای ایجاد فضاهای همه شمول.                     | T5: فضای همگانی نامطلوب عامل افزایش جرایم و بزهکاری و تهدید عابرپیاده        | ۲      | ۰/۰۳  | ۰/۱۲ |
|                           | O5: فرصت ایجاد منظر ذهنی و عینی با کیفیت.                                                 | T6: وجود کاربری‌های تجاری فرامحله‌ای متوالی، عامل کاهش پیاده‌مداری در محورها | ۳      | ۰/۰۲  | ۰/۰۶ |
|                           | O6: فرصت ایجاد فضاهای خلاق گردشگری.                                                       | و بعضی محلات                                                                 | ۲      | ۰/۰۳  | ۰/۰۶ |
|                           | O7: پیاده‌راه عامل تشویق و ترویج پیاده‌مداری.                                             | T7: ایجاد پارکینگ طبقاتی عمومی در محور محلات.                                |        |       |      |
| مؤلفه محیط‌زیستی          | O8: ایجاد فضایی اکولوژیک همراه با آسایش و سبزیگی، بدلیل وجود زمین-های خالی در محلات.      | T8: نبود عناصر نرم، تهدید آسایش و سرزندگی.                                   | ۲      | ۰/۰۴  | ۰/۰۴ |
|                           | O9: اهتمام و مشارکت ساکنین در ارتقای سبزیگی.                                              | T9: آلودگی صوتی و محیطی، تهدیدی برای آسایش اقلیم و پایداری محلات             | ۴      | ۰/۰۵  | ۰/۲۰ |
|                           | O10: اصلاح تأسیسات پیاده‌راه‌ها، فرصت ارتقای زیست بوم و پایدار سازی پیاده‌راه.            | T10: ضعف مطلوبیت مصالح در پیاده‌راه و محلات.                                 | ۲      | ۰/۰۳۵ | ۰/۰۷ |
|                           |                                                                                           | T11: آب‌گرفتگی معابر تهدید ایمنی حرکت پیاده                                  |        |       |      |
| مؤلفه محور پیاده‌راه محلی | O11: محورهای مناسب برای تبدیل به پیاده‌راه                                                | T12: تردد بیش از حد خودرو تهدید توفیق بازآفرینی.                             | ۲      | ۰/۰۳  | ۰/۰۶ |
|                           | O12: فرصت بازآفرینی پایدار شهری با ایجاد فضاهای همگانی شهری پیاده‌مدار.                   | T13: عدم وجود زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی.                                   | ۳      | ۰/۰۳  | ۰/۰۶ |
|                           | O13: فرصت اصلاح زیرساخت حمل و نقل عمومی.                                                  | T14: بیافت ارگانیک و تنگ در محلات تهدیدی برای ارتقاء زیرساخت محلات.          | ۳      | ۰/۰۴  | ۰/۱۲ |
|                           | O14: حس مشارکت بالای مردم محلات در برگزاری مراسم رسمی و سنتی-مذهبی                        | T15: عدم نگرش اقتصادی به گردشگری و ضعف فرهنگ مشتری‌مداری کسبه                | ۴      | ۰/۰۴  | ۰/۱۶ |
|                           |                                                                                           | مجموع ضرایب برابر با ۰.۱ و مجموع ارزش‌ها در ماتریس خارجی برابر ۲/۵۹ است.     |        | ۱/۵۲  | ۰/۴۸ |

(مأخذ: نگارندگان)

### نتایج برنامه‌ریزی و راهبرد توسعه منطقه مورد مطالعه

از آنجایی که در ماتریس ارزیابی عوامل داخلی، مجموع ارزش نقاط قوت و ضعف در مؤلفه‌های چهارگانه منتخب برابر با ۲/۶، و فهرست فرصت‌ها و تهدیدها در ماتریس ارزیابی عوامل خارجی معادل ۲/۵۹ حاصل شد، از این‌رو در اتخاذ راهبردهای توسعه، توانمندی محدوده در بهره‌گیری از فرصت‌ها با تکیه بر نقاط قوت موجود می‌تواند اثرگذاری مناسبی در توفیق بازآفرینی شهری پایدار با رویکرد تقویت پیاده‌مداری در محدوده مورد مطالعه داشته باشد. بنابراین، در پاسخ به سؤال اصلی و طرح‌ریزی برنامه پیشنهادی تحقیق می‌توان اذعان داشت که بهره‌گیری از دانش طراحی شهری به‌عنوان فرآیندی مساله‌گشا با هدف ارتقای مؤلفه‌های سازنده کیفیت در عرصه عمومی شهر، ضمن ارتقای کیفیت عملکردی، زیبایی‌شناختی و محیط‌زیستی؛ به ارتقای تعاملات اجتماعی به‌عنوان مفاهیم پایه زندگی، کیفیت زندگی شهروندان و پایداری محلات نیز منجر می‌شود. در این بین، مشارکت سرمایه‌های اجتماعی و توان بالقوه ساکنین در برنامه‌های احیاء و بازآفرینی امری اجتناب‌پذیر در توفیق این‌گونه مداخلات به تأیید بسیاری از صاحب نظران در مباحث نظری موجود محسوب می‌شود.

### نتایج ارزیابی اصول و رهنمودهای طراحی شهری

ضوابط و معیارهای لحاظ شده در طراحی و نتایج ارزیابی پیاده‌راه بوعلی به‌عنوان نمونه موردی بر مبنای اصول و رهنمودهای طراحی (شکل ۶) به‌ترتیب در جداول ۴ و ۵، و همچنین، دستور کار طراحی شهری نیز در جدول ۶ آورده شده‌اند.

جدول ۴- ضوابط و معیارهای طراحی شهری- اصول عام طراحی (پاکزاد، ۱۳۸۴)

| ضوابط و معیارهای طراحی شهری- اصول عام طراحی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>- می‌بایست در طرح احیاء عرصه‌های شهری ضمن مشارکت و نظرخواهی ساکنین؛ در حفظ عناصر هویت‌بخش محلات اقدام کرد.</p> <p>- می‌بایست مراکز محلات و عرصه‌های همگانی شهری در بافت برای اجرای مناسبات خاص (مراسم مذهبی، نمایشگاه فصلی و...) در روزهای ویژه‌ای از سال با نظر و مشارکت ساکنین محلات، تجهیز و ایمن‌سازی شود</p> <p>- می‌بایست در سطح پیاده‌راه و پیاده‌رو معابر از تجهیزات و تأسیسات شهری از جمله پست برق و مخابرات، صندوق پستی، کیشه تلفن و روزنامه فروشی، با مصالح مناسب و ایمن استفاده گردد.</p> <p>- می‌بایست عناصری مثل کابل برق و مخابرات به‌طور تونل زیرزمینی با رعایت ضوابط حفاری به اینیه منتقل شوند و خط آسمان و ریتم‌های افقی و عمودی هماهنگ در تمامی محور پیاده و معابر محلات در نظر گرفته شود.</p> <p>- می‌بایست در طراحی پیاده‌راه گردشگری محلی، مدیریت بهسازی، ایمنی و امنیت، کیفیت محیطی و بعد محیط‌زیست پایدار برای سرزندگی محیط، پر رنگ و با مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی اصلاح و تجهیز شود.</p> <p>- می‌بایست معابر برای حرکت وسایل نقلیه اضطراری مناسب‌سازی و از استقرار تجهیزات شهری در مسیر آن‌ها جلوگیری شود.</p> |

## جدول ۵- نتایج تدوین اصول و رهنمودهای طراحی پیشنهادی

| اصول طراحی کالبدی و منظر شهری                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | رهنمودهای طراحی کالبدی و منظر شهری                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- در بازآفرینی کالبدی، ارتقای فضاهای شهری می‌بایست با مشارکت ساکنین و متناسب با قدمت محلات صورت پذیرد.</li> <li>- می‌بایست از بافت ارگانیک محدوده و تنوع و گوناگونی عرصه‌ها به‌عنوان فرصتی برای طراحی مطلوب پیاده‌راه که دارای عناصر مصنوع و طبیعی متنوع و رمزآمیز است؛ استفاده شود.</li> <li>- می‌بایست تباین فضایی در عرصه‌های همگانی طراحی جدید که فرصت مناسبی در جذابیت بخشیدن به احیاء فضا محلات پیاده‌مدار است؛ استفاده شود تا سرزندگی و منظرشهری مطلوب احیاء گردد.</li> <li>- جداره فرسوده بناهای محلات می‌بایست ترمیم و احیاء شود.</li> <li>- در راستای اصلاح تأسیسات شهری با بهره‌گیری از روش‌های نوین و تأمین تأسیسات زیرزمینی مطلوب در بافت محلات با مشارکت بخش خصوصی اقدامات لازم صورت گیرد.</li> <li>- می‌بایست مسیرگردورهای بصری محور پیاده‌راه خوانا و قابل‌رویت باشند؛ می‌توان با انتقال موانع فیزیکی مثل کابل‌های برق و مخابرات به زیرزمین و اصلاح تجهیزات شهری مناسب، این کار را انجام داد.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- در جداره خیابان‌های شریعتی و پیاده‌راه بوعلی مرمت و ممتدسازی با لحاظ زمان و دوره، برای احیاء هویت انجام گیرد.</li> <li>- اصلاح تجهیزات خدمات شهری بافت محلات متناسب با زمان و دوره بافت و استفاده از توان بخش خصوصی، صورت گیرد.</li> <li>- طراحی متناسب با اقلیم و جلوه دادن جداره بافت تاریخی همراه با استقرار تجهیزات و مبلمان شهری هماهنگ با شکل، رنگ و نیز مشارکت اقشار مختلف ساکنین محلات اجرا شود.</li> <li>- طراحی محیط و عناصر مستقر در آن راستای جذب گردشگر باید از طریق بازآفرینی فضایی متناسب با سال ساخت بناهای محلات درمحور پیاده‌راه باشد.</li> <li>- تباین فضایی در محور پیاده محلات هدف باعث جذابیت فضایی است که با فضا سازی، زیباسازی عناصر مصنوع و پوشش گیاهی با نظر و مشارکت ساکنین انجام می‌شود.</li> <li>- طراحی برای ایمنی و امنیت بافت ارگانیک و ایجاد امنیت در فضاهای تخریبی با ایجاد تجهیزات نور و روشنایی در شب و جلب توجه ناظر به محله از درون بناها لازم است.</li> </ul> |

(مأخذ: نگارندگان)

## جدول ۶- دستور کار طراحی شهری- حوزه‌های ویژه طراحی

| دستور کار در حوزه‌های ویژه طراحی ۱ و ۲                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- تعداد طبقات یک یا سه طبقه می‌تواند باشد؛ ارتفاع نباید از ۳ طبقه (۹ متر) تجاوز کند؛ مساحت قطعات از ۳۰۰ متر بیش‌تر نباشد.</li> <li>- می‌بایست در مسیرهای صرفاً پیاده و پیاده‌راه گردشگری برای افزایش ایمنی و جذابیت پیاده‌روها از تجهیزات و مبلمان شهری مناسب، هماهنگ و بادوام استفاده کرد و نیز از پوشش‌های خاص در کف‌سازی مانند: سنگفرش، آجرفرش، سیمان رنگی و... مطابق با زمینه بومی استفاده شود.</li> <li>- حداقل مساحت هر واحد تجاری ۲۵ مترمربع و حداقل عرض دهنه هر واحد تجاری ۵/۳ متر باشد.</li> <li>- هرگونه پیش‌آمدگی در طبقه همکف (پله، تابلو، کرکره، کولر،...) ممنوع است.</li> <li>- استفاده از مصالح بازتابنده نور نظیر ورقه‌های آلومینیومی و سنگ صیقلی در نما در سطح پیاده‌راه و معابر محلات ممنوع است.</li> <li>- جانمایی مناسب پارکینگ عمومی و باید شامل راه‌های ارتباطی عابران پیاده با عرض حداقل ۵/۱ متر باشد.</li> <li>- طراحی نما با جبهه‌های نما به‌صورت تمام شیشه‌ای ممنوع است و باید منطبق با جداره‌های بالارزش محلات و مسیر پیاده‌راه باشد.</li> <li>- استقرار کاربری‌های مسکونی در طبقات فوقانی بدنه پیاده‌راه برای افزایش نظارت بر فضا و کاربری‌های فعال در ساعات شبانه‌روز.</li> <li>- استفاده از تجهیزات شهری متناسب و هماهنگ با بافت، به دلیل اهمیت عرصه‌های شهری دو حوزه، حائز توجه است.</li> <li>- استقرار هرگونه تجهیزات تأسیسات شهری بزرگ‌مقیاس روزمینی که کارکرد منطقه‌ای را دارد، ممنوع است.</li> <li>- استقرار کاربری‌های تجاری کوچک مقیاس صنایع دستی و خدمات گردشگری و رفاهی در محور پیاده‌راه با رعایت فواصل مناسب و تشویق و جذب سرمایه‌گذاری ساکنین، حائز اهمیت است.</li> </ul> |

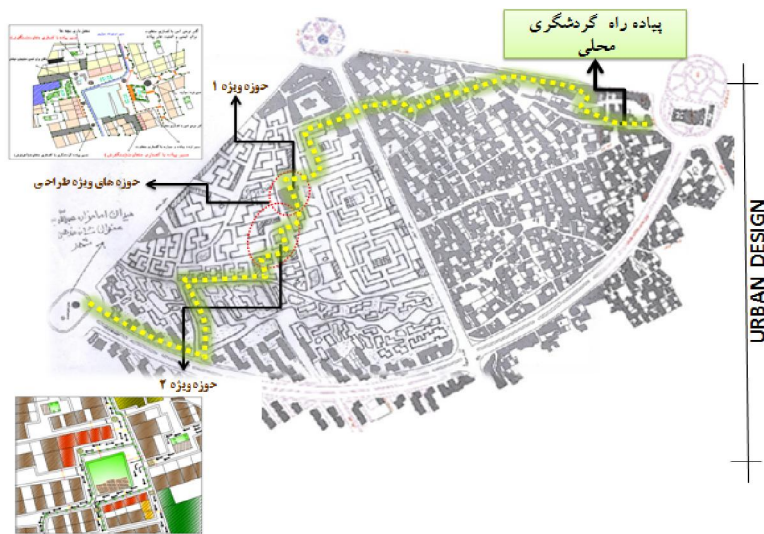
(مأخذ: نگارندگان)

از این‌رو، در راستای بازآفرینی پایدار شهری و ارتقای مؤلفه‌های سازنده کیفیت فضاهای شهری در منطقه یک همدان؛ ایجاد پیاده‌راه گردشگری در مسیر محلات کهن موجود دو قطاع، حدفاصل میدان آرامگاه بوعلی تا میدان امام‌زاده عبدالله و ایجاد مرکز محله مشترک همراه با بنای فرهنگی موزه مشاهیر همدان (شکل ۷) پیشنهاد می‌شود. پیاده‌راه مذکور از میدان آرامگاه

شروع، با عبور از ورودی خیابان بین‌النهرین در قطاع اول؛ معابر محلات کولانج، ذوالریاستین و سپس بقعه استر و مردخای، به محله قاشق تراش‌ها و حمام قلعه وارد شده و با بازدید از مرکز محله مشترک مشاهیر همدان به‌عنوان فضاهای همگانی شهری باز و بسته، در انتها مسیر با عبور از حاشیه بلوار کاشانی به میدان امامزاده عبدالله منتهی خواهد شد. لذا، در مسیر پیشنهادی، علاوه بر وجود دو عنصر اصلی و تاریخی و مذهبی بنای یادبود شیخ‌الرئیس ابن‌سینا و بقعه زیارتی امامزاده عبدالله؛ عناصر هویت‌بخش محلی شامل: مسجد کولانج، خانه قدیمی متین، مسجد ذوالریاستین، محله و چمن کبابیان و بقعه استر و مردخای به‌عنوان مراکز زیارتی دیگر ادیان، راسته تجاری استر، راسته تجاری مظفریه، حمام قلعه مربوط به اواخر دوره قاجار، موزه مفاخر همدان و ... به‌عنوان مراکز جاذب گردشگری وجود دارند.



شکل ۶- اصول و رهنمودهای طراحی شهری در پیاده راه بوعلی (ماخذ: نگارندگان)



شکل ۷ - ضوابط و معیارهای طراحی شهری - حوزه‌های ویژه طراحی پیاده‌راه گردشگری محلی (مأخذ: نگارندگان)

### بحث و نتیجه‌گیری

از آنجایی که علل غایی طراحی شهری؛ ارتقای کیفیت زندگی از طریق ملاحظات کالبدی، کیفیات عملکردی، زیباشناختی و محیط‌زیستی مکان زیست انسان با بهره‌گیری از مقوله ادراک است (گلکار، ۱۳۹۰)؛ پیاده‌مداری ابزاری در فروکاست مشکلات شهری و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان مطرح، و مسیرهای پیاده‌روی در شهرها به‌عنوان مسیرهای زنده برای برقراری تعاملات و سلامت اجتماعی از ضرورت تداوم حیات و عناصر خاطره‌انگیز و هویت‌بخش شهری به‌شمار می‌آیند. پیاده‌مدار کردن شهرها با اهداف کاهش نفوذ سواره به محلات کهن، توسعه تعاملات اجتماعی و ارتقای سطح کیفیت زندگی شهروندان، مستلزم بهبود مؤلفه‌های سازنده کیفیت مانند سرزندگی، انعطاف‌پذیری، ایمنی و امنیت، سبزی‌نگی و... در فضاهای عمومی شهری و محلی است.

از این‌رو، یافته‌های این پژوهش تأکید بر ارتقای مؤلفه پیاده‌مداری به‌عنوان رهیافت مناسب در احیاء و بازآفرینی پایدار شهری است. در این راستا، بهره‌گیری مطلوب از مشارکت سرمایه‌های اجتماعی، توان بالقوه ساکنین و نیز تشکلهای مردم‌نهاد محلی به‌عنوان بازوان اعتمادساز مدیریت شهری و از ارکان اصلی برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های احیای شهری محسوب می‌شوند که نقش به‌سزایی برای نیل به توسعه پایدار، توفیق و مشروعیت بخشیدن به پروژه‌های بازآفرینی شهری است.

با رجوع به سنجش و ارزیابی منطقه مورد مطالعه و تعیین نقاط قوت و ضعف، تهدیدها و فرصت‌ها به‌عنوان عوامل داخلی و خارجی محدوده هدف این پژوهش؛ نتایج بیان‌گر آن است که الگوی توسعه خودرو محور، حوزه‌بندی و تمرکز بیش از حد بازار و کاربری‌های تجاری-خدماتی در مرکز شهر همدان، و نیز ورود آن به معابر و عرصه‌های عمومی محلات قدیمی در طی دهه‌های گذشته از یک‌سو، و الگوی شعاعی تک مرکزی شهر همدان از سوی دیگر، موجب گسترش بیش از حد سفرهای خودرویی به مرکز شهر شده است. به‌طوری‌که هم اکنون ازدحام ترافیک سواره و تداخل آن با پیاده به‌عنوان مهم‌ترین معضل مرکز شهر نمود می‌نماید. طبق ارزیابی و سنجش به‌عمل آمده، این موضوع پیامدهای ناگوار اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی عدیده‌ای برای مرکز شهر به ارمغان آورده است. این در حالی است که علی‌رغم تلاش‌های متولیان ساماندهی ترافیک شهری در مرکز شهر همدان از طریق افزایش محدودیت‌های ترافیکی خیابان‌ها و احداث پارکینگ عمومی با هدف به حداقل رساندن سرعت و جریان ترافیک معابر و همچنین کاهش بار پارک حاشیه‌ای محورهای اصلی؛ این گونه مداخلات راهگشا نبوده و نتیجه آن چیزی جز زوال بیش‌تر محیط کالبدی و کاهش زیست‌پذیری محلات شهری نبوده است. از این‌رو، پیاده‌راه‌سازی خیابان‌های مرکزی شهر همدان، طبق اسناد مطالعات بالادستی مطرح شده در این پژوهش و ارتقای پیاده‌مداری محلات اطراف آن نه‌تنها منجر به حل بسیاری از مشکلات ترافیکی می‌شود، بلکه به دسترسی بهتر، تجدید حیات مدنی، رونق اقتصادی و زیست‌پذیری مرکز شهر و توسعه صنعت گردشگری نیز منجر خواهد شد. در این میان، علاوه بر خیابان‌های بوعلی و اکباتان و میدان امام که واجد کاربری‌های به‌نسبت سازگار، متنوع و متعدد برای ایجاد پیاده‌راه است؛ محلات حد فاصل آرامگاه بوعلی و همچنین محلات مستقر در قطاع حدفاصل خیابان‌های شریعتی و باباطاهر تا میدان امام‌زاده عبدالله نیز به‌عنوان مرکز گردشگری-زیارتی؛ بهترین محور برای اجرای طرح پیاده‌راه گردشگری محلی (شکل ۷)، به‌دلیل حضور گسترده‌تر افراد پیاده محسوب می‌شوند.

## منابع و مآخذ:

- ۱- آیینی، م. (۱۳۸۶). موضوعات اقتصادی، مالی و مدیریتی بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده شهری. تهران: انتشارات مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی.
- ۲- اردلانی، ر.، مرجان منتظری، ه.، علیزاده افشار، ف. و سراجی اقدم، س. (۱۳۹۲). بازآفرینی بافت‌های فرسوده با تکیه بر اصول توسعه پایدار شهری مطالعه موردی: محله عودلاجان تهران. کنفرانس بین‌المللی عمران، معماری و توسعه پایدار شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، ایران.
- ۳- ایزدی، م.س. (۱۳۹۲). ضرورت نشر فرهنگ نوسازی شهری در ایران. منظر، ۲۵: ۳۶.
- ۴- بحرینی، سید حسین؛ ایزدی، محمد سعید؛ مفیدی، مهرانوش، ۱۳۹۳. رویکردها و سیاست‌های نوسازی شهری (از بازسازی تا بازآفرینی شهری پایدار)، مطالعات شهری، ۹.
- ۵- پاکزاد، ج. (۱۳۸۴). راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران. ۱۳۸۴، جلد ۳، تهران: وزارت راه و شهرسازی.
- ۶- ثقفی اصل، آ. (۱۳۸۷). اهمیت و نقش پیاده راه در شبکه حمل و نقل شهر پایدار. جستار شهرسازی، ۲۶-۲۷: ۷۹-۸۷.
- ۷- حاجی‌پور، خ. (۱۳۸۶). مقدمه‌ای بر سیر تحول و تکوین رویکردهای مرمت شهری (دوره زمانی بعد از جنگ جهانی اول تا آغاز هزاره سوم). اندیشه‌ی ایرانشهر، ۲(۱۰-۹): ۷-۱۱.
- ۸- حبیبی، محسن؛ مقصودی، ملیحه، ۱۳۸۶. مرمت شهری، چاپ سوم، دانشگاه تهران، تهران.
- ۹- حناچی، پ.، شایان، ح.ر.، مهدی‌نژاد، ج.، خادم‌زاده، م.ح. و کامل‌نیا، ح. (۱۳۸۶). بررسی تطبیقی مرمت شهری در ایران و جهان (با نگاه ویژه به بافت تاریخی شهر یزد). تهران: انتشارات سبحان نور.
- ۱۰- صادقی، ن. و سبحان اردکانی، س. (۱۳۹۲). امکان‌سنجی احداث پیاده راه به‌عنوان یک کاتالیزور در جهت ارتقای کیفیت فضای شهری (مطالعه مورد: محور بوعلی همدان). مطالعات محیطی هفت حصار، ۵(۲): ۱۳-۲۰.
- ۱۱- علی‌بک، ن. (۱۳۹۲). شرحی بر تجارب به‌کارگیری رهیافت بازآفرینی شهری پایدار در انگلستان جهت مداخله در بافت‌های فرسوده شهری. اولین همایش ملی معماری و فضاهای شهری پایدار مشهد، مشهد، ایران.
- ۱۲- کاشانی‌جو، خ. (۱۳۸۵). اهمیت فضاهای پیاده در شهرهای هزاره سوم. جستار شهرسازی، ۱۷-۱۸: ۴۰-۵۱.
- ۱۳- گلکار، ک. (۱۳۸۵). جعبه ابزار طراحی شهری راهنمای تهیه چارچوب و طرح جامع سه بعدی طراحی شهری. تهران: مهندسان مشاور نقش پیراوش.

- ۱۴- گلکار، ک. (۱۳۹۰). طراحی شهری، فرآیند یا فرآیندها. صفه، ۲۱(۱): ۹۹-۱۳۴.
- ۱۵- ملکیان، م، ایزدی، م.س. و سبحان اردکانی، س. (۱۳۹۵). اهمیت فضاهای همگانی شهری در توسعه پایدار گردشگری شهری (مطالعه موردی: منطقه یک شهر همدان). علوم و تکنولوژی محیط زیست، ۱۸(۳): ۲۳۷-۲۵۵.
- ۱۶- نصیری، ا. (۱۳۹۰). راهبردهای طراحی و کنترل فضاهای پیاده‌رو شهری. آموزش جغرافیا، ۲۵(۴): ۱۹-۱۴.
- 17- Castree, N., Crang, M. and Domoah, M. (2009). International Encyclopedia of Human Geography, First edition, Elsevier Ltd.
- 18- Donovan, R., Evans, J., Bryson, J., Porter, L. and Hunt, D. (2005). Large-scale Urban Regeneration and Sustainability: Reflections on the 'Barriers' Typology' CERT Working Paper 05/01, School of Geography, Earth and Environmental Sciences, University of Birmingham.
- 19- Healey, P. (1995). The institutional challenge for sustainable urban regeneration. *Cities*, 12(4): 221-230.
- 20- Roberts, P. (2000). The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration, in P. Roberts and H. Syke (eds.). Urban Regeneration, A Handbook. British Urban Regeneration Association, SAGE Publications, London, 9-36.
- 21- Roberts, P. and Hugh, S. (2003). Urban Regeneration: A Handbook. London: SAGE.
- 22- Rogers, R. (2011). Cultural Institutions and Urban Regeneration, M9's role in the regeneration of Venice Mestre