

نقش پیاده‌مداری بر بهبود هویت رفتاری شهروندان در فضای شهر اسلامی (مطالعه موردی: خیابان فردوسی سنندج)

پرویز اکبری^{۱*}، البرز داوودی^۲

^۱ کارشناس ارشد شهرسازی، مدرس گروه شهرسازی و معماری دانشگاه پیام نور مرکز سنندج
^۲ دانشجوی دکتری معماری، عضو هیئت علمی گروه شهرسازی و معماری دانشگاه پیام نور مرکز سنندج

تاریخ پذیرش: ۹۴/۰۶/۲۰

تاریخ دریافت: ۹۴/۰۳/۲۶

چکیده

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های شهر اسلامی هویت و اصالت آن است. هویت نه تنها در کالبد شهرها بلکه در رفتار شهروندان نیز تأثیرگذار است. حفظ، تداوم و در صورت نیاز تطبیق هویت اسلامی با مظاهر شهر نیازمند شناسایی عناصر هویت بخش از بعد کالبدی و از منظر فضایی است. در این باره عدم توجه به مقیاس انسانی و نادیده گرفته شدن نیازهای عابران پیاده از معضلات پیش رو هست، به طوری که کمبود و نبود کیفیت در پیاده‌راه‌ها منجر به تضعیف هویت فضاهای شهری و هویت اجتماعی شهروندان شده است. پژوهش حاضر که هدف آن تحلیل جایگاه و نقش پیاده‌راه بر بهبود هویت رفتاری شهروندان در فضای شهرهای اسلامی در مرکز شهر سنندج است، ترکیبی است از دو میدان و محور حد فاصل آنها که به صورت مجموعه‌ای به هم پیوسته در مقیاس شهر عمل می‌کنند. این مقاله، رهیافت‌ها و راه‌کارهایی را برای بهبود کیفیت و تأثیر هویت خیابان فردوسی به عنوان الگویی مناسب برای توسعه فضاهای شهری پیاده‌مدار در این گونه شهرها ارائه داده است. روش پژوهش از نوع ترکیبی است که در آن با مطالعه مبانی نظری پژوهش در قسمت کیفی، چارچوب مبانی نظری تحقیق شامل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود هویت رفتاری در پیاده‌راه‌ها استخراج شده است. در نهایت در قسمت گردآوری داده‌ها، پژوهش حاضر از تکنیک پرسشنامه در باب تدقیق ارتباط پیاده‌راه‌ها و تأثیر این فضاها از هویت رفتاری شهروندان سود جست است. برای انجام تحلیل‌های استنباطی و توصیفی آماری مطالعه حاضر از نرم‌افزار SPSS بهره برده است. نتایج حاصل از این پژوهش، نشانگر این مدعاست که مؤلفه‌های عمده فضاهای شهری پیاده‌مدار نشانه‌ها، خوانایی، نفوذپذیری و دسترسی راحت، تنوع و پویایی، سرزندگی، حس تعلق و خاطره انگیزی مکان و مؤلفه‌های تأثیرگذار بر شهر اسلامی تأمین امنیت، سلسله مراتب، سیمای بناهای عمومی، عدالت، تعاون و مشارکت، کالبدی محسوب می‌شوند، ارتباط معناداری با الگوی رفتاری و هویت‌مند شدن و میزان حضور شهروندان در فضاهای شهری پیاده‌مدار دارند.

واژگان کلیدی: پیاده‌راه، شهر اسلامی، هویت، فضاهای شهری، سنندج.

مقدمه

ویژگی‌های شهر اسلامی را می‌توان در پنج حوزه اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و کالبدی 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 فضایی سیمای شهر اسلامی را شامل می‌شوند. بررسی علل شکل‌گیری اجتماع شهر اسلامی، الزام‌ها و محدودیت‌هایی را در حوزه سیاسی می‌نمایاند که مانع از شکل‌گیری جامعه شهری مستقل خودفرمان و واجد خصایص و حقوق شهروندی (همانند آن چه در غرب بوده) شده است. در حوزه کالبدی نیز وجود کارکردهای گوناگون، مشخصه فیزیکی شهر است؛ از جمله بازار، ارگ، قلعه، مسجد جامع و محله‌بندی‌های شهری. شکل فیزیکی شهرهای اسلامی از بسیاری جهات منعکس‌کننده ساختار اجتماعی آن‌هاست. محله توسط گذرها و مسیرهای حرکت و عموماً به صورت پیاده به عنوان واحدی اصلی روابط اجتماعی در شهرهای اسلامی متشکل از اجزای اصلی فرعی بوده که عوامل فضایی، فرهنگی و اقتصادی در آن دخالت داشته است. رشد شهرنشینی و ماشینی شدن شهرها، مقیاس جدیدی از دسترسی و شیوه جابه‌جایی را در برنامه‌ریزی شهری مطرح کرد که با تعاریف سنتی آن متفاوت بود. از این رو، توجه به پیاده‌روی و عابرپیاده کم‌رنگ‌تر شد و در حاشیه قرار گرفت؛ به طوری که دیگر در شهرهای ایران هیچ شهری را نمی‌توان مبتنی بر حرکت پیاده و پیاده‌مدار تعریف کرد. کاهش پیاده‌پذیری در فضاهای شهری از جمله مهم‌ترین مشکلاتی است که شهرسازان باید به آن بپردازند. شاید بتوان پیاده‌پذیری را میزان ظرفیت و قابلیت پیاده‌روی مناسب در فضاهای ساخته شده دانست. روشن است که باید همواره پیاده و دریافت او از فضا و بهبود الگوی رفتاری را از جمله اهداف برتر شهرسازی در نظر گرفت. از یک سو، پیاده‌پذیر بودن می‌تواند بازتاب دریافت کیفیت مکان برای شهروندان باشد؛ از سوی دیگر رفتار مردم پیاده‌معیاری است که می‌توان به کمک آن کیفیت مکان را در بافت سنجد. با این وجود تاکنون کمتر نوشتاری نقش و ارتباط پیاده‌راه‌ها را بر بهبود هویت رفتاری در فضاهای شهری بررسی کرده است. اهمیت مسأله از آن جا ناشی می‌شود که عوارض ناشی از بی‌توجهی به عابر پیاده و فضاهای مربوط به او، به صورتی ناموزون‌تر و حادث‌تر در شهرها بازتاب یافته است، به طوری که در برابر هجوم حرکت سواره، به کلی ساختار و کیفیت فضایی قدیمی خود را از دست داده و هنوز نتوانسته‌اند به کیفیتی نوین دست یابند. از طرف دیگر نگاهی گذرا به شهر سنجد و اکثر شهرهای سبک اصفهان و هم‌چنین به عنوان اولین شهر دارای بیش‌ترین تعداد مسجد در کشور که فضاهای باز شهری و پیاده‌راه‌های آن از نظر پاسخ‌گویی

به نیازهای شهروندان در وضع مطلوبی به سر نمی‌برند، مؤید ضرورت و اهمیت این پژوهش است. در این باب، هدف اصلی پژوهش در قالب بررسی و ارائه راهکارهای مؤثر بر نقش پیاده‌راه به منظور بهبود هویت رفتاری شهروندان در فضاهای شهر اسلامی با ارائه خط‌مشی‌هایی است. در این باره پژوهش حاضر به دنبال پاسخ‌گویی به سؤال ذیل است: مؤلفه‌های شهر اسلامی پیاده‌مدار چه تأثیری بر بهبود هویت رفتاری شهروندان در فضاهای شهری دارند؟ پژوهش حاضر دو فرضیه را مورد بررسی قرار داده است: نخست آن که میزان قابلیت پیاده‌مداری در فضاهای شهری ارتباط مستقیمی با نشانه‌ها، خوانایی، نفوذپذیری و دسترسی راحت، تنوع و پویایی و سرزندگی، حس تعلق و خاطره‌انگیزی مکان دارد. دوم آن که میزان تأثیرگذاری مؤلفه‌های شهر اسلامی ارتباط مستقیمی با نقش کالبدی، تأمین امنیت، سلسله مراتب، سیمای بناهای عمومی، عدالت، تعاون و مشارکت دارد.

مبانی نظری

پیاده‌مداری

موضوع گسترش مسیرهای پیاده و دوچرخه به ویژه در مقیاس محله به طور خاص در بافت‌های تاریخی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در واقع تقویت پیاده‌مداری از اصول اساسی نوشهرگرایی است که در شهرهای ایرانی - اسلامی با ایجاد مسیرهای سرپوشیده (ساباط) با هدف آسایش اقلیمی برای عابر پیاده تأکید شده بود. ویژگی دیگر پیاده‌مدار بودن، قرارگیری بیش‌تر کاربری‌ها در فاصله قابل دسترس و نزدیک از خانه و محل کار است که با تعریف مراکز محله فعال و مکان‌یابی مناسب کاربری‌های مورد نیاز در آن می‌توان این اصل را جامه عمل پوشاند. پیاده‌روی، مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های 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، ۱۳۷۸: ۱۳۸). اما غفلت از سامان‌دهی و برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده یکی از نقایص شهرسازی معاصر است که موجب از دست دادن کیفیت فضاهای شهری امروز شده است. فضاهای پیاده‌مدار، ترکیبی از فرم‌ها، 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 بخشیده‌اند. هم‌چنین، یکی از راه‌های 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، ۱۳۸۳: ۸۳). از آن‌جایی که هویت، اعتبار خود را از تشخیص می‌گیرد، مهم‌ترین شرط

هویت‌مندی قابل تشخیص بودن است. بر این اساس، نخستین گام در راه تشخیص هویت، امکان بازشناسی پدیده بر اساس شباهت‌های آن با پدیده‌های هم‌سنخ و تفاوت‌هایش با پدیده‌های غیر هم‌سنخ در ذهن است (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۶۰-۶۲).

تحولات فکری مؤثر بر پیاده‌راه‌ها

جین جیکوبز روزنامه‌نگار و صاحب نظر برجسته مسائل شهری در کتاب مرگ و حیات شهرهای بزرگ آمریکایی بر نقش فضاهای عمومی شهری در ایجاد تعاملات اجتماعی تأکید دارد. به باور او آن‌چه از یک شهر بیش‌تر به ذهن می‌ماند فضاهای عمومی شهر بویژه خیابان‌ها و پیاده‌روهای آن است. جیکوبز اشاره می‌کند که افزایش نشست و برخاست و امنیت پیاده‌رو تأثیر وارونه‌ای بر جدایی و تبعیض نژادی دارد. بنابر این، پیاده‌روها برای آن‌که بتوانند ساکنان بیش‌تری را به خود جلب کنند، باید سرزنده باشند (پاکزاد، ۱۳۸۴: ۹۳). هم‌چنین، از نظر او برای سرزنده نگه‌داشتن خیابان باید تعداد مشخصی عابر، در پیاده‌روهای آن حضور داشته باشد؛ هر چند تراکم بالا را به تنهایی برای سرزندگی کافی نمی‌داند. دیگر نظریه پرداز برجسته‌ای که در حوزه مسائل اجتماعی و رفتارشناسی در فضاهای شهری تأثیرگذار بوده، ویلیام وایت است. در نظر او رفتار مردم در فضاهای شهری به صورتی عجیب غیرقابل پیش‌بینی است و آن‌چه بیش از هر عامل دیگری مردم را به خود جذب می‌نماید، حضور سایر افراد در فضا است. یان گل، معمار و شهرساز دانمارکی نیز محور اصلی پژوهش‌های خود را بر روی تعامل مسائل جامعه‌شناسی و روان‌شناسی با فضاهای همگانی شهری متمرکز کرده، بر آن است که جذابیت شهر را می‌توان با توجه به انبوه مردمی که در فضاهای همگانی آن گرد می‌آیند و وقت خودشان را در آن جا می‌گذرانند، شناسایی کرد (پاکزاد، ۱۳۹۱: ۱۳۰). یکی از سیاست‌های رسیدن به تنوع در طول مسیر با توجه به این‌که مسیر پیاده برای حرکت آهسته عابر پیاده طراحی می‌شود، نمادها و نشانه‌های شهری هستند که با برگرفته از کالبد موجود و یا براساس شرایط موجود و ارزش‌های بافت تعریف می‌گردند، که به خوانایی مسیر می‌افزاید و آن را به نماد تبدیل می‌کند (حبیبی، ۱۳۸۰: ۵۱). نفوذپذیری کیفیتی است که در ایجاد سرزندگی مسیر پیاده شهری بسیار مؤثر است. یکی از سیاست‌های رسیدن به این موضوع در داخل مسیر پیاده‌راه، ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه است. محور پیاده باید تا حد امکان بدون اختلاف سطح و مانع، کلیه فعالیت‌ها و کاربری‌های متنوعی را که در مقطع خیابان یعنی نزدیک‌ترین مکان به خط دید وجود دارند، به هم متصل کند و با ایجاد تمایزات بصری، وحدت و پیوستگی مسیر را القا نماید (تیبالدز، ۱۳۸۵: ۱۴۰). پاکزاد اهداف برنامه پیاده‌راه‌ها را شامل سرزندگی (تنوع در طول مسیر و نفوذپذیری) ایمنی پیاده و سواره، انعطاف در کاربری و عملکرد می‌داند (پاکزاد، ۱۳۹۱: ۱۲۰). با توجه به مباحثی که درباره مفهوم پیاده‌راه و فضاهای

شهری پیاده مطرح شد، ویژگی‌ها و مؤلفه‌های عمده فضاهای شهری پیاده‌مدار را می‌توان نشانه‌ها، خوانایی، نفوذپذیری و دسترسی راحت، تنوع و پویایی و سرزندگی، حس تعلق و خاطره‌انگیزی مکان و از مؤلفه‌های تأثیرگذار شهر اسلامی تأمین امنیت، سلسله مراتب، سیمای بناهای عمومی، عدالت، تعاون و مشارکت، کالبدی برشمرد. این شاخصه‌ها را می‌توان در دو بخش ویژگی‌های شهر اسلامی و پیاده‌مدار طبقه‌بندی نمود (جدول شماره ۱).

جدول شماره ۱: مؤلفه‌های تأثیرگذار بر شهر اسلامی پیاده‌مدار

مؤلفه‌های تأثیرگذار بر شهر اسلامی	مؤلفه‌های تأثیرگذار پیاده‌مدار
تأمین امنیت	سرزندگی
سلسله مراتب	خوانایی
سیمای بناهای عمومی	نفوذپذیری و دسترسی راحت
عدالت	نشانه‌ها
تعاون و مشارکت	حس تعلق و خاطره‌انگیزی
کالبدی	تنوع و پویایی

منبع: نگارندگان، ۱۳۹۴

هویت رفتاری

از آن‌جایی که هویت شامل مجموعه‌ای از صفات و مشخصات است که باعث تشخیص یک فرد یا اجتماع از افراد و جوامع دیگر می‌شود، شهر نیز به تبعیت از این معیار، شخصیت می‌یابد و مستقل می‌گردد. آشکار کردن تاریخ هر مکان نقش مهمی در هویت بخشی آن بازی می‌کند. مکان‌های عمومی که با تاریخ و فرهنگ شهر عجین شده‌اند، ارتباط میان کاربران و مکان‌ها را در ذهن ایجاد می‌کنند. کوشش در جهت حرکت به سوی معماری با هویت، پاسخی به نیازهای معنوی انسان‌ها در کنار نیازهای مادی ایشان است (مهدوی‌نژاد، بمانیان و خاکسار، ۱۳۸۹: ۷۰). مؤلفه‌های مصنوع هویت هر شهر به صورت ساختاری - کالبدی در لایه‌های مختلف زمان بر فضای شهر قابل مشاهده هستند. ساز و کارهای سنجش این معرف‌ها شامل عواملی است که از گذشته تا امروز بر اجزا و کلیت واحد مصنوع شهر تأثیر می‌گذرانند. متغیرهای مؤلفه مصنوع شاخصه‌ای هویت شهر در زیرسیستم‌های مختلفی قابل طبقه‌بندی است.

منظر عمومی: شامل کلیت فرم شهر با دید پرنده که وضعیت شهر را از گذشته تا شرایط موجود نشان می‌دهد.
عناصر خطی - ساختاری: شامل خیابان‌های اصلی ساخت شهر و تک بناهای شاخص شهری.

توده‌ها، حوزه‌ها و فضاهای شاخص شهری: شامل محله‌های قدیمی شهر قدیم و مجموعه ساختمان‌های مسکونی (کاشانی جو، ۱۳۸۵: ۱۷).

آموس راپاپورت از برجسته‌ترین نظریه پردازان علوم رفتاری با طرح

موضوع کنش متقابل انسان و محیط به نفی موقعیت انفعالی انسان در فضای شهری می‌پردازد و حرکت در محیط را مهم‌ترین عامل شناخت محیط و طرح ذهنی فرد می‌داند. نکته دیگر مورد توجه راپاپورت جهت‌یابی در محیط شهری است. به باور او، نقاط خاص، دسترسی و کاربری عوامل، سه گانه مؤثر بر جهت‌یابی هستند. عابران پیاده برای جهت‌یابی از مجموعه‌ای از نقاط تصمیم‌گیری خاص استفاده می‌کنند که باید مد نظر طراحان قرار گیرد؛ ورودی‌ها و خروجی‌ها و مسیرهای ویژه در بحث دسترسی مطرح هستند و کاربری‌ها نیز از آن‌جا که می‌توانند تمرکزی از فعالیت‌ها را فراهم آورند، معمولاً در جهت‌یابی افراد مؤثر و قابل مطالعه هستند (Ramati, 1981). اگر چه موضوع جهت‌یابی در فضای شهری اولین بار توسط لینچ بیان گردید و بعدها توسط راپاپورت دنبال شد. کانون اصلی پژوهش‌های جان لنگ نیز بررسی نقش علوم رفتاری در طراحی محیط است. او در اثر خود تحت عنوان آفرینش نظریه معماری به چگونگی دریافت آدمی از فضا و عوامل محیطی تأثیرگذار بر این امر پرداخته و تصورات مردم از محیط را در واقع نوعی طرح‌واره ذهنی می‌داند که به رفتارها و فعالیت‌های او در عرصه عمومی شهر شکل می‌بخشد. از میان صاحب‌نظران ایرانی شاخص‌ترین فردی که بر مطالعه تأثیرات محیطی - رفتاری تمرکز کرده، حسین بحرینی است. او در کتاب *تحلیل فضاهای شهری* به ارزیابی کمی و کیفی الگوهای رفتاری استفاده‌کنندگان از خیابان که از نظر او عنصر اصلی فرم شهر و مهم‌ترین ابزار طراحی شهری است، پرداخته و در صدد برآمده تا با تحلیل چندین خیابان اصلی شهر تهران و بویژه رفتار عابران پیاده در آن‌ها ضوابط مناسبی برای طراحی ارائه نماید. به باور او، استفاده از فضا به‌خصوص توسط پیاده‌ها به طور عمده ریشه و منشأی فرهنگی دارد و محیط (فرم و فضا) تنها دارای نقش کمکی و یا بازدارنده است و به هیچ وجه تعیین‌کننده رفتارها نیست. بنابراین، از آن‌جا که امکان هرگونه تغییر در فرهنگ و یا الگوهای رفتاری به طور مستقیم و در کوتاه مدت وجود ندارد (بحرینی، ۱۳۷۵: ۹۲)، روان‌شناسی محیطی را زیر شاخه‌ای از علوم رفتاری می‌داند که به بررسی رفتارهای آدمی در محیط‌های انسان‌ساز در ساختارهای شهری می‌پردازد و دارای تعاملی میان رشته‌ای با انسان‌شناسی شهری، جامعه‌شناسی و حتی علوم سیاسی و اقتصاد است. به این نکته نیز می‌توان اشاره کرد که برخی از پژوهشگران شهری، مطالعه آدمی و سازوکارهای رفتاری را در محیط رفتار مورد ارزیابی قرار داده‌اند (محمودی‌نژاد و صادقی، ۱۳۸۸: ۴۵). برای یافتن الگوهای رفتاری، فعالیت‌های اجتماعی مورد بحث قرار داده شده است. فعالیت‌های اجتماعی شامل همه نوع ارتباط بین مردم در فضای شهری است که به حضور مردم نیاز دارد. اگر در فضای شهری زندگی و فعالیت وجود داشته باشد، تبادلات اجتماعی فراوانی نیز وجود خواهد داشت. اگر فضای شهری متروک و خالی باشد هیچ اتفاقی رخ نمی‌دهد و تنها تعداد زیادی ارتباط منفعل

شنیداری و دیداری وجود دارد؛ مانند تماشا کردن مردم و رخدادها، که این شکل ساده و فروتنانه ارتباط، گسترده‌ترین بخش فعالیت اجتماعی شهر است (گل، ۱۳۹۲: ۸۰).

موور معتقد است که یافتن محتوایی با نمودهای ادراکی مردم از محیط کلان و پیرامونی‌شان کاری ناممکن است، در عوض باید توجه‌مان را به تفاوت‌های میان افراد و نگرش محیطی مردم معطوف کنیم. از نظر او انسان‌ها ماهیت محیط را نه به طور مستقیم، بلکه با فرایند تفسیری پیچیده‌ای درک می‌کنند (مدنی پور، ۱۳۷۹). پدیدار ساختن تصویر ذهنی از محیطی که افراد به آن شکل می‌دهند، به عنوان الگوی رفتاری مردم مطرح است. ترسیم این شیوه ذهنی از پدیده‌هایی که کوین لینچ در کتاب *سیمای شهر* با تفسیر کیفیت‌های بصری به آن پرداخت، نتیجه اشکالی هم‌چون راه، لبه، محله، گره و نشانه بود که هر یک شامل عناصر و عارضه‌های مختلفی می‌شد. لینچ به این نتیجه رسید که خلق محیط‌هایی با «وضوح یا خوانایی آشکار چشم‌انداز شهری» باید نقطه توجه مهمی باشد. در نتیجه توجه به رویکرد و الگوی رفتاری مردم در استفاده از مناظر و فضاهای شهری دارای اهمیت است و بدون تحلیل رفتاری، امکان، درک و نهایتاً بررسی نحوه بازخورد آن فراهم نخواهد شد (Lynch, 1981). مبدأ اجتماعی مسیرهای پیاده، به عنوان بهترین بستر حیات شهری مطرح است. متناسب با میزان مطلوبیت محور پیاده از حیث ایمنی و کاربری موجود در آن‌ها، این محورها می‌توانند محیطی باشند که شهر در آن‌ها به نمایش در می‌آید. در واقع مسیرهای پیاده حضور طولانی‌تر مردم را در محیط شهری فراهم می‌کند. در فضای مسیر پیاده امکان ملاقات، گفت‌وگو و تبادل افکار و نظریه‌ها با انواع سلیقه‌ها از هر طبقه به گونه‌ای مطمئن فراهم می‌شود (حبیبی، ۱۳۸۷: ۴۳).

ویژگی‌های و مؤلفه‌های تأثیرگذار بر کیفیات شهر اسلامی

در شهرسازی اسلامی هدف از ساختن بناهای عمومی امری بسیار مهم است؛ چون در این گونه بناها باید به منافع گروه کثیری از شهروندان توجه شود. باید با توجه به نقش آموزشی بناهای عمومی در ترویج و اشاعه اصول دین و فرهنگ اسلامی، به سیمای بناهای عمومی و رعایت حقوق همگان توجه ویژه داشت. هم‌چنین، باید سعی کرد در این گونه بناها از ایجاد زمینه‌ای برای آزار و اذیت شهروندان اجتناب شود. رعایت حرمت زن و مرد در بناهای عمومی در شهر اسلامی به جهت تأمین امنیت و تعریف حدود و سلسله مراتب امری مهم است. نتیجه مهمی که از این مباحث ذکر می‌شود حقیقی بودن شاخص‌های شهر اسلامی و اعتباری بودن مصادیق آن است و نمی‌توان برای شهر اسلامی تنها مجموعه‌ای از ویژگی‌های کالبدی خاص و محدود را برشمرد. برای ظهور شهر اسلامی، انطباق و همپوشانی سه فضا یا عنصر ضرورت دارد که عبارتند از: فضای فکری، فضای عملی و فضای عینی (کالبدی).

جدول شماره ۱: معیارهای ارائه شده از نظر صاحب‌نظران درباره

کیفیت پیاده‌راه‌ها و الگوی رفتاری- حرکتی

صاحب‌نظران	توجه به فعالیت‌ها اختلاط کاربری‌ها (تنوع استفاده و تنوع ابنیه)، نفوذپذیری و قابلیت دسترسی، اختلاط اجتماعی و انعطاف‌پذیری.
جین جیکوبز	سرزندگی، مفهوم (معنا)، سازگاری - دسترسی، کنترل و نظارت - کارایی، عدالت.
کوین لینچ	دسترسی - سخت‌فضا و نرم‌فضا، 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، دل‌پذیری، جذابیت، مطبوعیت، انتخاب نوع سفر، انتخاب نوع حمل و نقل، دسترسی، جابه‌جایی آموزش، سلامت عمومی، پیوستگی، ارتباط بین کاربری‌ها، حمل و نقل و عابر پیاده، دسترسی به ایستگاه‌های عبور مرور، رفتار پیاده بر اساس معیارهای فرهنگی - اجتماعی.
معینی	درک مکان با میزان محصوریت، پیچیدگی شبکه گذر، آمیختگی ساختمان‌ها با فضا، پیچیدگی فضاهای تنوع خط لبه بام یا اجزای الحاقی بدنه و پوشاننده گذر، فضای حفاظتی یا مرزبندی، سایه درختان، شفافیت فضای عمومی و خصوصی، ویژگی‌های کالبدی.
فرنک جاسکوویچ	افول حیات عمومی شهرها بر گرفته از کیفیت نامناسب دسترسی‌ها، بررسی مرکز شهر و خیابان‌ها، گفت‌گو و تعامل و رویاروی بیگانگان با همدیگر.
ریچارد سنت	میان‌شبه طراحی کالبد و الگوی جرم رابطه وجود دارد، امنیت فضا به کمک تجمع مردم
اسکار نیومن	تشویق مردم به ایجاد تعامل
آموس راپوپورت	طراحی مکان و حق انتخاب مردم، هفت عامل در پاسخ‌گویی محیط
یان بنتلی و همکاران	نفوذپذیری، تنوع، خوانایی، انعطاف‌پذیری، تناسبات بصری، غنای حسی و رنگ تعلق
جان لنگ	شناخت محیط با تأکید بر قرارگاه‌های رفتاری انسان، تأکید بر معیارهای انسانی
یان گل	رفتارهای ناگزیر، گزینشی، اجتماعی
ویلیام وایت	بررسی رفتار مردم در شهر، تعامل آشنا، غریبه و دوست
دی او ای - او تی	دستورالعمل طراحی بر اساس الگوهای رفتاری
تونی گارنیه	حفاظت آب و هوای پیاده‌ها، عبور پیاده‌ها از درون فضاهای سبز
اشپرای رگن	پیاده‌روی ایجادکننده بیش‌ترین سطح تماس با یک محیط شهری است.
لارنس هالپرین	اولویت حرکت پیاده در فضای شهری، افزایش کیفیت پیاده‌راه
ادمون بیگن	نظام حرکتی عامل پیونددهنده کل شهر، حرکت پیوسته عامل تجربه فضا
هیلپر	ارتباط میان حرکت (عمدتاً پیاده) و وضعیت فضای شهری
مایکل ای ارث	تمرکز بر کاهش یا حذف اتومبیل در فضای شهری

منبع: نگارندگان، ۱۳۹۴

فضای فکری: در حقیقت شهر اسلامی فقط کالبد نیست، بلکه انسان اصلی‌ترین نقش را در آن به عهده دارد. از این رو، فضای فکری یا به عبارتی جهان‌بینی توحیدی و ایمان، مهم‌ترین عامل تعریف‌کننده شهر اسلامی است.

فضای عمل و رفتار: مطابق دستوراتی که از تعالیم اسلامی استنباط می‌شود، عمل و رفتار مسلمانان شکل می‌گیرد. از جمله رفتارهای اهل شهر عدالت، امنیت، رعایت حقوق شهروندان، تعاون و مشارکت است.

فضای عینی (کالبدی): کالبد شهر با احداث مسجد جامع رنگ و بوی اسلامی به خود گرفت و پس از آن بناهای دیگری مانند مدرسه، پل و کاروان‌سرا نیز به عنوان عناصر اصلی سازنده شهر در دوره‌های بعد ساختار شهر اسلامی را بنا نهاد (نقی‌زاده، ۱۳۷۸: ۶۶). چنان‌چه مفهوم فضایی شهری را به شکلی که در تاریخ ایران مشهود است، تنها منحصر به شهرسازی اسلامی یا ایرانی بدانیم باید ویژگی‌های آن را نیز در همین شهرسازی در سرزمین‌های اسلامی محدود کنیم، در این صورت، شهر مجموعه‌ای است از محله‌های متجانس و همگن که بر اساس روابط، مناسبات، شکل و وابستگی‌های قومی، مذهبی و حرف‌ها شکل گرفته و یا سرزمینی است که در مکانی مشخص مجتمع شده و هویت و اصالت خود را سال‌ها به همین صورت نگاه داشته است (عینی‌فر، ۱۳۸۶: ۳۰).

مؤلفه‌های تأثیرگذار بر کیفیات فضای پیاده‌راه‌ها

سرزندگی: شاید بتوان تنوع و فعالیت‌پذیری را به عنوان دو مؤلفه تأثیرگذار در سرزندگی فضاهای شهری دانست. یکی از راه‌های رسیدن به تنوع، به کار گرفتن نمادهای شهری است که برگرفته از کالبد موجود و ارزش‌های بافت است و به خوانایی مسیر می‌افزاید و آن را به نماد تبدیل می‌کند. از دیگر عوامل سرزندگی و تنوع پیاده‌راه‌ها، ایجاد کاربری‌های متنوع و متناسب با هر سکانس پیاده‌راه، استقرار کاربری‌های خدماتی است که تداوم حضور شهروند را در پی دارد. هم‌چنین استقرار کاربری‌های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدن و تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص است (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۱۱۵). از آن‌جایی که فعالیت‌ها و کنش‌های متفاوت به راحتی بر اساس نیاز، زمان تغییر می‌کنند، در طراحی پیاده باید از انعطاف مناسب برخوردار باشند. گوناگونی (تنوع) تجربه فضا دلالت بر ویژگی‌های محیطی مکان‌هایی می‌کند که واجد فرم‌ها، استفاده‌ها و معانی گوناگون باشند؛ کاربری‌های متنوع جاذب با تأمین و تولید جریان‌های حرکت پیاده، در فضای پیاده‌راه این کیفیت را فراهم می‌آورند (بنتلی و همکاران، ۱۳۸۲). در این باره، فعالیت‌های اختیاری و تفریحی، بخش قابل توجهی از فعالیت‌های اجتماعی را باید در پیاده‌راه‌ها دربرمی‌گیرند که در شکل‌گیری این مفهوم در این فضا باید دقت لازم به عمل آید.

نفوذپذیری: فقط مکان‌هایی که برای مردم قابل دسترسی باشند، به آن‌ها حق انتخاب می‌دهند. از آن‌جا که نفوذپذیری یکی از عوامل اساسی در دست‌یابی به مطلوبیت است، باید در اولین مراحل طراحی پیاده‌راه مورد توجه قرار گیرد (بتلی و همکاران، ۱۳۸۲). 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 هدف‌مند قابلیت دسترسی را برای کنترل محیط‌های ویژه و اغلب برای محافظت از سرمایه‌گذاری‌ها کاهش می‌دهند. نفوذپذیری در مسیر پیاده‌راه، با ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه میسر است. محور پیاده‌راه باید تا حد امکان بدون اختلاف سطح و مانعی، کلیه فعالیت‌ها و کاربری‌های 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، ۱۳۸۷: ۱۵۰). دسترسی را می‌توان مهم‌ترین عنصر، خصوصیت و اساسی‌ترین عملکرد پیاده‌راه دانست. دسترسی در قالب‌های مختلفی بیان می‌شود؛ مثل: دسترسی به افراد، دسترسی به فعالیت‌ها، دسترسی به کالاها و منابع، دسترسی به اماکن و اطلاعات (Echenique et al., 1972). مقیاس پیاده‌راه از جمله شاخصه‌هایی است که فضا را ملموس‌تر و قابل باورتر می‌سازد و زمینه را برای بروز تعاملات اجتماعی بیش‌تر فراهم می‌کند. این مهم در کنار رعایت اصل ارتباطات فضایی در پیاده‌راه‌ها امکان اتصال و ارتباط فضاها و فعالیت‌های شهری را به یکدیگر فراهم می‌کند. فضاهای شهری دارای اتصال و ارتباط فضایی مستحکم و به نوعی زمینه‌ساز و پشتیبان بروز فعالیت‌های شهری مستمر در مقیاس عملکردی پیاده‌راه هستند.

خوانایی: به طور معمول، بخشی از درجات حق انتخابی که به وسیله یک مکان عرضه می‌گردد با میزان خوانایی آن ارتباط پیدا می‌کند؛ یعنی مردم تا چه حد می‌توانند به فهم یا درک آن مکان نائل شوند (بتلی و همکاران، ۱۳۸۲). پیاده‌روها عرصه‌هایی عمومی هستند که می‌توانند گزینه‌های متنوعی را برای ارتقای کیفیت زندگی مردم به آنها عرضه دارند. اما مردم موقعی می‌توانند از منافع گزینه‌هایی که آن کیفیت را عرضه می‌دارند، بهره‌گیرند که بتوانند سازمان فضایی و آن‌چه را که در آن‌جا می‌گذرد، درک کنند. پرداختن به وجه عینی منظر در پیاده‌راه آن را به محیطی خوانا و واجد کیفیت تبدیل خواهد کرد. پاکیزگی و زیبایی در محیط پیاده‌راه، امکان حضورپذیری و استفاده از فضای آن را افزایش خواهد داد و در انتها پیاده‌راه باید با ایجاد احساس نظم بین اجزای آن را به عنوان فضایی متناسب به بیننده عرضه کند؛ به عبارت دیگر باید فضای پیاده‌راه واجد کیفیت تناسب بصری باشد.

نشانه‌ها: نمادها و نشانه‌ها وسیله‌های بالقوه برای رساندن معنا هستند (مدنی پور، ۱۳۷۹: ۱۶۶)؛ از این رو، می‌توان برای ایجاد

هویت و فرهنگ مشترک بر روی نمادها، آیین‌ها و مراسمی که در فرهنگ اسلامی و ایرانی وجود دارد، تأکید کرد (اسماعیل پور، ۱۳۸۵). فضاهای دلنشین و خودمانی در محله ارتباطات انسانی را به شکل می‌دهند و می‌توانند حس نزدیکی و همسایگی را در ساکنان شهر ایجاد کنند. این فضاها برای استفاده کنندگان امکان نظارت اجتماعی و کنترل رفتار دیگران را فراهم می‌کند که این خود خاطره‌ها و تجربه‌های مثبت را به وجود می‌آورد. هر چه این خاطرات بیش‌تر و قوی‌تر باشد، هویت شهر و انسان کامل‌تر می‌شود. این فضاها می‌توانند سنتی و مدرن باشند ولی فاکتور مهم، چگونگی سازمان‌دهی آن‌ها است که با ایجاد پاتوق، به همبستگی اجتماعی یاری رساند. رویدادها و اتفاقات روزانه نیز در تشکیل خاطرات شهر و انسان مؤثر است. برگزاری مسابقات، گردهمایی‌های محلی، منطقه‌ای و ملی، نمایش‌های خیابانی، عزاداری‌ها از جمله رویدادهایی است که در حافظه شهر می‌ماند و شهر خاطره‌انگیز می‌شود. شهر با خاطره، علقه فرد با محیط زندگی را به وجود می‌آورد (مامفورد، لوییز، ۱۳۸۵).

روش پژوهش

روش تحقیق در این پژوهش، توصیفی - تحلیلی است. اطلاعات مورد نیاز از مرور اسنادی و روش میدانی یا پیمایشی جمع‌آوری شده است. از شیوه اسنادی برای بررسی پیشینه تحقیق و تهیه و بررسی آمار و اطلاعات مورد نیاز، و برای تدوین چارچوب نظری و مفاهیم شکل‌دهنده هویت رفتاری شهروندان در فضاهای شهری منطبق بر شهرسازی ایرانی - اسلامی، و از روش میدانی یا پیمایشی نیز برای بازدید میدانی و کسب پاره‌ای از اطلاعات مورد نیاز استفاده شده است. برای بررسی شاخص‌های کیفی پیاده‌راه‌ها و سنجش قابلیت پیاده‌روی و ارائه راهکارهایی برای ارتقای سطح کیفی آن‌ها، پرسشنامه‌ای بر اساس مؤلفه‌های مستخرج از مبانی نظری تدوین شد (نمودار شماره ۱).

جمعیت آماری، شامل ساکنان و افراد گذری خیابان فردوسی هستند که ۲۰۲۹۵ نفر می‌شوند. از این میان، ۲۵۰ نفر برای تکمیل پرسشنامه به عنوان نمونه به صورت تصادفی و در ساعات مختلف انتخاب شدند. روایی پرسشنامه با توجه به پشتیبانی مطالعات دیگر و مبانی نظری بررسی شد و سطح پایایی با محاسبه آلفای کرونباخ ۰/۷۵۸ به دست آمد.

معرفی شهر

سنندج

سنندج به کردی سنه، کورسان، دومین شهر بزرگ کردنشین و بیست و سومین شهر بزرگ ایران، مرکز استان کردستان در غرب ایران است. سنندج به لحاظ موقعیت جغرافیایی و فعالیت‌های شهرسازی عصر صفوی و قاجار، از بافت شهری سنتی با ارزشی برخوردار است

که بناهای مسکونی و عام‌المنفعه متعددی مانند حمام، مساجد و بازار در آن باقی مانده و دارای محدوده بافت تاریخی فرهنگی با وسعتی معادل ۱۱۲ هکتار است. مرکز شهر سنندج ترکیبی است از دو میدان و محور حد فاصل آن‌ها که به صورت مجموعه‌ای به هم پیوسته در مقیاس شهر عمل می‌کنند و عبارت‌اند از میدان اصلی و قدیمی شهر (انقلاب) و میدان بزرگ آزادی و خیابان فردوسی که عناصر و مسیرهای حرکتی اصلی شهر از طریق آن‌ها سازمان‌دهی شده است. با روی کار آمدن امان اله خان، اصلاحات زیادی برای آبادی و عمران شهر صورت گرفت، به طوری که در دوره حکومت وی ساختار کالبدی - فضایی شهر شکل گرفت و تا سال ۱۳۰۰ هجری کالبد با کمی تغییرات باقی ماند. در طول این دوره، عناصر با ارزشی چون بازار، مساجد، محله‌ها و مراکز خدمات اصلی و فرعی محله‌ها و گذرهای اصلی و فرعی به کالبد شهر شکل دادند. در واقع، در این دوره بخش مرکزی و درونی شهر از عناصر ساختی و عملکردی شکل گرفت و نحوه ارتباط عناصر با هم و محل قرارگیری آن‌ها در شهر بستگی به اهمیت هر عنصر و عملکرد آن در زندگی شهری داشت. در سال ۱۰۴۶ ه. ق و ۱۰۰۵ ه. ش سلیمان خان اردلان والسی کردستان در زمان شاه صفی (۱۰۳۸ - ۱۰۵۲ ه. ق) به انگیزه نظامی و مرکزیت سیاسی برای حکومت، هسته اولیه سنندج را به صورت قلعه‌ای بر فراز تپه طبیعی به ارتفاع ۲۰ متر که بر اطراف احاطه داشت و در کنار روستای سینه بنا نهاد. این قلعه که به قلعه فردوسی و باشگاه افسران نیز معروف است در نهایت استحکام، با برج و بارو ساخته شد و در اطراف آن عمارات و حمام و مساجد و سوق‌های زیاد احداث گردید. هم‌چنین یک رشته قنات در دشت سرنوی در غرب شهر سنندج برای دارالحکومه احداث شد که آب آن را با سه شتر گلو به داخل قلعه انتقال می‌دادند. به‌طور کلی سازمان و ساخت فضایی شهر در این دوره مانند سایر شهرهای ایران از سه جزء تشکیل شده بود:

- ۱- دارالحکومه یا قلعه که در مرکز ثقل و هندسی شهر بر بالای تپه‌ای مشرف به اطراف قرار داشت،
 - ۲- محله‌های مسکونی (شارستان)،
 - ۳- باغ‌ها و روستاهای اطراف (ریض).
- معماری و شهرسازی این دوره به سبک اصفهانی انجام گرفت؛ چراکه امان اله خان بسا آوردن مهندس و معمار و کاشیکار از اصفهان برای ساختن بناها و مجموعه‌های شهری مبادرت ورزید. از مهم‌ترین عناصر تشکیل‌دهنده ساختار شهری در این دوره می‌توان به‌طور خلاصه به عناصر ذیل اشاره کرد:
- ۱- بازار، به‌عنوان مرکز مبادلات اقتصادی و ارتباطات اجتماعی و فرهنگی که هم‌اکنون نیز بزرگترین مرکز فعالیت‌های اقتصادی و سیاست‌گذاری تجاری شهر و منطقه است،
 - ۲- قلعه حکومتی و خانه‌های اعیان و زمین‌داران در مجاورت بازار، قلعه و مساجد،

۳- محله‌های وزیر، محله‌های شهری با مراکز اصلی و فرعی،
 ۴- عناصر و فضاهای ارتباط‌دهنده محله‌ها و مراکز شهری اعم از گذرهای اصلی، فرعی، میدان و میدانچه، (علیزاده، هوشمند و لاهور پور، سیروان، ۱۳۸۷).

جایگاه خیابان فردوسی

محور فردوسی از اصلی‌ترین محورهای شهر سنندج به شمار می‌آید که قرارگیری بازار شهر سنندج و کاربری‌های متفاوت در آن اهمیت محور را دو چندان کرده است. میزان تعاملات اجتماعی به ویژه در روزهای غیر تعطیل، به دلیل تجاری بودن خیابان فردوسی بسیار بالاست. در روزهای تعطیل نیز حضور دستفروشان تا حدودی موجب حفظ پویایی و رابطه میان مردم و فضا می‌شود، هر چند که در ساعات شبانه این ارتباط تقریباً کاملاً قطع می‌شود. غلبه سابقه سکونت بیش از ۳۰ سال بخش عمده‌ای از ساکنان و شاغلان، یکی از نقاط قوت این محدوده به شمار می‌آید. اما با توجه به شرایط موجود، این تهدید وجود دارد که ساکنان کنونی محله از محل سکونت خود مهاجرت نمایند. میزان تعاملات اجتماعی به ویژه در روزهای غیر تعطیل، به دلیل تجاری بودن خیابان فردوسی بسیار بالاست. در روزهای تعطیل نیز این تعاملات هر چند تا حدی کاهش می‌یابد اما هم‌چنان برقرار است. وجود دست‌فروشان و پاتوق‌های گروهی هم باعث افزایش تعاملات شده است. این محور دارای عملکردهای تفریحی، گردشگری، تجاری و فرهنگی است که از لحاظ طراحی شهری و معماری بسیار حائز اهمیت است.



تصویر شماره ۱: موقعیت و محدوده مورد مطالعه
 مأخذ: گوگل ارث ۲۰۱۵

قوارگاه رفتاری

مهم‌ترین قوارگاه رفتاری مسیر خیابان فردوسی در محدوده سه راه نمکی تا میدان انقلاب به دلیل وجود بازار است. تجمع افراد برای خرید، رفت و آمد، کار در ساعات فعالیت بازار و ازدحام

جمعیت در تمامی فضاهای شهری پیرامون بازار به چشم می آید. جلوی سینما بهمن را نیز می توان قرارگاه رفتاری شمرد. مجاورت قرارگاه های رفتاری و فعالیتی با ترافیک پیاده، فرصت دسترسی، مبادله و تجارت و بازار سبب شده تا الگوی غالب ساخت ابنیه در جبهه جلویی محور و یا در جلوی قطعات زمین باشد و حیاط در قسمت پشت قطعات قرار گیرد.

دخالت کاربران در فضاهای شهری

نکته مهم، تجمع حضور دست فروش های حاشیه خیابان است، که در پیاده روها به تعداد زیاد فعالیت می کنند و باعث ازدحام و دشواری رفت و آمد و نیز نارضایتی بسیاری از شاغلان می شوند. در تمامی محدوده فردوسی نفوذ فعالیت های تجاری به داخل معابر دیده می شود که به رغم ایجاد فضایی سرزنده و پویا به دلیل فقدان سامان دهی کالبدی و بصری باعث ایجاد اغتشاش بصری شده است.



تصویر شماره ۲: دخالت کاربران در پیاده راه
مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۴



تصویر شماره ۳: نقشه خوانایی ارائه شده توسط شهروندان
مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۴

وضعیت شبکه معابر محدوده

ویژگی های معابر این محدوده را می توان چنین برشمرد:
- بافت طراحی نشده و بلوک های نامنظم و در نتیجه معابر نامنظم و ارگانیک،
- نفوذپذیری فیزیکی و دسترسی نامناسب درون بافت،
- عرض کم معابر و عدم امکان حرکت آسان وسایل نقلیه در داخل محله،

- پر پیچ و خم بودن و عرض کم دسترسی ها در درون محله که منجر به کاهش شدید نفوذپذیری بصری شده است،
- برخلاف معابر درون محله، معبر اصلی (مسیر فردوسی) هم از لحاظ نفوذپذیری فیزیکی و بصری و هم دسترسی دارای وضعیت

مناسبی است، چون ارتباط دهنده دو محور اصلی و مرکزی شهر است و از بخش های مختلف شهر امکان دسترسی به آن وجود دارد. این سنجه ها در بخش های قبلی مورد بررسی قرار گرفت. اما ایمنی این محدوده چندان بالا نیست و دلایل آن نیز قدمت بالای ابنیه و فاقد کیفیت بودن آن ها، تداخل حریم سواره و پیاده و نامناسب بودن کف سازی ها و... است. امنیت محور در طول روز به ویژه روزهای کاری متوسط است، هر چند ازدحام جمعیت و شلوغی محور موجب حضور بزهکاران و بروز جرائم شده است. به همین دلایل خیابان فردوسی نیازمند توجه ویژه است تا بتواند نقش خود را به عنوان قلب اقتصادی شهر سنندج به خوبی ایفا نماید.

سازگاری و هماهنگی کاربری های محدوده

مهم ترین نکات مربوط به کاربری ها چنین است:

- تنوع و تعدد کاربری ها در محدوده بسیار زیاد است.
- با توجه به اینکه این محدوده دربرگیرنده مسیر اصلی شهر (یعنی اتصال دهنده دو میدان اصلی و مرکزی شهر است) و دارای عملکردی شهری و فراشهری است، از این رو کاربری غالب خیابان، تجاری و خدماتی است.
- کاربری های تجاری و خدماتی بسیار تنوع دارند.
- در محدوده، کاربری فضای سبز دارای سرانه بسیار پایین است.

یافته های پژوهش

یافته های آمار توصیفی

در این بخش نظر شهروندان سنندجی درباره فضای شهری پیاده مدار بر حسب مؤلفه های نشانه ها، خوانایی، نفوذپذیری و دسترسی راحت، تنوع و پویایی و سرزندگی، حس تعلق و خاطره انگیزی مکان و مؤلفه های تأثیرگذار بر شهر اسلامی تأمین امنیت، سلسله مراتب، سیمای بناهای عمومی، عدالت، تعاون و مشارکت و کالبدی بررسی شده است.

نقش کاربری های عمده فضاهای شهری پیاده مدار در

تقویت هویت رفتاری

ایجاد کاربری های متنوع از عوامل مؤثر بر سرزندگی معابر پیاده است که از مؤلفه های اصلی تأثیرگذار بر هویت رفتاری استفاده کنندگان از فضا است. ۸۲ درصد از شهروندان علاقه مند به ایجاد فضاهای شهری پیاده مدار در محدوده مورد مطالعه بوده اند که به ترتیب اولویت ۴۷/۸ درصد به کاربری تفریحی، ۳۳/۸ درصد به کاربری خدماتی، ۱۸/۷ درصد به کاربری فرهنگی و ۱ درصد به کاربری مسکونی اشاره کرده اند.

تأثیر پیاده راه بر روی هویت رفتاری

خرید (خاطره انگیزی): ۸۱ درصد از شهروندان بر نقش پیاده راه مورد مطالعه بر فعالیت خرید مناسب ارزیابی کرده اند. ملاقات و گفتگو (سرزندگی): ۶۲/۳ درصد از پاسخگویان نقش

پیاده‌راه را برای ملاقات و گفتگو در حد مطلوبی مناسب دانسته‌اند. فعالیت‌های جمعی (نفوذپذیری): ۶۸ درصد از پاسخگویان نقش پیاده‌راه را برای فعالیت جمعی مناسب ارزیابی کرده‌اند. فعالیت‌های گذران اوقات (نشانه): ۷۷ درصد از پاسخگویان بر نقش پیاده‌راه را برای گذران اوقات فراغت تأکید داشته‌اند.

یافته‌های آمار استنباطی

پژوهش حاضر، در قسمت تحلیل استنباطی، با استفاده از آزمون رگرسیون خطی به تدقیق رابطه میان الگوی رفتاری شهروندان و شاخصه‌های فضاهای شهری پیاده‌مدار (نمودار تحلیلی شماره ۱) پرداخته است. با توجه به این مهم که در این پژوهش $\alpha = 0.05$ در نظر گرفته شده، نشان‌دهنده میزان تأثیرگذاری هر یک از مؤلفه‌ها و شاخصه‌های شهر اسلامی پیاده‌مدار بر روی متغیر وابسته الگوی هویت رفتاری هستند. از میان دوازده مؤلفه مورد بررسی، ارتباط مؤلفه‌های خوانایی، نفوذپذیری و دسترسی راحت، نشانه‌ها، عدالت با هویت رفتاری با سطح معناداری $\text{sig} = 0.00$ و عوامل تنوع و پویایی، سرزندگی، حس تعلق و خاطره‌انگیزی مکان، تعاون و مشارکت، سیمای بناهای عمومی نیز با هویت رفتاری با سطح معناداری $\text{sig} = 0.03$ نشان‌دهنده رابطه معنادار بین این مؤلفه‌ها و متغیر وابسته پژوهش است. اما برای مؤلفه تأمین امنیت و سلسله مراتب کالبدی با $\text{sig} = 0.423$ می‌توان ملاحظه کرد که رابطه معناداری بین مؤلفه امنیت، احیای هویت تاریخی، کیفیت فضای شهر و متغیر وابسته پژوهش (هویت رفتاری) در این پژوهش برقرار نیست. باید اشاره کرد که مؤلفه‌های نفوذپذیری، تعاون و مشارکت بالاترین میزان تأثیرگذاری (۶۶ درصد) را بر متغیر وابسته الگوی رفتاری شهروندان داشته‌اند و به ترتیب بعد از آن مؤلفه خوانایی، نشانه، سیمای بناهای عمومی با ۵۵ درصد و عامل تنوع و پویایی، سرزندگی، عدالت با ۵۰ درصد و خاطره‌انگیزی مکان با ۴۸ درصد و تأمین امنیت، سلسله مراتب، و کالبدی با ۳۷ درصد در رتبه‌های بعدی مؤلفه‌های تأثیرگذار بر هویت رفتاری شهروندان در فضاهای شهری پیاده‌مدار هستند.

نتیجه‌گیری

نتایج نشان می‌دهد که ضمن اثبات تأثیرگذاری پیاده‌راه بر هویت بخشی به رفتار شهروندان، مؤلفه‌های شهر اسلامی بر پیاده‌راه و هویت شهری تأثیرگذار بوده است. لذا با تدبیر راه کارهایی برای شناخت و به کارگیری مؤلفه‌های مختلف شهر اسلامی پیاده‌مدار در مراحل مختلف توسعه این شهرها، به هویت‌مند کردن این شهرها در مدت زمان کوتاه‌تری کمک نموده و گامی مؤثر در ایجاد فضاهای شهری دارای ارزش‌های پیاده‌مدار و هویت‌مندی بیش‌تر افراد و در نتیجه به وجود آمدن «شهری برای زندگی» خواهد بود. بخش مهمی از تعاملات اجتماعی و فرهنگی در

فضاهای شهری محقق می‌شود، بنابر این نقش فضاهای پیاده شهری در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر اهمیت بسیاری دارند. در این میان، پیاده‌راه‌ها معابری دارای نقش اجتماعی عمده هستند که می‌توانند شور و سرزندگی را به فضاهای شهری آوردند و مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند. بنابراین آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است. فضاهای پیاده‌مدار، با توجه به ماهیت‌شان از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی، از اهمیت اساسی برخوردارند و با جذب طیف وسیعی از گروه‌های اجتماعی، حس هم‌گرایی، تعامل مستقیم شهروندان را با وجود بینش‌ها، احساس‌ها، خواسته‌ها و گرایش‌های مختلف تقویت می‌کند.

یافته‌ها حکایت از آن دارد که خیابان فردوسی که از یادگارهای تاریخی شهر سنندج و یکی از محورهای اصلی این شهر است، برخی از ویژگی‌های فضاهای شهری پیاده‌مدار و شهروندگرا، از جمله نشانه‌ها، خوانایی، نفوذپذیری و دسترسی راحت، تنوع و پویایی، سرزندگی، حس تعلق و خاطره‌انگیزی مکان و مؤلفه‌های تأثیرگذار بر شهر اسلامی از جمله تأمین امنیت، سلسله مراتب، سیمای بناهای عمومی، عدالت، تعاون و مشارکت، کالبدی را در خود دارد. این ویژگی‌های پیاده‌مدارانه تأثیر بسیار زیادی بر شکل‌گیری کمی و کیفی انواع تعاملات اجتماعی و ارتقای کیفیت زندگی شهروندی دارد.

با توجه به این که بر اساس فرضیه اول پژوهش، میزان قابلیت پیاده‌مداری در فضاهای شهری ارتباط مستقیمی با نشانه‌ها، خوانایی، نفوذپذیری و دسترسی راحت، تنوع، پویایی و سرزندگی، حس تعلق و خاطره‌انگیزی مکان دارد، می‌توان از ظرفیت‌های موجود در این زمینه استفاده کرد.

هم‌چنین بر اساس فرضیه دوم پژوهش میزان تأثیرگذاری مؤلفه‌های شهر اسلامی ارتباط مستقیمی با نقش کالبدی، تأمین امنیت، سلسله مراتب، سیمای بناهای عمومی، عدالت، تعاون و مشارکت دارد. می‌توان اظهار داشت، در شهرهای اسلامی از دوران باستان این گونه شکل دادن به ابنیه به ویژه در مورد مسکن، مسجد و مدرسه رواج یافت و امروزه به عنوان یکی از اصول اصلی معماری و شهرسازی اسلامی مطرح است. دست‌یابی به سلسله مراتبی که پاسخگوی ارزش‌های موجود در جامعه ایران بوده است، اثراتی عمده بر خلق عناصر واسطه، فرم‌های معماری، محل استقرار و اندازه بازشوها، محل استقرار ورودی به ابنیه نسبت به یکدیگر و غیره دارد. سلسله مراتب به صورت متنوعی در کلیه زمینه‌های پیچیده و پویای شهری به کار رفته است. اصولی که در ادامه به عنوان نتیجه‌گیری از مقاله استخراج می‌شود اصول عملکردی و رفتاری و سپس در پیاده‌راه است. به طور کلی درباره اصول عملکردی و رفتاری می‌توان گفت: پیاده‌راه چه از لحاظ

فهرست منابع و مراجع

۱. اسداللهی، شیوا (۱۳۸۳)، «ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری»، **ماهنامه شهرداریها**، سال ششم، شماره ۶۶.
۲. اسماعیل پور، فاطمه (۱۳۸۵)، «شهرهای جدید و خاطرات جمعی (مورد: شهر جدید مهاجران)»، **مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید**، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید، چاپ اول، تهران.
۳. بحرینی، سید حسین (۱۳۷۵)، **تحلیل فضاهای شهری؛ در رابطه با الگوهای رفتاری استفاده‌کنندگان و ضوابطی برای طراحی**، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، چاپ اول، تهران.
۴. بنتلی و همکاران (۱۳۸۲)، **محیط‌های پاس‌خده**، مترجم مصطفی بهزادفر، نشر دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
۵. پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۴)، **راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران**، آرما نشهر، تهران.
۶. ————— (۱۳۸۶)، **سیر اندیشه‌ها در شهرسازی (۲)**؛ از کمیت تا کیفیت، شرکت عمران شهرهای جدید، چاپ اول، تهران.
۷. ————— (۱۳۹۱)، **راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران**، چاپ سوم، معاونت شهرسازی و معماری وزارت مسکن، تهران.
۸. تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۵)، **شهرهای انسان‌محور**، ترجمه حسن علی لقای و فیروزه جدلی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
۹. ————— (۱۳۸۷)، **شهرسازی شهروندگرا: ارتقای عرصه‌های همگانی و محیط‌های شهری**، مترجم محمد احمدی‌نژاد، نشر خاک، اصفهان.
۱۰. حبیبی، سید محسن (۱۳۸۰)، «مسیر پیاده‌گردشگری»، **فصلنامه هنرهای زیبا**، ش ۹.
۱۱. ————— (۱۳۸۷)، **از شار تا شهر**، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۲. عینی‌فر، علیرضا (۱۳۸۶)، «نقش غالب الگوهای عام اولیه در طراحی محله‌های مسکونی معاصر»، **نشریه هنرهای زیبا**، شماره ۳۲، تهران.
۱۳. علیزاده، هوشمند، لاهور پور، سیروان (۱۳۸۷)، «شخصیت فضایی کالبدی هسته تاریخی شهر سندنج»، **فصلنامه نامه معماری و شهرسازی**، شماره ۵۷، تهران.
۱۴. کاشانی جو، خشایار (۱۳۸۵)، «اهمیت فضاهای پیاده در شهرهای هزاره سوم»، **فصلنامه جستارهای شهرسازی**، سال پنجم، شماره ۱۷ - ۱۸.
۱۵. گل، یان (۱۳۸۷)، **زندگی در فضای میان ساختمان‌ها**، مترجم شیما شصتی، سازمان انتشارات جهاد دانشگاهی، چاپ اول، تهران.
۱۶. ————— (۱۳۹۲)، **شهر انسانی**، مترجم علی غفاری، مؤسسه علم معمار، چاپ اول، تهران.
۱۷. مامفورد، لوییز (۱۳۸۵)، **فرهنگ شهرها**، ترجمه عارف اقوامی مقدم، وزارت مسکن و شهرسازی، مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، تهران.
۱۸. محمودی نژاد، صادقی، هادی، علی‌رضا (۱۳۸۸) **طراحی شهری از روان‌شناسی محیطی تا رفاه اجتماعی**، طحان، چاپ اول، ص ۴۵-۵۰، تهران.
۱۹. مدنی پور، علی (۱۳۷۹) **طراحی فضای شهری**، ترجمه فرهاد مرتضایی، انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، چاپ اول، تهران.
۲۰. ————— (۱۳۸۷) **طراحی فضاهای شهری نگرشی بر فرآیند اجتماعی و مکانی**، ترجمه فرهاد مرتضایی شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
۲۱. مهدیزاده، جواد (۱۳۷۸)، «مفاهیم و مبانی پیاده‌راه‌سازی»، **ماهنامه شهرداریها**، سال دوم.

کمی و چه از لحاظ کیفی باید به صورت بستری مناسب برای تعاملات اجتماعی عمل کند. پیاده‌راه‌ها باید شرایط آسایش زیست محیطی را در مقیاس عابر پیاده تأمین کنند. پیاده‌راه‌ها باید به صورت همگن در سطح محله‌های شهر توسعه یابند تا امکان بالابردن سلامت اجتماعی را در نقاط مختلف شهری داشته باشند. مکان‌یابی پیاده‌راه‌ها باید طوری صورت گیرد که از مناطق تاریخی موجود در محله‌ها عبور کند تا علاوه بر آزادسازی دسترسی سواره به آن‌ها باعث جذب شهروندان به این مناطق و احیای آن‌ها شود. پیاده‌راه کامل فضایی است که برای تمامی مخاطبانی که از آن استفاده می‌کنند، چه از لحاظ کمی و چه از لحاظ کیفی فضایی را به وجود آورد که به صورت خودآگاه یا ناخودآگاه به آن‌ها احساس آرامش دست داده و فراغت را در جزء جزء زندگی روزمره آنان وارد نماید. پیاده‌راه‌ها باید به مهم‌ترین عملکردهای درون محله‌ای از قبیل فضاهای آموزشی و فرهنگی دسترسی داشته باشند تا در روان‌بخشی ترافیک محله‌ها کارآمد باشند. پیاده‌راه‌ها باید از سطح تجاری مناسب برخوردار بوده تا علاوه بر جذب مخاطب به درون خود بتواند مایحتاج روزانه ساکنان محله را تأمین کند. این رابطه بین پیاده‌راه و فضای تجاری باید رابطه‌ای دوسویه باشد و نه الحاقی.

در پایان رهیافت‌ها و راه کارهای حاصل از این پژوهش که در جهت بهبود کیفیت پیاده‌مداری در خیابان فردوسی است، ارائه می‌شود:

۱. تبدیل خیابان فردوسی به محور تاریخی-گردشگری کاملاً پیاده، با برجیدن معابر سواره یا حداقل محدود کردن سواره به وسایل نقلیه عمومی مانند منوریل، تراموا، اتوبوس،
۲. ایجاد تنوع در کاربری‌های اراضی اطراف خیابان، با اولویت کاربری‌های فرهنگی، گردشگری و تفریحی،
۳. حفظ، احیا و مرمت تمامی ابنیه تاریخی و نمادهای شهر اسلامی اطراف محور و دادن کاربری‌های فرهنگی و گردشگری به آن‌ها در جهت احیای هویت تاریخی و اسلامی خیابان،
۴. حفظ و احیای منظر و سیمای تاریخی جداره خیابان و بازسازی بخش‌های تخریب شده،
۵. کیفیت بخشی به محل تقاطع نمکی با محوریت خیابان فردوسی احیای شکل تاریخی،
۶. احیای تعاون و مشارکت در بین ذی‌نفعان و استفاده‌کنندگان خیابان برای تقویت وجه فرهنگی از طریق تأمین امنیت استفاده‌کنندگان،
۷. حفظ و نگهداری و کیفیت بخشی بیش‌تر به نشانه‌های شهری برای ایجاد خوانایی در خیابان و خاطره‌انگیز کردن آن،
۸. کنترل فرم، نما و سیمای بناهای عمومی در ساخت و سازهای حاشیه خیابان در جهت حفظ سیما و منظر تاریخی آن.

۲۲. مهدوی نژاد، محمد جواد؛ بمانیان، محمد رضا و خاکسار، ندا (۱۳۸۹)، «هویت معماری، تبیین معنای هویت در دوره‌های پیشامدرن، مدرن و پسا مدرن» هویت شهر، سال پنجم، شماره ۷.
۲۳. نقی‌زاده، محمد (۱۳۸۷)، شهر و معماری اسامی تجلیات و عینیات، سازمان نظام مهندسی ساختمان استان اصفهان، اصفهان.

24. Echenique, Marcial; Crowther, David and Lindsay, Waltan (1972), a structural comparison of three generation new towns in: urban space and structure, martin c & march C, Cambridge university. press, G.B
25. Gehl, Jan (1987), "Life between Building", Translated by J.Koch, NewYork.
26. Jacobs, Jane (1993), "Tod und Lebengrober Amerikanischer Stadte", Verlage uhlstein GmbH, Frankfurt
27. Lynch, Kevin (1981), A Theory of Good City Form, MIT Press, Cambridge.
28. Ramati, Raquel (1981), "How to save your own street", Carden city, Dolfin Book, NewYork.

