

# تحلیل عوامل مؤثر بر ارتقای کیفیت حضورپذیری عابرین پیاده در محلات شهر اسلامی (مورد مطالعه: محلات شهر مشهد)

سال سیزدهم، شماره اول، پاییز ۱۳۹۷

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۴/۱۸

شماره صفحه: ۱۲۹-۱۵۶

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۸/۱۲

الهه سادات موسوی سروینه باغی<sup>۱</sup>

## چکیده

پیدایش مشکلات شهرنشینی و در نتیجه‌ی آن کاهش کیفیت زندگی شهروندان در بافت شهری، متخصصان امر را به سوی یافتن راهی مناسب، جهت تعدیل شرایط محیط زندگی انسان و ارتقای سطح کیفیت آن سوق داده است. در این میان، توجه به حضور فعال عابرین پیاده در فضاهای شهری یکی از راهکارهای مؤثر بر بهبود کیفیت فضاهای شهری به‌شمار می‌آید، بویژه آن‌که در محلات شهر اسلامی نیز که بیانگر هویت و فرهنگ غنی اسلامی است. هدف عمده در پژوهش حاضر، دستیابی به معیارهای کیفی و کالبدی مؤثر بر ارتقای سطح حضورپذیری عابرین پیاده در محلات شهر اسلامی و هم‌چنین تحلیل و بررسی این معیارها و میزان توجه به آنها در بافت محلات شهر مشهد است. پژوهش حاضر از نوع موردی است که به روش توصیفی-تحلیلی انجام شده است. بدین منظور با استناد به منابع کتابخانه‌ای و اسنادی به بیان مباحث نظری پیرامون عوامل مؤثر بر حضورپذیری عابرین پیاده در بافت محلات شهری اسلامی پرداخته شده است و مؤلفه‌ها و شاخص‌های تأثیرگذار استخراج گشته‌اند. مؤلفه‌های استخراج شده در دو بُعد کالبدی و عملکردی تقسیم گردید و در شش محله از بافت درونی، میانی و معاصر شهر مشهد مورد بررسی و تحلیل قرار گرفت. نتایج حاصل از این پژوهش نشان داد که توجه به معیارهای کالبدی در بافت معاصر شهر مشهد بیشتر است، این در حالی است که معیارهای کیفی در بافت درونی شهر مشهد از اهمیت بالاتری برخوردار هستند.

این امر نشان دهنده حفظ هویت مندی و کیفیات محیطی بافت درونی شهر مشهد است در حالی که ساخت‌وسازهای نوین و گسترش تعداد اتومبیل‌ها در بافت معاصر وجهه متفاوتی با هویت محدوده بافت درونی (تاریخی) ایجاد نموده است.

**واژگان کلیدی:** حضورپذیری عابر پیاده، شهر اسلامی، محلات سنتی و معاصر، بافت شهری

### ۱- مقدمه

میزان موفقیت فضاهای شهری با میزان قابلیت حضور انسان در آن متناسب است. در واقع، معماری و شهرسازی باید به جای افتراق و جدایی در پی افزایش تعاملات اجتماعی و همبستگی انسان‌ها باشد (بهزادفر و طهماسبی، ۱۳۹۲: ۱۷). به اعتقاد متیو کرمونا<sup>۱</sup> عرصه عمومی دارای دو بُعد کالبدی و اجتماعی است. بعد کالبدی عرصه عمومی فضاها و مجموعه‌هایی با مالکیت عمومی یا خصوصی در نظر گرفته می‌شود که زندگی عمومی و تعاملات اجتماعی را حمایت کرده و یا آن را تسهیل می‌نمایند. به واسطه فعالیت‌ها و اتفاقاتی که در این فضاها و مجموعه‌ها رخ می‌دهد، می‌توان آنها را عرصه‌های عمومی اجتماعی - فرهنگی نامید. در واقع، کرمونا وجود تعاملات اجتماعی را به‌عنوان یک عنصر شاخص در شکل‌گیری عرصه‌های عمومی معرفی می‌کند (کاشانی‌جو، ۱۳۸۹: ۹۵). با این وجود در دهه‌های اخیر، اختراع اتومبیل و پیشرفت صنعت، یا به‌عبارتی دیگر، انقلاب صنعتی در قرن نوزدهم میلادی، یکی از نقاط عطف زندگی بشری بوده و پس از این اختراع، دگرگونی‌هایی در همه جنبه‌های زندگی انسان حاصل گردیده است (احمدی و حبیب، ۱۳۸۷: ۱).

علی‌رغم وجود پایه‌های غنی فرهنگی، تاریخی و فناورانه در معماری و شهرسازی ایران، شرایط امروزی مبین ضعف، ناکارائی، از خود بیگانگی و بحران هویتی است. تضادهای حاصله در ریخت سنتی و موجود بافت‌های تاریخی در شهرهای ایرانی - اسلامی از دیدگاه کیفیات محیطی مرتبط، پایگاه چالش‌های طراحانه‌ای هستند که می‌باید مورد

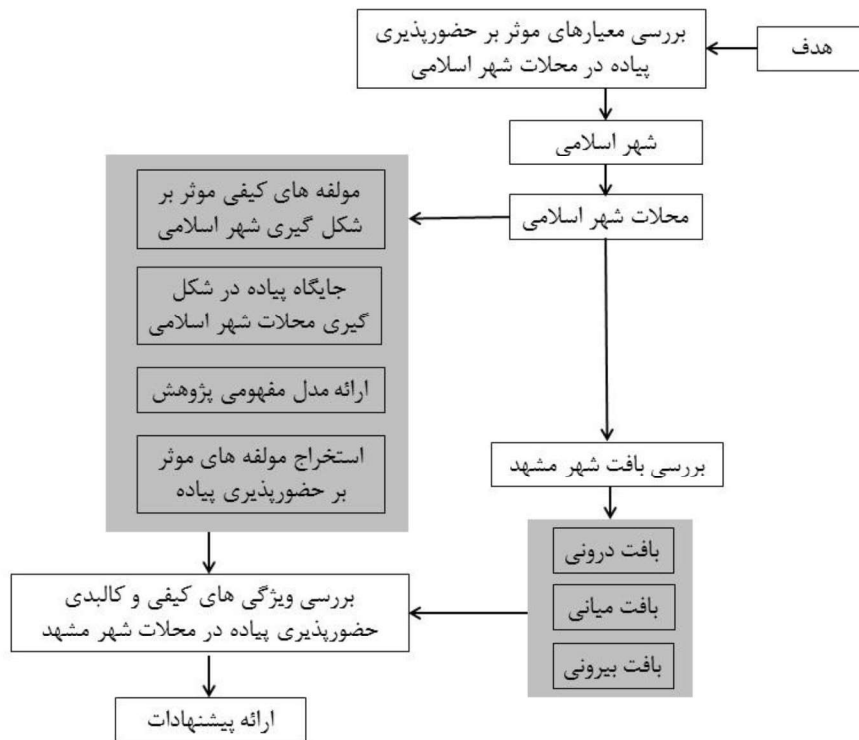
توجه قرار گیرند (بهزادفر و رضوانی، ۱۳۹۴: ۳). مهم‌ترین تأثیر اتومبیل در شهرهای امروز، کاهش حضور افراد در فضاهای جمعی و کم‌توجهی به عابر پیاده است که کالبد شهر را تحت تأثیر خود قرار داده و موجب گردیده شهر در خدمت انسان، به شهر در تسخیر اتومبیل تبدیل شود. یکی از مکان‌هایی که به شدت از این تحولات متأثر بوده، نظام محلات شهری چه در شهرهای قدیمی و چه در شهرهای جدید است که منجر به از هم پاشیدگی و گسست تعاملات و سبک زندگی خاص این گونه محلات گشته است. محله‌ها ساخت و بافت اصلی شهرها را تشکیل می‌دهند و به‌طور مستقیم بر زندگی افراد تأثیرگذار هستند. یک محله پیاده‌مدار، مکانی است که ساکنین آن با هر سن و هر درجه‌ای از توانایی می‌توانند جذابیت و دلپذیری، آسایش و راحتی و امنیت را در هنگام پیاده‌روی، نه فقط در هنگام فراغت، بلکه در استفاده از امکانات و تسهیلات و حین تردد احساس کنند (سلطان حسینی، و دیگران، ۱۳۹۰: ۴۷) و قابلیت پیاده‌مداری به معنای میزان مطلوبیت محیط مصنوع برای حضور مردم، زندگی، خرید، ملاقات، گذران اوقات فراغت و لذت بردن از آن در یک پهنه است (رضازاده و لطیفی اسکویی، ۱۳۹۰: ۳۰۰). در مراکز کهن شهری ایران، به‌رغم وجود شبکه‌های پیاده گسترده و منحصر به فرد، نظیر راسته‌ها و گذرهای بافت قدیم، امروزه به دلیل حاکمیت نگرش نوین به فضاهای شهری و سلطه بی‌قید و شرط اتومبیل، چندان توجهی به مقوله احیاء و ساماندهی آنها نشده و اغلب این شبکه‌ها و فضاهای ارزشمند بی‌آن‌که جایگاه روشنی در میان عملکردهای شهری داشته باشند، در چارچوب طراحی‌های با بینش محدود و برون‌زا، مقهور و مهجور مانده‌اند و درست به همین دلیل (از دست رفتن عملکردها) دوران رو به زوال و سیر قهقرایی خود را طی می‌نمایند (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹: ۵۶). مرکز شهر یکی از عوامل و مظاهر اصلی ارزش‌های تاریخی و فرهنگی و تجسم نمادها، نشانه‌ها و خاطره‌های هویت‌بخش برای تمام شهر و ساکنان آن است. از ویژگی‌های مهم مراکز شهرهای تاریخی، تجمیع و تعامل مجموعه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بوده که بر محوریت دسترسی عابر پیاده و فضاهای عمومی پیاده، محور درون آن، شکل می‌گرفته است (صراف‌ی و محمدیان مصمم، ۱۳۹۲: ۱۱۲).

از این رو در پژوهش حاضر، با در نظر گرفتن نقش معابر پیاده در افزایش میزان حضورپذیری افراد، به بررسی بافت‌های گوناگون شهری پرداخته شده است، تا نقش مؤلفه‌های مؤثر بر پیاده‌روی در محلات هر سه نوع بافت درونی، میانی و بیرونی بررسی شود. هدف از این تحقیق، بررسی معیارهای کیفی و کالبدی مؤثر بر افزایش حضور افراد پیاده در محلات شهر اسلامی است. در این راستا، سؤالی که مطرح می‌شود این است که چه عواملی، بیشترین تأثیر را بر افزایش حضور افراد پیاده در محلات شهر اسلامی دارند؟ بدین منظور فرض می‌گردد که فضای شهری با داشتن حداکثر معیارهای کالبدی و کیفی مؤثر، تأثیر بسیاری بر حضورپذیری بیشتر عابرین پیاده دارد. در ادامه، با در نظر گرفتن اهداف و فرضیات پژوهش و ارائه روش آن، مبانی نظری مورد نظر ارائه گردیده و با مطالعه نتایج به دست آمده از بررسی بافت شهری مشهد، سعی در ارائه پیشنهادات به منظور ارتقای سطح کیفی محلات شهر معاصر نموده است.

## ۲- روش پژوهش

به منظور بررسی معیارهای مؤثر بر حضورپذیری عابرین پیاده در محلات شهر اسلامی، در پژوهش حاضر از روش توصیفی- تحلیلی استفاده شده است. بدین منظور پس از توصیف شهر اسلامی، محلات شهر اسلامی و مقایسه آن با محلات معاصر با استفاده از اسناد کتابخانه‌ای، به جایگاه عابرین پیاده در شهر اسلامی پرداخته شد و معیارهای مؤثر بر حضورپذیری عابرین پیاده ذکر گردید. معیارهای ذکر شده جمع‌بندی از کتب و نظرات نظریه‌پردازانی است که بر نقش عابرین پیاده در شهرهای اسلامی تأکید نموده‌اند. سپس با مشخص کردن نمونه‌های مورد مطالعه (شش محله از شهر مشهد) معیارهای مورد نظر در هر مرحله بررسی شد. محلات مذکور از سه بافت کلان‌شهر مشهد که عبارتند از بافت درونی، بافت میانی و بافت تاریخی، به روش تصادفی انتخاب شده‌اند، تا معرف انواع بافت شهری مشهد نیز باشند. سپس با به کارگیری از روش مشاهده و تحلیل بافت موجود و هم‌چنین روش دلفی و نظرسنجی از متخصصان، به هر یک از این معیارها امتیاز داده شد. مجموع معیارها در دو مؤلفه کالبدی و کیفی برای

هر محله مشخص شده است. در نمودار ۱ مراحل ذکر شده، نمایش داده شده است.



نمودار (۱) مراحل انجام پژوهش

### ۳- پیشینه تحقیق

جان گل (Gehl, 2010: 20) در اوایل دهه ۱۹۷۰ میلادی به بحث در زمینه پیاده‌راه‌ها و نحوه طراحی مناسب فضاهای عمومی، بویژه در اسکاندیناوی پرداخت و بیان کرد: «فعالیت‌های موجود در فضاهای عمومی به سه دسته می‌توانند تقسیم شوند: فعالیت‌های ضروری، فعالیت‌های اختیاری و فعالیت‌های اجباری. در خیابان‌ها و فضاهای شهری با کیفیت پایین، حداقل فعالیت‌ها اتفاق می‌افتد و مردم با عجله به سمت خانه می‌روند. در فضاهایی با کیفیت مناسب طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های مردم امکان‌پذیر است.» بوکهارد (Bouchard, 2019: 2) به بررسی رابطه شاخص‌های پیاده‌روی و

درصد عابران پیاده در محدوده‌ای مشخص پرداخته است و مدلی از شاخص‌های مؤثر بر حرکت عابرین پیاده در شهر اوتاوا<sup>۱</sup> ارائه داده است. از دیدگاه او شاخص‌های مؤثر بر پیاده‌روی در شهرها در انتخاب ابزارهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری مؤثر می‌باشند. علی‌تاجر و کریمی مشاور و حاجیان (۱۳۹۴) با هدف تقویت زندگی جمعی در شهر ایرانی - اسلامی به مقایسه تطبیقی عملکرد خیابان‌های پیاده‌محور پرداختند و دو محور پیاده، پیاده‌راه صف در تهران و خیابان کلر<sup>۲</sup> در پاریس را به لحاظ کارکردهای اجتماعی مورد بررسی قرار دادند. شمعی و اقبال (۱۳۹۵) در پژوهشی دیگر به بررسی عوامل مؤثر بر ارتقای کیفیت محیط پیاده‌راه‌های شهر ایرانی - اسلامی با توجه به پیاده‌راه امام حسین (ع) و هفده شهریور پرداختند. بدین منظور از روش پرسشنامه استفاده شده و نتایج این پژوهش حاکی از آن بود که عوامل اقتصادی، حمل‌ونقل و دسترسی و توسعه فعالیت‌های اجتماعی - فرهنگی، به‌عنوان مهم‌ترین عوامل مؤثر در رونق پیاده‌راه مورد مطالعه است و مهم‌ترین راهبرد ارتقای کیفیت عملکردی پیاده‌راه، توجه به نقش اقتصادی و در مراحل بعد، نحوه دسترسی و نقش اجتماعی آن، معرفی می‌کنند. علی‌زاده مقدم، ذاکریان و تشکری (۱۳۹۷) در مقاله‌ای تحت عنوان "بازطراحی مسیر عابر پیاده با رویکرد ارتقاء کیفیت حضورپذیری افراد در بافت تاریخی شهر یزد (نمونه موردی: پیاده‌روی خیابان فرخی شهر یزد)" به بررسی پنج معیار کالبدی، کاربری و فعالیت، حرکت و دسترسی، سیما و منظر شهری و اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی پرداخته‌اند. در تجزیه و تحلیل اطلاعات و داده‌ها از روش تحلیل سوات<sup>۳</sup> (روش دلفی) و از روش تحلیل سلسله مراتبی AHP به منظور انتخاب گزینه بهینه استفاده شده است.

اکبری و داوودی (۱۳۹۴) در مقاله‌ای تحت عنوان "نقش پیاده‌مداری بر بهبود هویت رفتاری شهروندان در فضای شهر اسلامی" به تحلیل جایگاه عابرین پیاده در شهر سنجید پرداختند. بدین منظور از روش پرسشنامه در جهت تدقیق ارتباط پیاده‌راه‌ها و تأثیر این فضاها استفاده نمودند. نتایج حاصل از آن نشان دهنده مؤلفه‌های عمده فضاهای

- 
1. Ottawa
  2. Cler
  3. SWOT

شهری پیاده‌مدار در شهر اسلامی بود که عبارتند از: نشانه‌ها، خوانایی، نفوذپذیری و دسترسی آسان، سلسله مراتب، سیمای بناهای عمومی، عدالت، تعاون و مشارکت. در پژوهشی دیگر صفاری‌راد و شمس (۱۳۹۵) به بررسی شاخص‌های پیاده‌مداری در پنج محله‌ی جدید و قدیمی شهر رشت به روش پرسشنامه‌ای پرداختند که نتایج آن حاکی از بی‌توجهی به شاخص‌های پیاده‌روی در محلات جدید مورد مطالعه بود، ولی با این وجود محلات جدید نسبت به محلات قدیم طبق مطالعات میدانی و هم‌چنین از نظر پاسخ‌دهندگان، دارای شرایط بهتری از نظر قابلیت پیاده‌مداری بودند.

#### ۴- مبانی نظری

##### ۴-۱- محلات شهر اسلامی

شهر اسلامی، شهری است که به‌طور نسبی براساس اصول و آموزه‌های قرآنی و نبوی ساخته شده است. مفهوم شهر اسلامی، ناظر به هویت اجتماعی و کالبدی شهر است. شهر اسلامی شهری است که روابط اجتماعی آن بر پایه ارزش‌های دینی سامان می‌یابد و چهره فیزیکی آن، یادآور هویت اسلامی ساکنان آن است (مشکینی و رضایی‌مقدم، ۱۳۹۳: ۴۷). در شهر اسلامی محله به مثابه سلول اصلی، سکونتگاه قوم، نژاد، مذهب و یا فرقه‌ای خاص بوده و روابط اجتماعی به‌صورت بسیار ظریفی در شکل‌گیری و استخوان‌بندی محله مؤثر بوده و شبکه ارتباطی و مرکز محله و دیگر عناصر کالبدی مانند آب‌انبار، مسجد، حسینیه، سقاخانه و حمام را تعریف می‌کرد (پاکزاد، ۱۳۶۹: ۱۸). از گذشته‌های دور، محلات مسکونی شهرها به‌عنوان سلول‌های حیات شهری، نقش اساسی در زندگی ساکنان آنها داشته‌اند. با توجه به این‌که در گذشته محلات شهری، مکانی برای گردآمدن افراد با ویژگی‌های قومی، نژادی، مذهبی، اقتصادی و اجتماعی مشترک بوده است، به‌دنبال تجمع بیشتر افراد با ویژگی‌های مشترک در یک محدوده، آن بخش از شهر دارای هویت خاص و شناخته شده‌ای بود که سبب تمایز آن از دیگر بافت‌های اطراف می‌گردد و همین عامل، باعث تمایز بین محلات قدیم و جدید گردیده است (وحیدآ و نگینی، ۱۳۹۱: ۳۶).

بعد از ورود اسلام، دیگر از تشکیل محلات بر حسب نظام کاستی یا شهروندی خاص خبری نیست، ولی در مقابل با ایجاد محلاتی بر حسب قوم و قبیله و نژاد، مذهب، زبان، فرقه و ... مواجه هستیم. وجود محلات در تضاد و در تقابل از خصیصه‌های بارز شهر دوره اسلامی، صرف‌نظر از مکان آنها هستند. محلاتی که هر یک مسجد، بازار، مدرسه، آب‌انبار، قنات، حمام و ... خاص خود را داشتند و حتی در مواقعی برای خود، علاوه بر دروازه‌ای خاص که به بیرون شهر باز می‌شد، دروازه‌ای نیز برای ورود به محله می‌داشتند. مفهوم محله در ایران و شهرسازی دوران اسلامی، به‌عنوان یکی از ارکان مشخصه شهرگرایی، در کنار مسجد و بازار تبلور پیدا کرد و پررنگ‌تر شد (حبیبی، ۱۳۸۷: ۴۸-۴۹).

در حوزه کالبدی وجود کارکردهای گوناگون، مشخصه فیزیکی محلات شهر اسلامی بوده است، از جمله بازار، ارگ، قلعه، مسجد جامع و محله‌بندی‌های شهری. شکل فیزیکی شهرهای اسلامی از بسیاری جهات منعکس‌کننده ساختار اجتماعی آنها است. محله توسط گذرها و مسیرهای حرکت و عموماً به‌صورت پیاده به‌عنوان واحدی اصلی روابط اجتماعی در شهرهای اسلامی، متشکل از اجزای اصلی و فرعی بوده که عوامل فضایی، فرهنگی و اقتصادی در آن دخالت داشته است (اکبری و داوودی، ۱۳۹۴: ۵۰). سازمان کالبدی محلات شهر اسلامی در ایران بر پیوند فضایی میان عناصر مجموعه مرکز شهر، مرکز محلات (از طریق یک رشته فضاها و عناصر ارتباطی)، گذرهای اصلی و میدان استوار بوده است. بخش درونی شهر تاریخی اسلامی دارای ترکیبی منسجم و مرتبط‌الاجزاء بوده و محصول شکل‌گیری پیوسته و تدریجی بوده است. بخش درونی به‌صورت یک کل، یک نظام و مرکز شهر و مراکز محلات به منزله مراتبی از اجزاء و گذرهای اصلی و میدان‌ها، به‌صورت عناصر پیوند دهنده اجزاء محسوب می‌شوند (توسلی، ۱۳۸۸: ۱۵۱). با توجه به بررسی‌های صورت گرفته و موارد ذکر شده در سطور پیشین، می‌توان مؤلفه‌های کیفی مؤثر بر ریخت‌شناسی شهر اسلامی را به‌صورت جدول ۱ جمع‌بندی نمود.



جدول (۱) مؤلفه‌های کیفی مؤثر بر شکل‌گیری محلات شهر اسلامی

| مؤلفه‌ها                | توضیحات   |
|-------------------------|---|
| همبستگی اجتماعی- فرهنگی | شکل‌گیری مراکزی جهت برقراری تعاملات اجتماعی با یکدیگر به صورت میدانچه‌های کوچک محلی، هشتی‌ها، گذرها و هم‌چنین مساجد و مراکز مذهبی به‌عنوان کانون‌های تجمع محلات                                   |
| حس تعلق                 | داشتن حس تعلق به محله به منظور ایجاد احساس تمایز بین محلات و هم‌چنین تأکید بر قلمرو محلات   |
| هویت‌مندی               | شکل‌گیری عناصر هویت‌بخش در محله به گونه‌ای که توسط ساکنین و عابران گذری قابل تشخیص باشد   |
| پیوستگی                 | وجود شبکه ارتباطی میان عناصر اصلی سازنده محله، مرکز شهر، مرکز محلات و گذرهای اصلی و میدان‌ها، ترکیب پیوسته و منسجم میان اجزای درونی بافت شهر، وجود پیوند فضایی میان عناصر مجموعه، وحدت میان اجزاء |
| درون‌گرایی              | توجه به جهت‌ت قرارگیری ابنیه و معابر، پیدایش بافت متراکم و پیوسته در محلات  |
| تنوع                    | وجود کارکردهای گوناگون، ایجاد تمایز و هویت از طریق کارکردهایی هم‌چون بازار، ارگ، قلعه، مسجد جامع و محله‌بندی‌های شهری، آب‌انبار، حسینیه، سقاخانه، حمام و ...                                      |

#### ۴-۲- مقایسه محلات شهر اسلامی و معاصر

یکی از عوامل اصلی تغییرات ساختار کالبدی محله‌های معاصر، ورود خودرو به شهرهای کشور و امکان حرکت راحت آن در بافت‌های مسکونی است که باعث تخریب فضای کالبدی محلات و شکل‌گیری بافت‌های شطرنجی شده است که در تمامی شهرهای کشور دیده می‌شود. در شرایطی شهرهای ایران برای تسهیل حرکت سواره، خیابان‌های جدیدی احداث شدند که حریم و قلمرو محلات را شکافتند و مراکز محله با تغییر مکان در اطراف خیابان‌های جدید شکل گرفت. خیابان‌های طویل و مستقیم که تقریباً تمام شهر را طی می‌کردند، به‌جای راسته‌های پر پیچ‌وخم محلات تاریخی قرار گرفتند (ثقه‌الاسلامی، ۱۳۹۱: ۱۷). این مسأله تحرک و جابه‌جایی عابرین پیاده را در محلات معاصر به حداقل میزان خود رسانید.

بعد از انقلاب صنعتی و با اختراع خودرو، چهره شهرها دگرگون شد. دیگر انسان‌ها مقیاس طراحی محسوب نمی‌شدند و توجه همگان به سمت راحتی حرکت خودرو جلب

شد. شهرسازان بعد از انقلاب صنعتی با تصوره‌های آرمانی‌شان، توجه اصلی را برای حل مسأله ترافیک معطوف کردند و پدیده‌هایی مانند فلکه، تقاطع روگذر و زیرگذر به‌جود آمدند. بنابراین مقیاس طراحی شهرها از مقیاس انسان خارج شده و به مقیاس خودرو توجه نموده و تسلط فضا از اختیار انسان بیرون آمد و در اختیار خودرو قرار گرفت (شکوهی دولت‌آبادی؛ مسعود، ۱۳۸۹: ۵۶).

مشکلات موجود در بافت‌های محلات فقط در فضای کالبدی محله وجود ندارد، بلکه در فضای اجتماعی نیز این مسائل دیده می‌شود. رشد شتابان جمعیت شهری کشور در ۵۰ سال اخیر و مهاجرت‌های گسترده از روستاها به سمت شهرها باعث تغییرات گسترده در نظام اسکان در شهرها و به تبع آن تغییرات گسترده در نحوه سکونت در محلات شهری گردید. در گذشته در بین ساکنین محله همبستگی اجتماعی وجود داشت و ساکنین در محله به‌نوعی با یکدیگر آشنا بودند. امروزه در بافت‌های مسکونی، ساکنین و اهالی محله بیشتر با یکدیگر غریبه هستند و زندگی جمعی بین ساکنین وجود ندارد. هر کس یک فرد است، نه عضوی از یک جامعه. از طرف دیگر، تغییرات در فضای کالبدی محلات بر روی فضای اجتماعی محلات نیز تأثیرگذار بود. اکثر معابر و فضای عمومی محلات که کانون تعاملات اجتماعی ساکنان محله و عامل ارتقای بافت محله بودند، در حد معابر عبوری تنزل یافتند و زندگی اجتماعی از آنها برچیده شده، به‌طوری‌که در میان بافت شطرنجی فعلی، بستری برای تجمع و زندگی جمعی انسان‌ها لحاظ نشده است (ثقه‌الاسلامی، ۱۳۹۱: ۱۸).

#### ۴-۳- جایگاه مسیرهای پیاده در شکل‌گیری محلات شهر اسلامی

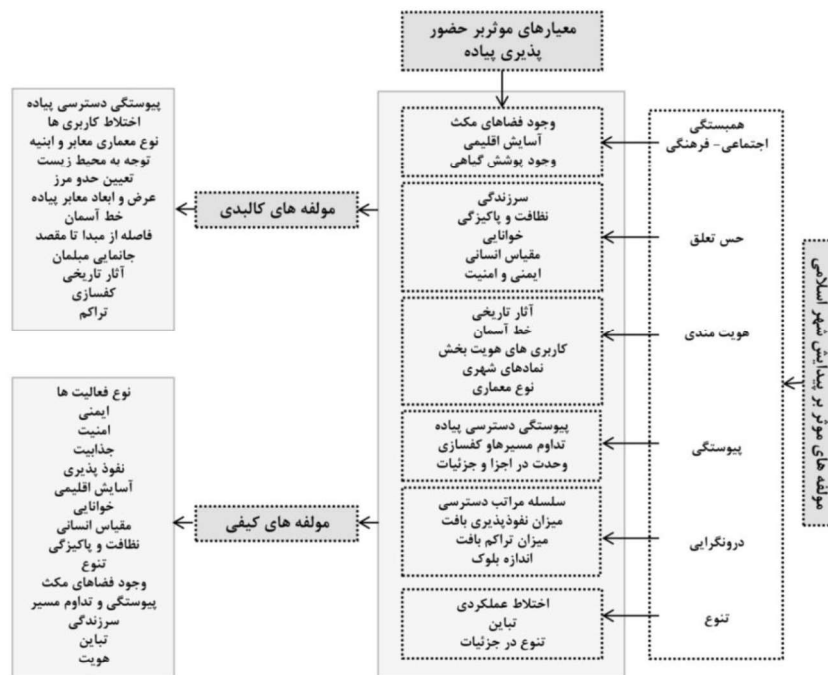
موضوع گسترش مسیرهای پیاده و دوچرخه بویژه در مقیاس محله به‌طور خاص، در بافت‌های تاریخی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است که در شهرهای اسلامی با ایجاد مسیرهای سرپوشیده (ساباط) با هدف آسایش اقلیمی، برای عابر پیاده تأکید شده بود. ویژگی دیگر پیاده‌مدار بودن، قرارگیری بیشتر کاربری‌ها در فاصله قابل دسترس و نزدیک از خانه و محل کار است که با تعریف مراکز فعال و مکان‌یابی مناسب کاربری‌های

مورد نیاز در آن، می‌توان این اصل را جامه‌ی عمل پوشاند (اکبری؛ داوودی، ۱۳۹۴: ۵۰). در این میان، بخش‌های مرکزی شهرهای اسلامی به‌دلیل وجود عناصر مهم تاریخی چون بازار، مسجد جامع، میدان و ... از جمله مهم‌ترین مراکز رفت‌وآمد عابرین پیاده و تجمع شهروندان به‌شمار می‌آمدند. در شهرهای اسلامی باید وجود و تداوم محور اصلی محله همراه با گذرهای پیاده، شبکه‌ای از مراکز فرعی محله و وحدت شکلی آن را چارچوب و استخوان‌بندی اصلی محله دانست. ترکیب عملکردها و فعالیت‌ها برای ایجاد وحدت فضایی، وجود نشانه‌ها و عرصه‌های مختلف نیمه‌خصوصی، نیمه‌عمومی و عمومی به‌عنوان بستر اصلی در تعاملات و روابط اجتماعی نیز از ویژگی‌های این محله‌ها محسوب می‌شوند. در محلات شهر اسلامی رشته فضاهای ارتباط دهنده، یعنی گذرهای اصلی پیاده و فضاهای میدان‌مانند که عناصر مختلف را در شهر و در مرکز آن به هم می‌پیوندند، واجد خصوصیت پویایی و ایستایی هستند. بدین معنی که از لحاظ شکل، میدان، میدانچه، چهارسوق و مانند آن ایستا و گذر و مسیرهای پیاده پویا هستند (توسلی، ۱۳۸۸: ۴۹). از این‌رو، امروزه مراکز شهری بافت سنتی شهرها که از گذشته باقی مانده‌اند، یکی از عوامل و مظاهر اصلی ارزش‌های تاریخی و فرهنگی و تجسم نمادها، نشانه‌ها و خاطره‌های هویت‌بخش برای تمام شهر و ساکنان آن است.

از ویژگی‌های مهم مراکز شهری تاریخی، تجمع و تعامل مجموعه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بوده است که بر محوریت دسترسی پیاده و فضاهای عمومی پیاده، محور درون آن شکل می‌گرفته است (صرافی؛ محمدیان مصمم، ۱۳۹۲: ۱۱۲). در مراکز کهن شهری ایران، به‌رغم وجود شبکه‌های پیاده گسترده و منحصر به‌فرد، نظیر راسته‌ها و گذرهای بافت قدیم، به‌دلیل حاکمیت نگرش نوین به فضاهای شهری و سلطه بی‌قیدوشرط اتومبیل، چندان توجهی به مقوله احیاء و ساماندهی آنها نشده و اغلب این شبکه‌ها و فضاهای ارزشمند بی‌آن‌که جایگاه روشنی در میان عملکردهای شهری داشته باشند، در چارچوب طراحی‌هایی با بینش محدود و برون‌زا، مقهور و مهجور مانده‌اند و درست به همین دلیل (از دست رفتن عملکردها) دوران رو به زوال و سیر قهقرایی خود را طی می‌نمایند. این مراکز به سبب آن‌که بر پایه مقیاس‌های

انسانی و با حرکت کند پدید آمده‌اند، حضور اتومبیل و حرکت سریع به‌عنوان اولین عامل تخریب پیکره منسجم بافت‌ها، ایفای نقش نموده و تأمین دسترسی سریع به قیمت قربانی شدن کالدهای با ارزش گذشته آنها انجامیده است (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹: ۵۶).

با بررسی پژوهش‌های صورت گرفته توسط نظریه‌پردازان این حوزه، پیرامون معیارهای مؤثر بر دسترسی عابرین پیاده در شهرهای اسلامی و هم‌چنین با به‌کارگیری مؤلفه‌های مطرح شده در جدول ۱، مدل مفهومی در نمودار ۲ پیشنهاد شده است.



نمودار ۲) مدل مفهومی پژوهش

با توجه به جمع‌بندی صورت گرفته از مؤلفه‌های مؤثر بر حضور پذیری عابرین پیاده در شهر اسلامی در نمودار ۱، در ادامه جدول ۲ به بررسی و تحلیل هر یک از این مؤلفه‌ها پرداخته است. این مؤلفه‌ها در دو دسته مؤلفه‌های عملکردی و کالبدی شناسایی شده‌اند.

جدول ۲) مؤلفه‌های مؤثر بر حضورپذیری عابرین پیاده در شهر اسلامی

| مؤلفه‌ها                            | توضیحات   |
|-------------------------------------|---|
| دسترسی‌ها و توجه به حضور عابر پیاده | سازمان و استخوان‌بندی محله براساس یک محور مرکزی و وجود و تداوم محور اصلی همراه با گذرهای پیاده و ایجاد شبکه‌ای از مراکز فرعی محله و وحدت شکلی آنها  |
| اختلاط کاربری‌ها                    | توجه به حضور عملکردهای مختلف در محلات که برطرف کننده نیاز روزانه ساکنین باشد و هم‌چنین پیدایش فضاهایی به منظور اجتماع‌پذیری و شکل‌گیری تعاملات اجتماعی  |
| نوع معماری معابر و ابنیه            | افزایش جذابیت معابر، توجه به وحدت و سادگی ابنیه به گونه‌ای که جاذب حرکت پیاده نیز باشند، هم‌چنین گذرهای سروپوشیده و سرباز که رو به معماری منحصر به فرد ابنیه دارد.  |
| محیط زیست                           | پوشش گیاهی  |
|                                     | اقلیم   |
|                                     | عوارض طبیعی   |
| تعیین حدود مرز                      | توجه به شکل‌گیری پوشش گیاهی با توجه به نوع اقلیم که آسایش اقلیمی برای عابر پیاده ایجاد نماید و هم‌چنین منجر به مطبوع نمودن فضا شود. شکل‌گیری معابر با تبعیت از عوارض طبیعی منطقه که منجر به برانگیختن حس کنکاوی و کشف فضایی در پیاده‌ها می‌شود. |
| تعیین حدود مرز                      | مشخص بودن حدود محلات که منجر به تعریف کاربری‌های محلی در مرز مشخص و افزایش خوانایی در تعریف مسیرهای پیاده می‌شود.   |
| عرض و ابعاد معابر پیاده             | تعریف فضا برای حضور عابر پیاده به گونه‌ای که اولویت اصلی به حرکت پیاده داده شود.  |
| خط آسمان                            | خط آسمان تعریف شده و توجه به مقیاس انسانی در تعریف معابر، هم‌چنین وجود عناصر منحصر به فرد هم‌چون گلدسته‌های مسجد و بادگیرها که هم‌زمان با ایجاد تنوع در خط آسمان، جذابیت فضایی را نیز گسترش می‌دهد.   |
| فاصله از مبدأ تا مقصد               | تعریف مناسب فضا به گونه‌ای که فرد برای رفع نیازهای روزانه و برقراری تعامل با دیگران، بدون نیاز به طی کردن مسافت بسیار از محل سکونت به صورت پیاده دسترسی داشته باشد.   |
| جانمایی مبلمان                      | تعبیه فضاهایی هم‌چون پلکان‌های مشخص در میدانچه‌ها و هشتی‌ها و یا حوضچه‌های کوچک در مراکز محلات به گونه‌ای که هم جزئی از فضا بوده و در عین مطبوع نمودن فضا، امکان نشستن افراد پیاده را فراهم می‌کند.   |
| آثار تاریخی                         | حفظ آثار تاریخی که نماد هویت یک محله است، منجر می‌شود که افراد پیاده فضای محله را به‌عنوان قلمرو خود تعریف کنند.  |
| کف‌سازی                             | تعریف کف‌سازی مطلوب و مناسب با حرکت عابر پیاده که اغلب به صورت سنگ‌فرش بوده است.  |
| اندازه قطعات شهری                   | تعریف قطعات شهری با ابعاد کوچک به گونه‌ای که امنیت محیط حفظ شده و تنوع فضایی افزایش یابد.   |
| تراکم                               | تراکم کم جمعیتی احساس ترس را ایجاد می‌کند و رغبت به پیاده‌روی را کاهش و تراکم زیاد جمعیت، احساس ناخوشایندی در فضا را ایجاد می‌کند.  |

|  |                          |            |                  |
|--|--------------------------|------------|------------------|
| انجام فعالیت‌های اجتماعی هم‌چون معرکه‌گیری   | اجتماعی و فرهنگی         | نوع فعالیت | معیارهای ارزیابی |
| تلفیق بازار با محورهای اصلی پیاده  | اقتصادی                  |            |                  |
| بازی کودکان، گذران اوقات فراغت و گفتگو با همسایه‌ها  | تفریحی                   |            |                  |
| ایمنی عابرین پیاده در برابر وسایل نقلیه دیگر به‌واسطه تسلط پیاده‌ها بر فضا ایجاد می‌شود.   | ایمنی                    |            |                  |
| به‌دلیل آشنایی ساکنین یک محله با یکدیگر و حضور کمتر غریبه‌ها بر امنیت عابرین پیاده در محلات افزوده می‌شود.   | گروه‌های ناهنجار اجتماعی | امنیت      |                  |
|  | روشنایی                  |            |                  |
| استفاده از جزئیات فضایی که صرفاً نقش تزئین نداشته و عملکردی بوده‌اند بر جذابیت فضا می‌افزاید.  | جذابیت                   |            |                  |
| تقاطع دسترسی‌های فرعی با محورهای اصلی نفوذپذیری عابرین پیاده ساکنین محله را افزایش می‌دهد. این در حالی است که توجه به سلسله‌مراتب دسترسی و شکل‌گیری معابر با تبعیت از عوارض طبیعی منطقه منجر به کاهش دسترسی سریع غریبه‌ها در محلات می‌شود. | نفوذپذیری                |            |                  |
| جهت‌گیری صحیح معابر که در راستای باد غالب نبوده و هم‌چنین سایه‌اندازی سطوح با استفاده از معابر سرپوشیده و پوشش گیاهی که بر مطبوع بودن فضا می‌افزاید.   | آسایش اقلیمی             |            |                  |
| خوانایی معابر دسترسی با استفاده از نشانه‌های شاخص برای ساکنین محله   | خوانایی                  |            |                  |
| تناسب ارتفاع ابنیه و عرض معابر به گونه‌ای که انسانی بوده و بر مقیاس عابر پیاده تأکید دارد.   | مقیاس انسانی             |            |                  |
| عدم وجود بوی نامطبوع، زباله، حیوانات ولگرد و ... که بر حضور عابر پیاده تأثیرگذار است.  | نظافت و پاکیزگی          |            |                  |
| تنوع عملکردها و تنوع در جزئیات مؤثر بر جذابیت فضا برای عابر پیاده  | تنوع                     |            |                  |
| فضاهای مکث که با ایجاد تباین فضایی محل ایست در طول مسیر را ایجاد می‌نمایند.  | وجود فضاهای مکث          |            |                  |
| عدم وجود اختلاف ارتفاع‌های نامناسب در طول مسیرهای عابر پیاده و هم‌چنین تداوم طول مسیر پیاده بدون تقاطع‌های ناهماهنگ و تعریف نشده   | پیوستگی و تداوم مسیر     |            |                  |
| حضور افراد در فضا، انجام کارکردهای مختلف در معابر پیاده هم‌چون گفتگو، حرکت، نشستن، بازی کردن کودکان، خرید مایحتاج روزانه و ...   | سرزندگی                  |            |                  |
| تعریف فضاهای سرباز و سر بسته، عقب‌نشینی و جلوآمدگی در معابر و شکل‌گیری فضاهای تجمع همسایه‌ها   | تباین                    |            |                  |
| تعریف محله با عناصر هویت‌مند و ایجاد احساس قلمرو فضایی برای ساکنین محله  | هویت                     |            |                  |

### ۵- بررسی نمونه موردی

با توجه به سیر تحول تاریخی شهر مشهد، انواع بافت‌های مسکونی در شهر مشاهده می‌شود. در یک تقسیم‌بندی کلی می‌توان بافت‌های مسکونی شهر مشهد را به سه بخش اصلی بافت درونی (تاریخی)، بافت میانی و بافت بیرونی (جدید)، شامل گسترش‌های شهری اخیر تقسیم‌بندی نمود.

#### ۵-۱- بخش درونی (تاریخی)

بخش درونی (تاریخی) شهر مشهد محصول شکل‌گیری مداوم و پیوسته‌ای است که در طول چندین قرن رخ داده است (توسلی، ۱۳۸۸: ۸). اواخر دوره قاجار مشهد دارای ۶ محله بزرگ و ۱۰ محله کوچک بوده است. محلات بزرگ شهر عبارت بودند از: محله بالاخیابان، محله پایین خیابان، محله سراب، محله عیدگاه، محله چهارباغ و محله نوغان. محلات کوچک شهر نیز شامل سرشور، پاچنار، ارگ، سرحوضان، جدیدها، مروی‌ها، تپ‌محله، غرشمال‌ها، کشمیرها و محله چاه‌نو بوده‌اند (حسینی، ۱۳۹۰: ۸۴).

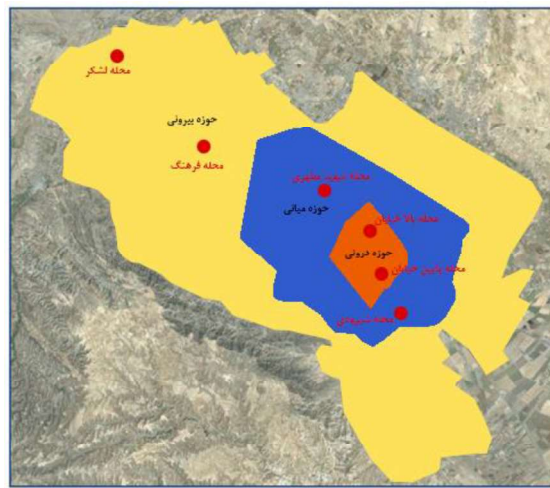
#### ۵-۲- بخش میانی

بخش میانی در حاشیه بخش درونی شهر مشهد شکل گرفته‌است و قسمت‌هایی را شامل می‌شود که نه به کندی بخش درونی رشد یافته‌اند و نه به سرعت بخش بیرونی، بلکه با سرعتی مشخص منجر به گسترش شهر در دهه‌های اول تا سوم قرن حاضر شده‌اند (توسلی، ۱۳۸۸: ۸). در شهر مشهد گسترش شهر در سه دهه اول قرن حاضر در اراضی اطراف شهر و به‌خصوص در سمت جنوب و غرب بخش تاریخی شهر مشهد انجام گرفت. اراضی سعدآباد در غرب شهر و اراضی الندشت در جنوب غربی شهر قدیم که در آنها باغ‌ها و زمین‌های کشاورزی وجود داشت، اولین محدوده‌هایی بود که گسترش شهری در آن انجام گرفت (ثقه‌الاسلامی، ۱۳۹۱: ۱۳۵).

#### ۵-۳- بخش بیرونی (معاصر)

بخش بیرونی عمدتاً محصول فعالیت‌های ساختمانی دهه‌های حاضر است و فاقد ارزش فضایی بخش درونی و میانی است. در اغلب شهرها علی‌رغم شرایط اقلیمی متفاوت، این بخش به هم شباهت دارد (توسلی، ۱۳۸۸: ۸). در حال حاضر در شهر مشهد این‌گونه

بافت، محدوده وسیعی از شهر را در بر گرفته است. در گسترش شهری در بافت جدید بسیاری از روستاها و سکونتگاه‌های اطراف شهر در داخل محدوده گسترش شهر قرار می‌گیرد. در بعضی محدوده‌ها، شرکت‌های تعاونی که متعلق به نهادها و سازمان‌های مختلف بوده‌اند، به ساخت‌وساز مسکن پرداخته‌اند و بعضی محدوده‌ها نام شهرک به خود گرفته است، مانند شهرک فرهنگیان، شهرک مخابرات، شهرک لشکر، شهرک شهربانی و ... (ثقه الاسلامی، ۱۳۹۱: ۱۳۶).






نقشه ۱) حوزه‌های فراگیر شهر مشهد

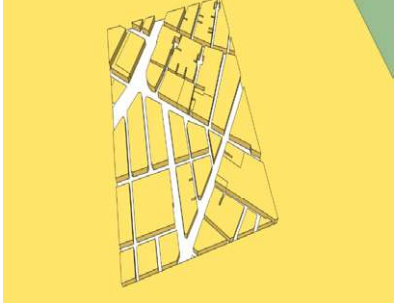
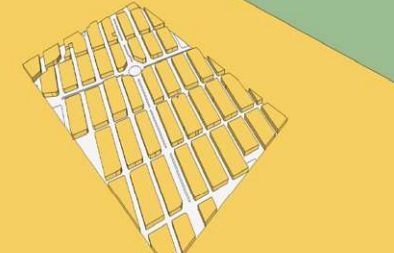

در پژوهش حاضر به منظور بررسی میزان تبعیت از معیارهای مؤثر بر حضورپذیری عابرین پیاده در محلات شهر مشهد که از بخش مبانی نظری مستخرج شده است، شش محله به‌طور تصادفی انتخاب گردید که به ترتیب دو محله از بافت درونی (محله بالاخیابان و محله پایین‌خیابان)، دو محله از بافت میانی (محله شیروودی و محله شهید مطهری) و دو محله از بافت بیرونی (محله فرهنگ و محله لشکر) می‌باشند. در نقشه ۱ مکان این محلات در سه حوزه شهر مشهد نشان داده شده است. هر یک از این محله‌ها با توجه به محل قرارگیری خود، دارای ویژگی‌های مشخصی می‌باشند که این ویژگی‌ها متأثر از نوع بافت و نوع دسترسی‌ها و کیفیات محیطی می‌باشد. در جدول ۳ شرح



مختصری از ویژگی‌های هر محله با نقشه‌ای از بافت همان محله تهیه شده است.

جدول ۳) ویژگی‌های کالبدی و عملکردی محلات انتخابی در شهر مشهد

| ویژگی‌های کالبدی و عملکردی  | محلات   |
|---|---|
| <p>این محله در راستای خیابان شیرازی واقع شده است. عناصر نشانه‌ای هویتی، ادراکی در حوزه پیرامونی شامل باغ نادری، بازارچه سراب، محله ارگ، میدان شهدا، باغ خونی و بازار فرش می‌باشد. بافت این محدوده به صورت طبیعی و بدون نقشه از پیش تعیین شده شکل گرفته است و سلسله‌مراتب دسترسی‌ها از معبر اصلی تا کوچه‌های بن‌بست رعایت شده است که در سال‌های اخیر به دلیل هجوم اتومبیل‌ها با مشکلات حمل و نقلی بسیاری مواجه شده است. محورهای پیاده دارای تسلط بیشتری بر بافت می‌باشند و نقش ارتباطی میان حرم و حوزه‌های پیرامون را ایفاء می‌کنند. در حال حاضر نقش محلی این محدوده به واسطه حضور بسیار زوار کم‌رنگ شده است و طرح‌های شهری در حال ساخت در تناسب با بافت قدیم نمی‌باشند.</p> | <p>محله ۱ (بالاخیابان)</p>     |
| <p>پایین‌خیابان یکی از محله‌های مشهد است که در شرق حرم امام رضا (ع) قرار دارد و خیابان اصلی آن، اکنون به نام خیابان نواب صفوی خوانده می‌شود. این محله، جزء شش محله‌ی قدیمی مشهد است که خیابان آن در زمان شاه عباس صفوی بنا شده است. مهم‌ترین بناهای تاریخی این محدوده شامل مصلاهی پایین‌خیابان، آرامگاه پیر پالاندوز و مدرسه عباسقلی‌خان می‌باشد. دارای بافت فرسوده بسیاری می‌باشد. بافت محله در تناسب با عوارض طبیعی زمین و به صورت محور اصلی با کوچه‌ها تعریف شده است و کالبد فعلی با نقش هویت محدوده مرکزی شهر هماهنگی ندارد.</p>  | <p>محله ۲ (پایین خیابان)</p>  |
| <p>این محله در حوزه میانی غربی قرار گرفته است. بافت محله تلفیقی از معابر شطرنجی و معابر متناسب با عوارض طبیعی زمین می‌باشد. خطوط منظم شطرنجی نشان دهنده غلبه تفکرات نوین است که در برخی نقاط با تأکید بیشتری شکل گرفته‌اند. به دلیل مجاورت با بخش مرکزی می‌توان گفت دارای حس تعلق بیشتر از محلات بخش بیرونی است و عناصر موجود در محله در ایجاد هویت محلی مؤثر هستند.</p>  | <p>محله ۳ (شهید مطهری)</p>    |

|   |  |
|---|--|
| <p>محلّه شیروودی در میانه شرقی شهر مشهد قرار دارد. محلّه‌ای قدیمی با ساکنین قدیمی‌تر. این محلّه نیز دارای بافت تلفیقی شطرنجی و می‌باشد. معابر شهری فاقد کیفیت مطلوب هستند و دسترسی‌های عابرین پیاده به‌درستی تعریف نشده و فضا در تسلط اتومبیل‌ها است. این محلّه فاقد امنیت کافی می‌باشد و هم‌چنین از نظر تسهیلات و امکانات فضاهای عمومی در فقر به‌سر می‌برد.</p>  | <p>محلّه ۴ (شیروودی)</p>       |
| <p>این محلّه جزء ساخت‌وسازهای اخیر در بافت شهر مشهد محسوب می‌شود که دارای بافت شطرنجی می‌باشد. اندازه قطعات تقریباً مشابه می‌باشد و سلسله‌مراتب دسترسی‌ها قابل تشخیص نیست. معابر اصلی با عرض بیشتر امکان حرکت سریع اتومبیل‌ها را فراهم می‌کنند. مسیرهای مستقیم و راست‌گوشه از جمله ویژگی‌های این بافت است. خوانایی معابر کم و نفوذپذیری زیاد است. مسیرهای حرکت پیاده به پیاده‌روهای جدا شده از سواره‌رو خلاصه می‌گردد که در اکثر موارد محل توقف اتومبیل‌ها می‌باشد.</p> | <p>محلّه ۵ (محلّه فرهنگ)</p>  |
| <p>این محلّه نیز در اراضی بیرونی شهر مشهد و در راستای گسترش غربی این شهر واقع شده است که در شمال بزرگراه امام علی (ع) می‌باشد. همانند محلّه فرهنگ دارای بافتی شطرنجی است. سلسله‌مراتب دسترسی مشخص نمی‌باشد. از جمله مشکلات این محدوده، کیفیت نامطلوب ساختمان‌های مسکونی و یکنواختی و عدم تنوع و عدم تعریف مسیرهای پیاده، نبود سرزندگی و اختلاط کاربری‌ها می‌باشد.</p>   | <p>محلّه ۶ (محلّه لشکر)</p>  |

## ۶- یافته‌ها

بحث پیرامون بررسی میزان توجه به معیارهای مؤثر بر حرکت عابرین پیاده در محلات شهر مشهد منوط به شناخت معیارهای کالبدی و کیفی هر یک می‌باشد. از این‌رو، در جهت تعیین میزان توجه به هر یک از معیارهای مستخرج از مبانی نظری، بافت محلات مورد نظر بر اساس مشاهدات میدانی مورد بررسی قرار گرفت. در گام بعدی پس از دستیابی اطلاعات اولیه از محیط، علاوه بر مشاهده به نظرسنجی از متخصصان

در ارتباط با هر یک از مؤلفه‌ها اقدام گردید. بدین ترتیب همزمان با برداشت میدانی از فضا و تعیین مزایا و معایب مرتبط با هر محله، از نظرات متخصصین پیرامون کیفیات محیطی دسترسی پیاده در هر یک از محلات استفاده شد.

جدول ۴ برآیند داده‌های مستخرج از مشاهده و نظرسنجی از متخصصین (پژوهشکده ثامن) در ارتباط با هر یک از مؤلفه‌های کالبدی و کیفی مورد نظر در محلات منتخب می‌باشد. به منظور امتیازدهی به هر یک از معیارها، داده‌ها به صورت درصد میزان رضایت گزارش شده است. در اعمال نظر متخصصین سعی شده است از افرادی نظرسنجی شود که اشراف کافی به بافت مشهد داشته‌اند تا با ارائه تصاویر ثبت شده از محلات و نقشه‌های موجود، اطلاعات جامع‌تری را نسبت به بافت مورد نظر به آنها ارائه دهند. هم‌چنین در اعمال نظرات متخصصین از روش دلفی استفاده شده است. بدین صورت که ابتدا معیارها توسط متخصصین امتیازدهی شد و سپس بعد از اعمال نظر آنها، فهرستی مجدداً برای ارزیابی در اختیار متخصصین قرار گرفت. بازخوردهای ارائه شده تحلیل شد و نهایتاً جمع‌بندی جامعی انجام گردید که در جدول ۴ ارائه شده است.

جدول ۴) تحلیل مؤلفه‌های مؤثر بر حضور عابرین پیاده در محلات منتخب

| مؤلفه‌ها         |                         | بافت مرکزی |        | بافت میانی |        | بافت بیرونی |        |
|------------------|-------------------------|------------|--------|------------|--------|-------------|--------|
|                  |                         | محلۀ ۱     | محلۀ ۲ | محلۀ ۳     | محلۀ ۴ | محلۀ ۵      | محلۀ ۶ |
| مؤلفه‌های کالبدی | توجه به دسترسی پیاده    | ٪۶۵        | ٪۵۲    | ٪۴۰        | ٪۳۵    | ٪۴۸         | ٪۳۸    |
|                  | اختلاط کاربری‌ها        | ٪۷۳        | ٪۶۵    | ٪۴۵        | ٪۳۰    | ٪۴۲         | ٪۲۸    |
|                  | کیفیت معماری ابنیه      | ٪۲۵        | ٪۳۰    | ٪۳۰        | ٪۲۸    | ٪۶۰         | ٪۴۲    |
|                  | توجه به محیط زیست       | ٪۳۳        | ٪۳۰    | ٪۲۸        | ٪۲۵    | ٪۵۸         | ٪۳۶    |
|                  | عرض و ابعاد معابر پیاده | ٪۳۵        | ٪۳۵    | ٪۳۰        | ٪۲۶    | ٪۴۰         | ٪۳۲    |
|                  | خط آسمان                | ٪۴۷        | ٪۳۰    | ٪۶۵        | ٪۶۷    | ٪۵۲         | ٪۴۲    |
|                  | فاصله از مبدأ تا مقصد   | ٪۶۶        | ٪۵۶    | ٪۶۰        | ٪۶۰    | ٪۶۱         | ٪۴۶    |
|                  | جانمایی مبلمان          | ٪۳۲        | ٪۲۸    | ٪۲۷        | ٪۲۳    | ٪۴۶         | ٪۳۵    |
|                  | حفظ آثار تاریخی         | ٪۳۵        | ٪۲۶    | ٪۱۰        | ٪۱۲    | ---         | ---    |
|                  | کف‌سازی                 | ٪۳۰        | ٪۳۵    | ٪۲۸        | ٪۲۴    | ٪۶۳         | ٪۵۰    |
|                  | اندازه قطعات شهری       | ٪۵۴        | ٪۵۰    | ٪۵۰        | ٪۵۰    | ٪۶۵         | ٪۳۳    |
|                  | تراکم                   | ٪۳۴        | ٪۳۶    | ٪۳۰        | ٪۲۵    | ٪۷۶         | ٪۵۳    |
|                  | ایمنی                   | ٪۲۸        | ٪۲۵    | ٪۲۸        | ٪۲۳    | ٪۷۲         | ٪۶۱    |
|                  | امنیت                   | ٪۲۵        | ٪۲۵    | ٪۳۵        | ٪۲۰    | ٪۸۳         | ٪۵۴    |
| مؤلفه‌های کیفی   | جذابیت                  | ٪۶۳        | ٪۵۵    | ٪۳۷        | ٪۲۵    | ٪۴۱         | ٪۳۲    |
|                  | نفوذپذیری               | ٪۶۰        | ٪۶۰    | ٪۵۶        | ٪۵۲    | ٪۳۲         | ٪۲۶    |
|                  | آسایش اقلیمی            | ٪۳۷        | ٪۳۰    | ٪۳۰        | ٪۲۷    | ٪۴۴         | ٪۴۲    |
|                  | خوانایی                 | ٪۷۰        | ٪۶۲    | ٪۵۲        | ٪۴۴    | ٪۳۲         | ٪۳۰    |
|                  | مقیاس انسانی            | ٪۶۸        | ٪۶۵    | ٪۶۵        | ٪۶۵    | ٪۶۵         | ٪۴۶    |
|                  | نظافت و پاکیزگی         | ٪۳۲        | ٪۳۰    | ٪۳۴        | ٪۲۳    | ٪۸۱         | ٪۶۵    |
|                  | تنوع کاربری             | ٪۷۰        | ٪۶۵    | ٪۵۳        | ٪۴۵    | ٪۳۳         | ٪۲۷    |
|                  | وجود فضاهای مکث         | ٪۴۸        | ٪۴۵    | ٪۴۵        | ٪۴۰    | ٪۲۷         | ٪۲۵    |
|                  | پیوستگی و تداوم مسیر    | ٪۵۵        | ٪۴۴    | ٪۳۰        | ٪۲۵    | ٪۶۴         | ٪۵۸    |
|                  | سرزندگی                 | ٪۷۶        | ٪۶۵    | ٪۴۵        | ٪۳۵    | ٪۴۲         | ٪۳۱    |
|                  | تباین                   | ٪۵۸        | ٪۴۵    | ٪۴۲        | ٪۳۵    | ٪۲۵         | ٪۲۵    |
|                  | هویت                    | ٪۸۵        | ٪۷۵    | ٪۶۵        | ٪۶۰    | ٪۲۸         | ٪۲۱    |
|                  | میانگین معیارهای کالبدی | ٪۴۴        | ٪۳۹٫۴  | ٪۳۷        | ٪۳۳٫۷  | ٪۵۱         | ٪۳۶٫۲  |
|                  | میانگین معیارهای کیفی   | ٪۵۵٫۳      | ٪۴۹٫۳  | ٪۴۴        | ٪۳۷    | ٪۴۷٫۷       | ٪۳۸٫۷  |

## ۷- نتیجه‌گیری

برخی از معیارهای مؤثر بر حضور عابر پیاده در شکل‌گیری شهر اسلامی، واجد جایگاه و ارزش هستند که در این پژوهش بدان‌ها اشاره شده است. این معیارها در دو دسته کالبدی و عملکردی تقسیم شده است. هر کدام از سه بافت تشکیل دهنده شهر مشهد به فراخور جایگاه، قدمت، نوع کاربری‌ها و کالبد محیط از این معیارها بهره‌مند می‌باشند. بافت قدیم و تاریخی شهر مشهد به‌عنوان هسته اولیه تشکیل دهنده این شهر و هم‌چنین وجود بارگاه امام رضا (ع) از دیرباز مورد توجه بوده است. شکل‌گیری بازارها و رونق کسبه و هم‌چنین وجهه مذهبی و شکل‌گیری مساجد، این بافت را متمایز نموده است. کیفیات محیطی هم‌چون هویت‌مندی، سرزندگی، تنوع و اختلاط کاربری، جذابیت، نفوذپذیری و ... بر میزان ارزشمندی این بافت مؤثر می‌باشند.

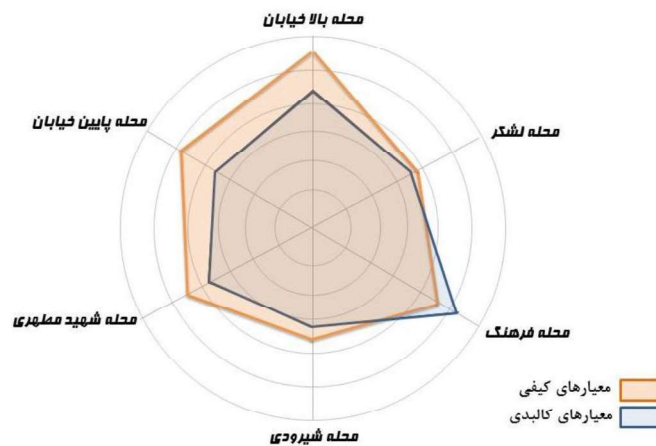
با این وجود در دهه‌های اخیر و گسترش تعداد اتومبیل‌ها در بافت و هم‌چنین نیاز به تعریض خیابان‌ها و ساخت‌وسازهای گسترده و تخریب‌های وسیع در این بافت، بسیاری از معانی ارزشمند این بافت را با خطر مواجه ساخته است و از بُعد کالبد محیط تغییرات بسیاری را ایجاد نموده است. به‌عنوان مثال، برخی آثار تاریخی ارزشمند که نیاز به احیاء داشته‌اند و عامل هویت‌مند محلات به‌شمار می‌رفته‌اند، در معرض تخریب و یا رهاشدگی قرار گرفته‌اند. از سوی دیگر، ابنیه با بافت فرسوده امکان ایجاد فضاهای ناامن و هم‌چنین فقدان کیفیت محلات را به همراه داشته‌اند. با ورود اتومبیل‌ها در معابر با عرض کم که از دیرباز برای حضور و جابه‌جایی افراد پیاده در نظر گرفته شده بود، سطح ایمنی معابر در این بخش از بافت شهری کاهش یافته است به گونه‌ای که افراد پیاده دیگر هم‌چون گذشته بر فضا مسلط نبوده و تابع اتومبیل‌ها می‌باشد.

بافت میانی شهر مشهد هم از هویت بافت تاریخی بهره برده است و هم تحت تأثیر خیابان‌کشی‌های نوین قرار گرفته است. معضل مهم این بافت رهاشدگی اراضی و کیفیت نامطلوب ابنیه در پاره‌ای از موارد است. چون به نسبت بافت تاریخی که مرکز توجهات و گسترش ساخت‌وسازها است و هم‌چنین بافت بیرونی که ساختمان‌سازی‌های نوین را به خود جلب می‌کند، مورد بی‌توجهی قرار گرفته است. معابر با کیفیت نامطلوب،

کمبود تسهیلات و خدمات محلی، نبود ایمنی و امنیت کافی و همچنین نبود معابر پیاده مطلوب و مناسب، از جمله معضلات این بافت است. از سوی دیگر، فضا دارای شخصیتی دوگانه است، چون هم در پی حفظ هویت و هم در حال حرکت به سوی خیابان‌کشی‌های شهرسازی نوین است که در این میان، موضوعی که کمتر بدان توجه می‌شود، کیفیت فضای پیاده است.

بافت بیرونی شهر مشهد در دهه های اخیر گسترش یافته است و نتیجه ورود مهاجرین و همچنین ازدیاد جمعیت در این شهر است. در بیشتر موارد، محلات این بخش دارای بافت شطرنجی هستند و فضا کاملاً در غلبه سواره است. البته به دلیل نوع ساخت و سازها و کیفیت مناسب ابنیه، توجه به استانداردها در طراحی فضا و در اختیار قرار دادن تسهیلات شهری، کالبد محیط از شرایط مناسب‌تری برخوردار است. با این وجود، این امر در تمام نقاط بافت بیرونی قابل تعمیم نیست. به عنوان مثال، محلات موجود در گسترش غربی شهر مشهد در برخی موارد به صورت مجتمع‌های همسان طراحی شده‌اند که فاقد جذابیت، نفوذپذیری و خوانایی می‌باشند و همچنین از برخی امکانات مورد نیاز عابرین پیاده محروم مانده‌اند.

در پژوهش حاضر با در نظر گرفتن شش محله از بافت مرکزی، میانی و بیرونی شهر مشهد، به بررسی معیارهای مؤثر بر حضورپذیری افراد پیاده مستخرج از مبانی نظری پرداخته شده است. نتایج نشان می‌دهد که هر یک از محلات با توجه به قدمت و موقعیت قرارگیری، ویژگی‌های مختص به خود را دارند (نمودار ۳).



نمودار ۳) تحلیل مؤلفه‌های مؤثر بر حضور پیاده در محلات منتخب

با این وجود، می‌توان گفت بافت بیرونی شهر مشهد به دلیل تراکم مناسب، نوع کف‌سازی مطلوب، نوع تجهیزات شهری و کیفیت ابنیه در مقابل کاستی‌های بسیاری که به لحاظ عرض معابر و تعریف صحیح معابر پیاده دارد، دارای ویژگی‌های قابل قبول‌تری برای پیاده‌روی است که البته در محلات نوساز به دلیل امکانات اندک و غفلت از نیازهای عابرین پیاده، میزان توجه به این معیار با افت بسیاری مواجه شده است. این در حالی است که معیارهای کیفی هم‌چون سرزندگی، تنوع، هویت‌مندی، نفوذپذیری، خوانایی در محلات مرکزی شهر مشهد دارای شرایط مناسب‌تری هستند. قدمت، هویت و عملکردهای مشخص که از دیرباز تاکنون باقی مانده‌اند و وجود راسته‌بازارهای تجاری نقش مؤثری در ارتقای سطح کیفیات محیطی برای حضور عابر پیاده داشته‌اند. البته عواملی هم‌چون نبود امنیت و ایمنی کافی و سلطه اتومبیل‌ها در فضا و شکل‌گیری توقفگاه‌های اتومبیل‌ها در نقاط مختلف، از کیفیات فضایی در این محلات کاسته است. این موضوع نشان می‌دهد، با وجود این‌که بافت کالبدی محلات تاریخی شهر مشهد در سال‌های اخیر، طی ساخت‌وسازهای گسترده به فراموشی سپرده شده است، ولی مؤلفه‌های کیفی محیط هم‌چنان سعی در حذف ارزش‌های خود نموده‌اند که این

موضوع، وابستگی بسیاری به هویت‌مندی این محلات و بافت طبیعی آن دارد که از ابتدا با در نظر گرفتن تناسبات انسانی و برای حرکت، مکث، استراحت، گفتگو و ... یک انسان طراحی شده بود. این در حالی است که محلات جدید شهر مشهد با اولویت قرار دادن اتومبیل‌ها و سهولت در حرکت آنها، فضا در تسخیر اتومبیل‌ها طراحی شده است و از این رو، همان‌گونه که از نتایج تحقیق برآمده است، افت کیفیات محیطی از دیدگاه عابرین پیاده مشاهده می‌گردد، در حالی که کالبد محیط، دارای شرایط مناسب‌تری است. بدین منظور، در ادامه پیشنهادهای در جهت ارتقای سطح کیفی و کالبدی محلات معاصر و کهن شهر مشهد ارائه می‌گردد.

در محلات بافت درونی و میانی پیشنهاد می‌گردد:

- جلب مشارکت ساکنان و شاغلان بافت نابسامان شهری در زمینه بهسازی و نوسازی؛
- بهسازی و باززنده‌سازی نواحی نابسامان در بافت تاریخی با در نظر گرفتن حفظ ساختار و ارزش‌های تاریخی ابنیه و محورهای ارزشمند؛
- تعریض و احداث معابر با کمترین تخریب ابنیه ارزشمند و واجد هویت برای حل مشکل نفوذناپذیری؛
- به‌کارگیری طراحی شهری مطلوب به منظور تجدید حیات شهری در عرصه‌های تاریخی - فرهنگی به منظور حفظ هویت این محلات؛
- احیای مسیرهای پیاده در بافت به همراه بازسازی بدنه‌ها در جهت گسترش حضورپذیری عابر پیاده؛
- توجه به کیفیات زیست‌محیطی فضا از طریق افزایش پوشش گیاهی، ایجاد سایه در طول معابر پیاده، محدود نمودن ورود اتومبیل‌ها و کاهش آلودگی‌های صوتی و هوا؛
- توجه به نوع کف‌سازی که متناسب با حرکت عابر پیاده باشد و از سرعت حرکت اتومبیل‌ها بکاهد؛
- توسعه فضاهای بازمگانی در مناطق دارای ظرفیت با غلبه حضور عابر پیاده؛
- حفظ نشانه‌ها و اصلاح منظر نامناسب؛
- پررنگ نمودن نقش زیارتی، تاریخی، اقامتی، گردشگری و تجاری در بافت که بر



- حضور بیشتر عابر پیاده تأثیرگذار است؛
- توجه به مسائل امنیتی و اجتماعی، برای حضور بیشتر افراد پیاده؛
  - توجه به خط آسمان در ساخت‌وسازهای جدید که متناسب با افراد پیاده باشد؛
  - احیای محورهای دید به سمت حرم به‌عنوان نشانه‌ای اصلی جهت حرکت عابر پیاده؛
  - توسعه حمل‌ونقل عمومی در مسیرهای مورد نیاز و اختصاص توقفگاه‌هایی برای اتومبیل‌ها در خارج از بافت؛
  - حفظ و احیای محورهای ارزشمند موجود در بافت با القای کاربری‌های مشخص در جهت افزایش حرکت پیاده.
- در محلات بافت معاصر پیشنهاد می‌گردد:
- حذف دیوارهای ممتد و طولانی در طول مسیر پیاده که فاقد جاذبه برای عابر پیاده می‌باشند؛
  - رعایت تناسبات فضایی در مقیاس انسانی و کنترل فضاهای باز و بسته در ساخت‌وسازهای جدید؛
  - توجه به ایجاد عرصه‌های عمومی برای حضور افراد پیاده و القای معنای حسی و رنگ تعلق به مکان؛
  - مدیریت مسیرهای صرفاً عبوری در فضاهای شهری معاصر؛
  - حفظ مسیرهایی با عملکردهای جاذب برای حضور بیشتر عابر پیاده؛
  - پیاده‌محور نمودن مسیرهای منتهی به فعالیت‌هایی که نیاز به دسترسی سواره و روزانه ندارند؛
  - در نظر گرفتن سلسله‌مراتب دسترسی در معابر به منظور کاهش سرعت اتومبیل‌ها در محلات مسکونی؛
  - توجه به ایجاد نشانه‌های شهری که به‌عنوان عنصری نشانه‌ای منجر به افزایش هویت و حس تعلق در بافت گردند؛
  - اختلاط کاربری‌ها در بافت و افزایش جذابیت فضا به منظور حضور گسترده عابر

پیاده؛

- تجهیز معابر پیاده به کف‌سازی مناسب و توجه به عناصر سایه‌انداز و ایجاد تباينات فضایی؛
- مدیریت فضاهای رها شده که امنیت آن را با مشکل مواجه می‌سازد؛
- جلوگیری از ساخت بناهای بی هویت درشت‌دانه در بافت مسکونی؛
- احیای لبه‌های نفوذناپذیر به منظور افزایش جذابیت فضا؛
- ایجاد فضای بازی کودکان، فضای سبز، محل نشستن و گفت‌وگو در معابر مسکونی به منظور افزایش تعاملات اجتماعی و غلبه انسان بر ماشین.

### منابع

- احمدی، ملیحه؛ حبیب، فرح (۱۳۸۷). "توسعه پایدار شهری با تأکید بر حرکت پیاده در آسیا". *علوم و تکنولوژی محیط زیست*، دوره دهم، ش ۳ (پاییز): ۱-۱۳.
- اکبری، پرویز؛ داوودی، البرز (۱۳۹۴). "نقش پیاده‌مداری بر بهبود هویت رفتاری شهروندان در فضای شهر اسلامی (مطالعه موردی: خیابان فردوسی سنندج)". *مطالعات شهر ایرانی-اسلامی*، دوره پنجم، ش ۲۰ (تابستان): ۴۹-۵۹.
- بهزادفر، مصطفی؛ رضوانی، نوشین (۱۳۹۴). "بررسی تطبیقی هنجارهای ریخت‌شناسی شهرسازی اسلامی در بافت تاریخی (موردکاوی: محله سرچشمه شهر گرگان)". *پژوهش‌های معماری اسلامی*، سال سوم، ش ۶ (بهار): ۳-۲۲.
- بهزادفر، مصطفی؛ طهماسبی، ارسلان (۱۳۹۲). "شناسایی و ارزیابی مؤلفه‌های تأثیرگذار بر تعاملات اجتماعی تحکیم و توسعه روابط شهروندی در خیابان‌های شهری (نمونه مورد مطالعه: سنندج)". *باغ‌نظر*، سال دهم، ش ۲۵ (تابستان): ۱۷-۲۸.
- پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۶۹). "واحد همسایگی". *صفه*، دوره اول، ش ۲ (تابستان): ۱۶-۲۰.
- توسلی، محمود (۱۳۸۸). *طراحی شهری هنر نو کردن ساختار شهر*. تهران: مؤلف.
- ثقه‌الاسلامی، عبدالاسلام (۱۳۹۱). *مفهوم محله در شهرهای معاصر ایران*. مشهد:

- سخن گستر؛ دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد، معاونت پژوهشی.
- حبیبی، سیدمحسن (۱۳۸۷). *از شار تا شهر*. تهران: دانشگاه تهران.
  - حسینی، سیدهاشم (۱۳۹۰). "چهارباغ مشهد تیموری در آینه تاریخ". *پژوهش‌های تاریخی، سال سوم، ش ۲ (تابستان): ۷۳-۸۸*.
  - رضازاده، اسفندیار زبردست؛ لطیفی اسکویی، لاله (۱۳۹۰). "سنجش ذهنی قابلیت پیاده‌مداری و مؤلفه‌های تأثیرگذار بر آن در محلات (مطالعه موردی: محله چیدر)". *مدیریت شهری و روستایی، دوره نهم، ش ۲۸ (پاییز و زمستان): ۲۹۷-۳۱۲*.
  - سلطان حسینی، محمد، و دیگران (۱۳۹۰). "امکان‌سنجی قابلیت پیاده‌روی در فضای شهری بر پایه الگوهای توسعه پایدار و نو شهرسازی (مطالعه موردی: محله سعادت‌آباد تهران)". *پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، دوره دوم، ش ۴ (بهار): ۴۳-۵۶*.
  - شکوهی دولت‌آبادی، محمود؛ مسعود، محمد (۱۳۸۹). "پیاده‌راه‌عاملی برای افزایش سرمایه اجتماعی". *انجمن علمی و شهرسازی ایران، دوره اول، ش ۱ (پاییز): ۵۵-۶۶*.
  - شماعی، علی؛ اقبال، محمدرضا (۱۳۹۵). "عوامل مؤثر بر ارتقای کیفیت محیط پیاده‌راه‌های شهرهای ایرانی- اسلامی (مورد مطالعه: پیاده‌راه میدان امام حسین (ع) و هفده شهریور)". *الگوی پیشرفت اسلامی- ایرانی، دوره چهارم، ش ۷ (بهار و تابستان): ۱۲۷-۱۵۱*.
  - صرافی، مظفر؛ محمدیان مصمم، حسن (۱۳۹۲). "امکان‌سنجی پیاده‌راه‌سازی خیابان‌های مرکز شهر همدان". *آمایش محیط، دوره ششم، ش ۲۱ (تابستان): ۱۱۱-۱۳۸*.
  - صفاری‌راد، علی؛ شمس، مجید (۱۳۹۵). "بررسی تطبیقی معیارهای قابلیت پیاده‌مداری در سطح محلات شهری (مطالعه موردی: محلات جدید و قدیمی شهر رشت)". *آمایش محیط، دوره دهم، ش ۳۹ (زمستان): ۱۸۳-۲۰۴*.
  - علی‌تاجر، سعید؛ کریمی مشاور، مهرداد؛ حاجیان، مینا (۱۳۹۴). "مقایسه تطبیقی عملکرد خیابان‌های پیاده‌محور با هدف تقویت زندگی جمعی در شهر ایرانی-

- اسلامی". نقش جهان، دوره پنجم، ش ۳ (پاییز): ۸۰-۸۸.
- علی زاده مقدم، سمیرا؛ ذاکریان، ملیحه؛ تشکری، بابک (۱۳۹۷). "بازطراحی مسیر عابر پیاده با رویکرد ارتقاء کیفیت حضورپذیری افراد در بافت تاریخی شهر یزد (نمونه موردی: پیاده روی خیابان فرخی شهر یزد)". پژوهش و برنامه ریزی شهری، سال نهم، ش ۳۴ (پاییز): ۱۳۳-۱۴۸.
  - قربانی، رسول؛ جام کسری، محمد (۱۳۸۹). "جنبش پیاده گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری (مورد مطالعه: پیاده راه تربیت تبریز)". مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، سال دوم، ش ۶ (پاییز): ۷۲-۵۵.
  - کاشانی جو، خشایار (۱۳۸۹). "بازشناخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری". هویت شهر، سال چهارم، ش ۶ (تابستان): ۹۵-۱۰۶.
  - مشکینی، ابوالفضل؛ رضایی مقدم، علی (۱۳۹۳). "بررسی مؤلفه ها و شاخص های شهر اسلامی با تأکید بر نقش و اهمیت فرهنگ سازی در تحقق الگوی شهرسازی اسلامی - ایرانی". شهر پایدار، دوره دوم، ش ۲ (زمستان): ۳۷-۶۸.
  - وحیدا، فریدون؛ نگینی، سمیه (۱۳۹۱). "ساخت و اعتباریابی مقیاس هویت محله ای". مطالعات شهری، سال دوم، ش ۲ (بهار): ۳۵-۵۸.
  - Bouchard, Marc (2019). "Walking in the City of Ottawa: Pedestrian Volume and its Relationship with Walkability". Master thesis in Geography, Department of Geography Environment and Geomatics, Faculty of Arts, university of Ottawa, Canada.
  - Gehl, Jan (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press.