

مسیر پیاده‌گردشگری*

دکتر سید محسن حبیبی**

چکیده

ویرانی بافت‌های کهن و آثار ارزشمندی که آنها دربر دارند، با دلایل متعددی که مردم و مسئولان را به عنوان عاملان آن با نقش‌های متفاوت در کنار یکدیگر قرار می‌دهد، سبب گردید تا با فقدان حیات شهری در این محدوده‌ها مواجه گردیم. این امر خود دلیلی بر رها شدن و متروکه شدن این بافت‌ها علیرغم تمامی ویژگی‌هایشان است. در حالی که با وجود کمترین توجهات و اقدامات در جهت حفاظت از این محدوده‌های تاریخی، این ثروت‌های فرهنگی - تاریخی، به لحاظ ارزش‌های فوق‌العاده‌ای که شاید هنوز برای بسیاری از ما ناشناخته باشد پذیرای گردشگرانی است (هرچند اندک) که در جهت آگاهی و شناخت هرچه بیشتر از حقایق و رازهای پنهان آنها و آشنایی با نحوه تفکر مردمان متعلق به آنها به این گنجینه‌های ملی روی می‌آورند.

طراحی مسیرهای پیاده - گردشگری در بافت کهن به عنوان گامی دو جانبه و شاید چند سویه برای حفاظت از بافت و هدایت گردشگر، می‌تواند به عنوان «پیش اقدامی» بافت کهن مورد نظر را حیات بخشد و به عنوان عامل تکمیلی در امر حفاظت به احیا بافت منجر گردد. این مسیر که مطابق با حرکت انسان برای بافتی مطابق با حرکت او طراحی می‌شود ضمن معرفی بافت و عناصر با ارزش آن به عنوان یک راوی و یک هادی مناسب می‌تواند هر ناآشنایی را با بافت مأنوس سازد و آشنا، و می‌تواند راهی باشد که حیات را در درون بافت جاری سازد. قابلیت جذب گردشگری نه تنها برآورنده نیازهای مربوط و معاصر بافت است بلکه به عنوان یک ضرورت برای حل مسائل بافت‌های کهن و ارزشمند نهفته در دل شهرها تلقی می‌گردد.

کلید واژه:

خیابان، معبر پیاده، گردشگر، حیات مدنی، طراحی شهری، عرصه عمومی.

* این مقاله نتیجه طرح پژوهشی مصوب دانشگاه تهران است که در اسفندماه ۱۳۷۸ به پایان رسیده است. بدین وسیله تشکر خود را از معاونت محترم پژوهشی دانشگاه تهران اعلام می‌دارد. همکار اصلی در این طرح سرکار خانم مهندس مریم ماهوش بوده است.
** استاد گروه آموزشی شهرسازی، دانشکده هنرهای زیبا - دانشگاه تهران.

۱. ضرورت و اهمیت مسئله:

شعار «آینده را باید از گذشته رها کرد» سالیان سال بافت‌های کهن را در هم کوبیده و این ثروت‌ها را به نابودی کشاند. رشد و توسعه شهرها، افزایش جمعیت، شیفستگی مردمان و مسئولان در برابر صنعت و فناوری نو، گرایش به نو شدن و ... همه و همه دلایلی بود که این نابودی را به تحقق رساند. عدم آگاهی از اهمیت بافت‌های کهن با ارزش (خواسته یا ناخواسته) که هم‌اکنون به عنوان ثروت‌های ملی به شمار می‌آیند دلیل دیگری بر این ویرانی بود. امروزه طرح حفاظت از این «میراث» که نه، این «ثروت»‌ها در اکثر کشورها به طور جدی در دستور کار قرار گرفته است. در ایران با وجود خسارات جبران‌ناپذیری که بر پیکره شهرهای تاریخی وارد آمده است (و همچنان این روند تخریب ادامه دارد) و اهمیتی که شهرها به لحاظ گردشگری می‌توانند داشته باشند لزوم حفاظت از آثار فرهنگی دو چندان می‌گردد، ضمن آنکه این امر به لحاظ اقتصادی نیز می‌تواند نتایج مثبت خاص خود را داشته باشد. به سبب آنکه آثار ارزشمند ذکر شده و بافت‌های کهن مربوطه بنا بر مقیاس انسانی و با توجه به حرکت کند پدید آمده‌اند، حرکت سریع به عنوان اولین عوامل تخریب بافت‌ها نقش ایفا نموده است. طراحی مسیرهای پیاده با هدف تأمین نیازهای گردشگری و در جهت معرفی بافت به گردشگران از اقداماتی است که می‌تواند خود به عنوان اولین گام‌های حفاظت بافت و یا به عنوان طرح مکمل در طرح‌های حفاظتی مؤثر واقع گردد.

۲. سابقه موضوع:

انگاره خیابان پیاده، برای اولین بار در شهرهای اروپایی، نمود پیدا کرد. از دهه‌های میانی قرن بیستم میلادی به بعد، این انگاره در شهرهای اروپایی، با هدف خارج ساختن محدوده‌های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت‌های کهن و احیاء حیات اجتماعی، طرح و به اجرا در آمد.

در جوامع شرقی به این مقوله کمتر از اروپا پرداخت شده، و با تأخیر زمانی نسبت به اروپا و پس از تجربیات حاصله در شهرهای اروپایی، در غالب طرح‌های بهسازی، نوسازی و باسازی بافت‌های کهن، اقداماتی صورت پذیرفته است (پروند ۱۳۷۲، ص ۹۹). در شهرهای آمریکایی نیز، در قالب طراحی مجموعه‌های تجاری بزرگ و تحت عنوان «مال»‌ها، مبحث توجه به ایجاد مسیرهای پیاده متفاوت با آنچه که در اروپا و شرق اتفاق افتاده، به اجرا در آمده است. نکته مشترکی که سبب می‌گردد که این اقدامات را در کنار یکدیگر قرار دهد، اولویت حضور عابر پیاده با هدف احیاء حیات مدنی و اختصاص حداکثر فضا به عابر پیاده و حداقل نمودن فضای مورد نیاز وسایل نقلیه است. در بسیاری موارد نیز این اقدامات در بافت‌های کهن هماهنگ با کند شدن حرکت سواره شکل گرفته‌اند و تحت عنوان پیاده‌سازی محورهای تاریخی معرفی شده‌اند.

۳. تجربه شهر اروپایی:

انگاره تبدیل مسیرهای شهری به خیابانهای مختص پیاده، در محدوده تاریخی و مرکزی شهرهای اروپایی برای نخستین بار، در قالب تجربه‌ای محدود و محلی در یکی از خیابانهای خرید مرکز شهر «اسن» آلمان به اجرا در آمد. توجه به این امر، پس از جنگ جهانی دوم و فرا رسیدن زمان بازسازی شهرهای اروپایی شکل مشخص تری پیدا نمود. موفقیت اجرای طرح ذکر شده در «اسن» باعث گردید، تا در دهه‌های بعدی، اقدامات گسترده‌ای در بسیاری از شهرهای اروپایی صورت گیرد، به گونه‌ای که تا دهه ۸۰ میلادی، غالب بخشهای مرکزی و تاریخی شهرهای عمده اروپا به روی اتومبیل‌ها بسته شدند. تنها ۵۰۰ شهر در آلمان و بیش از ۱۰۰ شهر در فرانسه بدین منظور مورد مداخله قرار گرفتند.

در شروع مداخله، رشد فزاینده تعداد اتومبیلها و محدودیت بافت قدیمی در پذیرش وسایل نقلیه، به سلسله اقداماتی از این دست انجامید: یک طرفه نمودن برخی

مسیرها، ممانعت از توقف اتومبیل در برخی محدوده‌ها، ایجاد مسیرهای ویژه وسایل حمل و نقل عمومی، ایجاد محدوده‌های آمد و شد سواره و ...

در دهه ۸۰ قرن بیستم، نوع دیگری از این مداخله و برخورد در اروپا عنوان شد و آن کنترل حرکت سواره، بدون ممانعت از حضور آن، در همزیستی مسالمت‌آمیز با حرکت پیاده بود. این نحوه تفکر، حذف کامل اتومبیل را، که جز ضروریات و عنصر عجین شده با زندگی انسان از سوی طرفداران این تفکر، به‌شمار می‌آمد، غیرقابل قبول دانسته و حداقل نمودن فضای مورد نیاز سواره را در جهت اختصاص حداکثر امکان به حضور پیاده مطرح نمود. بدین ترتیب طرح «خیابانهای با ترافیک آرام» به عنوان نوع دیگری از مداخلات در جهت اعتبار بخشیدن به انسان پیاده و حضور او در فضاهای شهری، در شهرهای اروپایی به اجرا در آمد (ژان پی‌یر موره، ۱۳۷۳، ص ۶۹۴).

لازم به ذکر است که یکی از اهداف مورد نظر در اجرای این نوع مداخلات، تحقق اهداف و برآوردن نیازهای گردشگری در بافت‌های کهن شهرهای اروپایی نیز بود، که به عنوان یکی از محورهای مورد توجه در طرح مدنظر واقع می‌شد. نکته قابل ذکر دیگر اینکه، عموماً این اقدامات با تکیه بر کاربری تجاری پیرامون صورت می‌گیرد گواینکه مکانهای تفریحی و سرگرمی نیز در این محدوده‌ها جهت جذب هرچه بیشتر مردم، بویایی و زنده بودن فضاهای موجود، مدنظر واقع می‌شود. حضور سکنه دائمی در این بافت‌ها یکی دیگر از مواردی است که مورد توجه قرار می‌گیرد. این خصوصیات سبب گردیده تا به عنوان مثال، ۶۳۰۰ عابر در ساعت در محور تاریخی شهر «روآن» در روزهای شنبه و ۳۰۰۰ عابر در ساعت در شهرهای «لا روشل» و «گیل» از محورهای مشابه عبور کنند و افزایش درآمدی بین ۱۵ تا ۶۶ درصد را شاهد باشیم (ژان پی‌یر موره، ۱۳۷۳).

امروزه تقریباً در تمامی مطالعات مربوط به بازسازی و تجدید حیات مراکز شهری، معابری با اولویت تخصیص به عابرین پیاده با کاربری تجاری مدنظر قرار می‌گیرد. این

مسیرها از عواملی به شمار می‌آیند که قادر به تضمین دوام زندگی و در نتیجه پایداری مراکز کهن شهری خواهند بود. نکات قابل توجه برگرفته از تجربیات جهانی شامل موارد زیر است:

● غالب طرحهای اجرا شده با تکیه بر کاربری تجاری صورت پذیرفته است، که فعالیتهای اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی در محور را افزون می‌کند.

● برای ماندگاری، حس زنده بودن و پویایی فضا، ایجاد فعالیتهای اوقات فراغت یکی از عوامل موفقیت طرحهای اجرایی تلقی شده است.

● با تأکید بر حفظ ساکنان، ضمن تقویت جنبه‌های انسانی محیط پیرامونی، از انقطاع حیات مدنی در محدوده مورد نظر و متروکه شدن آن ممانعت به عمل آمده است.

● تأسیسات و تجهیزات مورد نیاز برای عابران پیاده و تأمین و تعبیه آن با کیفیت مطلوب مورد توجه بوده است.

● برنامه‌ریزی از پیش تعیین شده و چه بسا تدریجی و بلند مدت در جهت تشویق مالکان و ساکنان و پذیرش اختیاری طرح از سوی آنها از عوامل موفقیت این طرحها بوده است.

● انتخاب مسیرهای سواره جایگزین و تأمین دسترسی‌ها از طریق وسایل نقلیه عمومی از اهمیت خاصی برخوردار بوده است.

● رشد قابل توجه تعداد مراجعان به این محورها، افزایش درآمد کاربری‌های تجاری، و افزایش ارزش عمومی محدوده مورد نظر از جمله آثار و نتایج کمی این قبیل طرحها بوده است که در پی آن، نتایج کیفی قابل توجهی را به دنبال داشته است.

● ارتقاء کیفی محیط کالبدی و محیط اجتماعی، دو عامل عمده در مطلوبیت پدید آمده در این تجربه‌ها بوده‌اند.

● افزایش حضور عابران پیاده، افزایش فعالیتهای اجتماعی را سبب شده و در نتیجه به ایجاد فضای شهری مطلوب برای شکل‌گیری حیات مدنی انجامیده است و عرصه عمومی در معنای فضایی کالبدی آن شکل گرفته است.

● حضور گسترده مردمان در این عرصه عمومی و خارج کردن مسیر از تسلط اتومبیل و نیز تأمین امکانات و تجهیزات مورد نیاز، ماندگاری ساکنان در محدوده را بدنبال داشته و نهایتاً به احیاء حیات اجتماعی و نیز ارتقاء کیفی محیط کالبدی انجامیده است.

اما آنچه که به عنوان یک اصل مشترک در تمامی این طرحها، باید پذیرفت، همان امر حفاظتی است که در تمامی مداخلات آگاهانه‌ای که در بافتهای کهن صورت پذیرفته، هدف عمده را تشکیل می‌دهد و بدان سبب نکات زیر بی‌گرفته شده است:

● تأکید بر مسیرهای پیاده

● کنترل مسیرهای سواره، در مواردی حذف آن و در مواردی انتقال آن به مسیرهای پیرامونی محدوده تاریخی و کهن مورد نظر با تأکید بر حمل و نقل عمومی و پرداختن به زیرساخت‌های مربوطه

● افزایش سطح مختص عابر پیاده و کاهش سطح سواره‌رو

● تأمین امکانات مورد نیاز عابران پیاده و بهره‌بران از بافت

● تأمین تسهیلات لازم جهت گردشگران ضمن آنکه نباید از نظر دور داشت که اقدامات تکمیلی دیگر، با توجه به زمینه‌های متفاوت و با در نظر داشتن معیارها و عوامل خاص، که تحت عنوان اهداف و ملاحظات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، سیاست‌ها و راهبردهای کالبدی و شیوه برنامه‌ریزی قابل تفکیک از یکدیگر می‌باشند، موفقیت این طرحها را در پی داشته است.

الف - خیابان

به عنوان عرصه عمومی:

از دهه ۶۰ قرن ۲۰ میلادی، تحولی در شهرسازی رخ داد، که لزوم بازگشت به اصولی را فراهم آورد که در شهرهای گذشته (ماقبل صنعت) جاری بود و اینک باید با نیازهای زمان مطابقت داده می‌شدند.

رنگ باختن حیات اجتماعی و تولد شهرهای بی‌روح، لزوم بازنگری به طرحهای شهری را (که توده و فضا هر دو را دربر می‌گرفت) و نیز فقدان فضاهای شهری و عمومی مطلوب (که نبود عرصه‌های

عمومی را گوشزد می‌نمود) دو چندان می‌نمود. فقدان حیات شهری به لحاظ فقدان حضور فعالیت‌های اجتماعی و انتخابی^(۱) شهروندان در شهر بی‌شهریت، لزوم توجه به فضاهای شهری به عنوان عرصه‌های عمومی که مکان حضور جامعه مدنی است،^(۲) را یادآور شد. از سوی دیگر، ضربه‌های وارد آمده به بافتهای کهن به دلیل غفلت صورت گرفته، شکست تفکر تجدد طلب (نظریه انقطاع) و طرحهایی که در پی این تفکر به اجرا در آمد، لزوم رجعت به اصول و معیارهای طراحی شهری گذشته، حفاظت از بافتهای با ارزش تاریخی، به عنوان کالبد دربرگیرنده مناهیم و اصول ماندگار حیات بشری و بیان‌کننده آنها، را در دستور کار قرار داد.

بنابراین و به صورت متمایز، دو ضرورت مورد نظر واقع شد: یکم، توجه به عرصه‌های عمومی و حیات شهری و دوم، توجه به اهمیت بافتهای با ارزش تاریخی؛ لزوم حفاظت از آنها. اگر چه این دو ضرورت همزمان توجه همگان را به خود جلب کرده و به نوعی خود لازم و ملزوم یکدیگر به شمار می‌آیند، اما می‌توان هر یک از این دو را به صورت جداگانه مورد بررسی قرار داد تا بهتر بتوان به اهمیت تلفیق این دو در دستیابی به راهکارهای مناسبی که هر دو را هدف قرار می‌دهند، پی‌برد. هماهنگی و هماوایی این دو در نحوه برخورد با مسائل شهری به صورتی مضاعف قادر خواهد بود عامل رفع بسیاری از مشکلات و برآوردن نیازهای متعدد مالکان، ساکنان و گردشگران گردد.

۱. عرصه عمومی و حیات شهری:

شهر پدید آمده از تفکرات نوگرایانه و نظریات نوگرایان، شهری را نمایان ساخت که هم از نظر ویژگیهای چونی و چندی کالبدی - فضایی و هم از نظر ایجاد ناهنجاری‌های روانی - رفتاری مورد انتقاد قرار گرفت. در این میان دو عامل نقش اساسی را ایفا می‌کردند: اول، لزوم حرکت سریع و به‌دنبال آن حضور اتومبیل. دوم، نقش ویژه و یکسویه مسیرهای

شهری یا خیابانها به عنوان عامل دسترسی و جابجایی و غفلت طراحی شهری از توجه به جنبه‌های انسانی فضاهای شهری.

دریسی عامل اول، امنیت، آسایش و آرامش از انسان سلب و انسان پیاده به گوشه‌ای رانده شد و به دنبال عامل دوم، شوق حضور در خیابان به عنوان فضای شهری از انسان گرفته شد. بدین سبب فعالیت‌های اجتماعی معنای خود را از دست داد و نهایتاً شهر و فضای شهری بیگانه با انسان پدید آمد. انسان به فراموشی سپرده شد، حیات شهری معنای خود را از دست داد و شهری بی‌روح متولد گشت.

۲. اهمیت بافتهای کهن

و لزوم حفاظت از آنها:

حضور تفکر انقطاع‌گرایانه و نوگرا که قطع هرگونه ارتباط با گذشته و زدودن حافظه تاریخی و پاکسازی هر آنچه که به گذشته تعلق دارد را در سر می‌پروراند، شیفتگی در برابر حضور پدیده‌های نو و حضور عامل حرکت تند، و علاقه برای انطباق بافتهای با ارزش تاریخی با این دستاوردها نتیجه‌ای جز تخریب پیکره منسجم شهر کهن به بار نیاورد و تأمین دسترسی سریع به قیمت قربانی شدن کالبدی با ارزش گذشته انجامید. پس از ظهور آثار این اقدامات، شهر پدید آمده از این اندیشه‌ها، هم از لحاظ ویژگی‌های کمی و کیفی، کالبدی - فضایی و هم از نظر بروز رفتارهای شهری نادرست و نابه‌هتجار مورد انتقاد واقع شد. عدم درک لزوم تداوم فرهنگی، زمانی و کالبدی، تأکید بر پاکسازی حافظه تاریخی شهر عاملی بود که تخریب بافتهای کهن را در پی داشت و شهر بی‌هویت و بدون شالوده پدید آمد.

شکل‌گیری شهر بی‌شهریت و شهر بدون شهروند، سبب تلاش دریافتن راهکارهای مناسب، برای طرح شهر مطلوب شهروندان گشت. تأمین حرکت پیاده در شهر، حضور طولانی‌تر مردم در محیط شهری، مطلوبیت فضاهای شهری که امکان ملاقات، گفت‌وگو و تبادل افکار و نظریات را برای بهره‌برداران آن مهیا سازد، از نودم نظر واقع شدند. اندیشه ایجاد فضای

شهری برای انسان، و شهری برای حیات انسانی‌تر، اندیشه‌ای بود که طرح‌های شهری بعد از دهه ۶۰ قرن بیستم را متأثر کرد و شهرسازان تلاش خود را برای بازیابی حیات از دست رفته آغاز نمودند. با باور به این امر که:

● خیابان به عنوان یکی از عرصه‌های عمومی خود می‌تواند به عنصر اصلی جامعه مدنی تبدیل شود.

● کل شهر می‌تواند در خیابان به نمایش در آید.

● خیابان می‌تواند محل تولد حیات اجتماعی باشد، محلی که در آن فعالیتها حاکی از انتخاب است.

● خیابان می‌تواند محل تجمع آزادانه افراد، با هر سلیقه، هر مذهب، هر طبقه و ... باشد (زرینی، ۱۳۷۵، ص ۴۶).

● خیابان دوام و عمر یک شهر را دارد، دگرگونی‌ها را در خود می‌پذیرد، نقش و چهره‌اش در طول زمان متفاوت می‌گردد و استفاده از آن زمان خاص را طلب نمی‌کند (زرینی، ۱۳۷۵، ص ۶۹).

بنابراین اولین اقدام می‌تواند کنترل حضور وسایل نقلیه موتوری در بافت باشد. تقریباً در تمامی مطالعات مربوط به بهسازی، نوسازی و بازسازی مراکز کهن شهری، این اقدام صورت پذیرفته و ضمن آنکه تجهیزات لازم به درون بافت برده می‌شود، از معابر مختص عابر پیاده و طراحی شده نیز بهره گرفته می‌شود. جهت اجرای این امر، شرایط بافت ایجاب می‌نماید که اولویت تخصیص مسیرهای موجود در بافت به عابران پیاده در هماهنگی با ضرورت حضور اتومبیل صورت پذیرد. بنابراین مداخله در مسیرهای شهری می‌تواند به عنوان اولین گام یا گامهای نهادین در ساماندهی شهر برای نیل به شهر مطلوب به حساب آید. بازگشت به اصول فراموش شده‌ای که خیابان را تعریف می‌نماید، بازگشت به خیابانی که حیات اجتماعی و شهر را توصیف می‌کند و بازگشت به شهری که حیات انسان را معنا می‌بخشد، اولین گام خود را در گرو تعریف، ساماندهی، احیاء و طراحی صحیح مسیرهای موجود در بافتهای کهن طلب

می‌کند. مسیری که انسانی، پویا و زنده است، سبب رونق حیات اجتماعی می‌گردد، هویت‌بخش و خاطره‌ساز است و خود به عنوان یکی از عرصه‌های جمعی، صحنه نمایش شهر است و به عبارتی هم «مقصد» است و هم «معبّر».^(۳)

ب - خیابان به عنوان عنصر اصلی

طراحی در ساماندهی فضای شهری:

می‌توان گفت که طراحی مسیرهای پیاده - گردشگری با هدف حفاظت از بافت، رونق بخشیدن به صنعت گردشگری، کنترل منطقی توسعه شهری و به تحقق رساندن اهداف جانبی دیگر، به عنوان یکی از مهمترین اقدامات و مداخلات در بافت به شمار می‌رود. از آنجایی که این امر در فضایی عمومی و متعلق به همگان صورت می‌پذیرد و بطور مستقیم به حرام خصوصی داخل نمی‌گردد، و از آنجایی که آثار نتایج مثبت آن در صورت اجرای موفق، به راحتی از سوی ساکنان و بهره‌برداران قابل درک خواهد بود، می‌توان از آغاز نتایج مثبت این مداخله آگاهانه برای ساکنان و بهره‌برداران را روشن کرده و پذیرش تغییرات و تحولات در بافت را، که ناگزیر ره به حریم خصوصی خواهد برد به امری ارادی و اختیاری تبدیل کرد. این فراشد سبب جلب مشارکت در امر بازسازی، نوسازی و بهسازی بافت گردیده و خود می‌تواند یکی از مهمترین دلایل موفقیت مداخله در بافت به‌شمار آید.

با وجود گذشت بیش از ۴ دهه از این اقدامات در سایر کشورها، طراحی مسیرهای پیاده تحت عنوان «پیاده‌سازی محورهای تاریخی» مبحثی نو در کشور ما به شمار می‌آید و متأسفانه به جز مطالعات بسیار محدود، اقدامی جدی صورت نگرفته و از لحاظ اجرایی نیز تنها در ۲ شهر مشهد و تبریز، خیابان «جنت»، «تربیت» و «ولی‌عصر» با کاربری عمدتاً تجاری، با توجه به شرایط خاص خود بر روی عبور اتومبیل مسدود شده و این اقدامات بدون روند طراحی شهری در مقیاس شهر و در زمینه تعریف این مسیرها صورت پذیرفته است و کمتر در جهت اهداف حفاظتی بافت بوده است.

با توجه به آنکه یکی از دلایل عمده فرسودگی و تخریب در بافتهای کهن کشور ما، برش‌هایی بوده که شبکه راه‌های شهری جدید در آن بوجود آورده‌اند و این عامل همراه با عوامل دیگر ضربه‌های مهلکی را بر پیکره گرانبهای این بافتها وارد ساخته است. طراحی مسیرهای پیاده‌ی یکی از راهکارهای مناسبی خواهد بود که می‌تواند همزمان یا قبل از هر اقدام دیگر، از تهدید و تخریب هرچه بیشتر و روز افزون و آنها جلوگیری کرده و در سامان‌بخشی آنها مؤثر افتد.

به لحاظ ارزشهای خاص شهرهای تاریخی ما و به دلیل ویژگی‌های معماری، شهرسازی و هنری ارزشمند نهفته در آنها، بافت‌های شهری کهن می‌توانند به بهترین جاذبه‌های گردشگری مبدل گردند و شیفتگان بسیاری را به سوی خود جلب نمایند. اهمیت و ارزش این بافتهای کهن آنچنان است که هم‌اکنون، با محدودترین امکانات ضروری، توانسته‌اند توجه بسیاری را به خود جلب نمایند. بنابراین ساماندهی و احیاء مراکز شهری علاوه بر تحقق هدف حفاظتی و احیاء، به سبب ارتقاء کیفی فضاهای مربوطه و تجهیز مناسب آن، که تماماً نیازهای ساکنان، بهره‌بران، گردشگران و نهایتاً خود بافت را تأمین می‌کند، قادر به توسعه صنعت گردشگری خواهد بود و در حیات مجدد بخشیدن به محدوده مورد نظر مؤثر خواهد افتاد. می‌توان از این اقدام به عنوان موجد فضاهای مطلوب و جدیدی که توسعه درونی شهر را سبب می‌گردند نیز بهره برد (حیبی، ۱۳۷۰، ص ۴۰ و خواجه دلویی، ۱۳۷۶، ص ۲۵۰).

بنابراین اگر باور داشته باشیم که خیابان از عناصر اصلی عرصه‌های عمومی شهر است، آنگاه خیابان و مسیر پیاده، تجلی‌گاه حیات مدنی (جامعه مدنی) شهر گردیده، محل رخداد وقایع و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان (زندگی و حیات شهری) شده، به عنوان عنصر عامل در تولد شهر مملو از انباشت‌های تاریخی (ثروت ملی) عمل کرده و هادی آشنای بیگانگان (گردشگران) خواهد شد. مداخله در مسیرهای مرتبط با بافتهای

کهن، با توجه به هدف حفاظتی از بافت (به عنوان هدف نهایی مداخله) چنانچه برای ساماندهی فضایی مناسب به منظور تأمین نیاز ساکن و عابر (گردشگر) و احترام به بافت و متعلقات آن صورت پذیرد، بدون هیچگونه تعارض و تضادی، می‌تواند به عنوان اولین گام مداخله‌ای آگاهانه در بافت کهن، برای ایجاد و باز تولید عرصه‌های عمومی و هویت از دست رفته و خاطره‌های زدوده شده، تلقی گردد.

زایش فضای جدید از دل فضای کهن، برای نظارت و مراقبت توسعه برونی شهر و با هدف توسعه درونی اهمیت می‌یابد و بالاخره «شهر زنده فضا» متولد می‌گردد. شکی نیست که تحقق هر کدام از این موارد، خود ویژگی‌های خاصی را در طراحی مسیرهای پیاده - گردشگری سبب خواهند شد و خود به عنوان بخشی از اقدامی کلی برای تحقق هدف نهایی مطرح خواهند بود.

ج - انگاره کلی

طراحی مسیر پیاده و گردشگری:

انگاره کلی مطرح شده را می‌توان تحت عنوان «احیای نقش انسان پیاده در شهر» بیان نمود که در پس آن «احیای شهر کهن (شهر درونی) با قابلیت‌های گردشگری منطبق با حرکت پیاده» جای دارد. در این انگاره آنچه مورد توجه اصلی قرار می‌گیرد عبارت است از:

- رابطه انسان با انسان و مجموعه انسانی، که احیاء حیات مدنی را طلب می‌نماید
 - رابطه انسان با فضا، که ایجاد عرصه‌های عمومی را مطرح می‌کند.
 - رابطه انسان با کالبد، که گفتگوی شکل و شاکله را طرح می‌کند.
 - رابطه انسان با زمان، که تداوم تاریخی فرهنگ، سنت، هویت و خاطره را می‌جوید.
 - رابطه انسان با مکان، که انباشت، تجسم و تجسد خاطره‌های جمعی را پی‌گرفته و از شکل به شاکله ره می‌برد.
- آنچه که در این انگاره اهمیت می‌یابد عبارتست از: عابر پیاده، معبر پیاده، فعالیتها و کاربری‌های شهری پیرامون مسیر و

ثروت‌های تاریخی نهفته در بافت به عنوان ارزش‌هایی غیرقابل تکرار.

۱. عابر پیاده:

انسان به عنوان بهره‌بر و عامل پدید آورنده شهر در شهر ساکن بوده، زندگی می‌کند و در آن به فعالیت می‌پردازد. حضور او در شهر دائمی است، چه به عنوان ساکن قطعه‌ای از شهر و چه به عنوان عابر در قطعاتی دیگر. در حالت دوم، برآوردن نیازهای انسان با حضور موقت مطرح می‌باشد، که در آن امنیت، آسایش، ایمنی و خوشایندی از حضور در فضای شهری مدنظر بوده و نیاز به تجهیزات و تأسیساتی دارد که بتواند امکان حضور را فراهم آورد. بنابراین می‌توان گفت، سکونت، فراغت و تفریح، امنیت و آسایش، حفظ حریم، تفکیک و تعریف قلمروها، و ... همه و همه در آنی نهفته است که حیات مدنی نام می‌گیرد. حیاتی فارغ از دغدغه‌ها و دل‌مشغولیها. حیاتی آکنده از احساس نعلق به زمان و وابستگی و مسئولیت‌پذیری در برابر ارزشهای پایدار (گذشته، حال و آینده). حیاتی که در آن نحوه حضور مطلوب انسان در عرصه‌های عمومی تعیین شده و از آن ره ساماندهی فضاهای شهری موجود و یا خلق فضای خاطره‌ساز و هویت‌بخش، تأثیر گذار و تأثیر پذیر در دستور کار قرار می‌گیرد.

با این تأکید که در این ساماندهی و ایجاد فضای شهری توجه به حرکت انسان پیاده نکته اساسی است. به سبب ویژگیهای متفاوتی که عابران پیاده از نظر سنی، جنسی و توانائیهای جسمی دارند و نیز به سبب تفاوت در اندیشه، احساس و نحوه ادراک فضا، تعریف مسیرهای پیاده - گردشگری در شهر (بافتهای قدیم و - جدید) اهمیت دو چندان می‌یابد. طراحی مسیرهای منطبق با حرکت پیاده در بافتهای شهری، از آنجا که متعلق به همه کسانی خواهد بود که در شهر حضور داشته و دارند نیازمند انعطاف‌پذیری، تنوع در فعالیت‌ها و فضاها، تأمین ایمنی و امنیت و احساس تعلق به فضا می‌باشد که در نهایت ارتقاء کیفی مسیر، ارتقاء روابط اجتماعی و رونق حیات شهری را در پی خواهد داشت.

۲. معبر پیاده:

ساده‌ترین عنوانی است که قادر خواهد بود هدف طراحی مسیرهای پیاده گردشگری را بیان کند. لزوم توجه به عوامل کیفی و کمی مربوط به آن، که تحت تأثیر طی‌کننده آن (انسان) و طی‌شونده آن (زمان) در رابطه با توده و فضای موجود (مکان) تعریف می‌شوند، مطلوبیت معبر پیاده را به دنبال خواهد داشت، آنی که می‌تواند در نکات زیر پی‌گرفته شود:

- توجه به ابعاد زیستی در حرکت پیاده، چون راحتی، آسایش و دلپذیری، حفاظت‌های آب و هوایی، جلوگیری از آلودگی‌های دیداری، شنیداری، بویایی و ... تأمین فضاهای فراغتی و تفریحی در تلفیق با فضاهای طبیعی. (پروند ۷۲-۱۳۷۱، ص ۱۴۶)
- تأمین ایمنی عابر پیاده، رفع خطرات و موانع طی مسیر (یان‌گل، ۱۳۷۵، ص ۵).
- لزوم رعایت مقیاس انسانی و ایجاد فضای انسانی با توجه به حواس پنجگانه و نحوه تأثیرپذیری انسان از این حواس در ادراک فضایی و احساس خوشایندی.
- توجه به مسیریابی، جهت‌یابی و میدان دید عابر پیاده.
- توجه به ظرفیت معبر پیاده با توجه به نیازمندیهای فضایی و رفتاری عابر پیاده، عرض معبر و موانع موجود.
- توجه به نوع فعالیت انجام شده در مسیر و پراکندگی فضایی آنها.
- توجه به تنوع معبر پیاده از لحاظ نوع فعالیت، فضا و ایجاد فضاهای متباین، با تأکید بر نوع حرکت، ایستایی و بویایی آن و ایجاد جذابیت‌های بصری.
- و بالاخره، خوانایی، عاملی که از آن طریق شخص می‌تواند راه و جهت خود را بیابد (لینچ، ۱۳۷۲، ص ۱۵).

۳. معبر سواره:

دسترسی سواره، همان عاملی است که نحوه نادرست حضور آن و بهره‌گرفتن نابه‌جای آن در بافت‌های شهری، سبب پیدایش اندیشه‌های اولویت‌بخش به نقش حرکت پیاده و پیاده‌سازی معابر بخش‌هایی از شهرهای امروزی گشته است. ولی باید حضور آن به عنوان عنصری عجین شده با

زندگی شهری معاصر را به یاد داشت و مانع حذف کامل آن از حیات شهری گردید. اصلاح نقش حرکت سواره و تأکید بر وسایل نقلیه عمومی همراه با حرکت پیاده، نحوه تداخل مطلوب دسترسی سواره و پیاده، نحوه اتصال دسترسی‌های سواره به محورهای شهری مختص عابران پیاده و خدمات‌رسانی به آنها، تعریف سلسله مراتبی شبکه‌های پیاده و سواره شهری و ... مواردی هستند که می‌توانند در تعریف مجدد معبر سواره مؤثر افتند

۴. کاربری و فعالیت‌های شهری:

تعدد کاربری‌هایی که در طول مسیر واقع می‌شوند، نحوه ارتباط آنها با مسیر از لحاظ موقعیت مکانی، سطح اشغال آنها و مقیاس مربوطه از موارد تأثیرگذار بر مسیر می‌باشند.

ارزیابی کاربری‌های موجود و تعیین سازگاری، مطلوبیت، مناسب بودن و وابستگی آنها، شناخت کمبودهای بافت، در نظر داشتن عوامل تعیین‌کننده‌ای چون شیوه بهره‌بری از فضا، نحوه حرکت در مسیر، الگوهای رفتاری و نوع روابط اجتماعی، نوع فعالیت‌های تفریحی و فراغتی، موقعیت محدوده مورد نظر از نظر عناصر طبیعی، موقعیت مکانی خیابان نسبت به کل شهر و ... نکاتی هستند که توجه به آنها برای تعریف مطلوب مسیر پیاده گردشگری در اولویت قرار می‌گیرد.

د - نتیجه گیری:

۱. اصول عام:

با توجه به آنچه آمد می‌توان برای مسیر پیاده یا شبکه پیاده درون شهری اصول زیر را عنوان نمود:

- مسیر به عنوان «راهبر» برای گردشگر، عناصر با ارزش بافت را به هم پیوند داده و به عنوان یک «هادی» به معرفی آنها می‌پردازد. بنابراین شناخت صحیح و جامع بافت و عناصر آن و شرایط متأثر از آن و مؤثر بر آن برای انتخاب صحیح «مسیر هادی» ضروری است.
- مسیر یک فضای شهری است، این

مسیر تنها به عنوان عامل محرک گردشگر در رسیدن به مقصد تلقی نشده و دسترسی یکی از عملکردهای آن است، آنچه که بر ارزش آن می‌افزاید، نقش واسطه‌ای آن بین گذشته و حال و آینده و نقش اجتماعی آن به سبب حضور مردم و فعالیت‌های متعدد در آن می‌باشد. بنابراین مسیر عرصه‌ای عمومی تلقی شده و تجلیگاه حیات مدنی می‌گردد و به دیگر سخن مسیر می‌تواند به عنوان «مقصد» گردشگری نیز مطرح شود.

- مسیر مکان حضور شهروند در شهر است و به علت تکاپو و تعامل شهروند با محیط پیرامون، مکان شکل‌گیری «حیات واقعه‌ای» شهری می‌گردد و به همین دلیل خود مکانی سراسر خاطره می‌گردد.

- مسیر گذری خواهد بود انحصاری، که تمامی اجزاء و عناصر آن تعاریف خاص خود را پیدا کرده و از سایر مسیرها و گذرها متمایز می‌گردد. این ویژگی نه تنها قلمرو حضور گردشگران را تعیین خواهد کرد، نه تنها شناسایی، و راهبری آن را تأیید خواهد نمود، بلکه در ارتقاء ارزش کیفی فضایی - کالبدی آن نیز مؤثر خواهد بود.

- مسیر گذری خواهد بود، مملو از نماد و نشانه شهری، استفاده از نمادها نه تنها در غنای کیفی محیط بلکه به شناساندن هرچه بیشتر مسیر کمک می‌کند، این نمادها یا برگرفته از کالبد موجود هستند و یا براساس شرایط موجود و ارزش‌های بافت تعریف می‌گردند. این نمادها بیش از پیش مسیر را متمایز کرده و به خوانایی آن می‌افزایند و مسیر را به نماد تبدیل می‌کند.

- مسیر پر از تنوع و گوناگونی است، به عبارتی عدم یکنواختی ایجاد شده در مسیر توسط عناصر متفاوت، چه در کالبد و چه در کاربری‌ها یک ضرورت به‌شمار می‌آید. ضمن آنکه وجود این تنوع نباید به معنای عدم هماهنگی به‌شمار بیاید.

- مسیر پیاده گردشگری به دلیل حضور در بافت به عنوان یک عامل مؤثر در تداوم زمانی - مکانی تلقی شده و به تعریف حریم‌ها و قلمروها می‌پردازد.

- مسیر مکان امن و ایمن است و ضروری است که احساس امنیت و ایمنی برای گردشگران و شهروندان ملموس باشد.

● لازم است مسیر به تأسیسات، تجهیزات و امکانات خاص تجهیز گردد و تأسیسات و تجهیزات مورد نیاز با توجه به خصوصیات و ارزشهای کیفی و کمی آنها و با در نظر داشتن شرایط بافت پیرامون مد نظر واقع شوند.

● ایجاد فضاهای متعدد، متناسب و درخور به جهت توقف‌ها و حرکتها و ویژگی‌های خاص و متمایز خود، نه تنها به عنوان نقاط مکث لازمه مسیرهای پیاده می‌باشد، بلکه انتخاب آنها از لحاظ زمانی و مکانی، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد. انتخاب زمانی به طول مسیر و خصوصیات کمی حرکت پیاده وابسته است و انتخاب مکانی آن به ویژگی‌های بافت و شرایط خاص اجتماعی بستگی خواهد داشت.

● ویژگی‌های خاص این نقاط توقف و مکث به لحاظ انتخاب مکانی آن در طول مسیر تحت تأثیر عوامل زیر خواهد بود:
- فاصله این نقاط از لحاظ زمانی با توجه به مسافت مسیر توسط گردشگر.

- مکانیابی آن از لحاظ ارزش کالبدی - تاریخی و امکاناتی که بافت در این جهت ارائه می‌دهد.
- مکان آن به سبب دید و منظر و ارزشهای بصری.

● یکی از کاربری‌هایی که وجود آن لازمه موفقیت مسیر خواهد بود. حفظ و یا احیاء تداوم زندگی و حضور کاربری مسکونی است، که نه تنها امنیت بافت و حفاظت از آن را بلکه حیات اجتماعی آن را نیز تأمین خواهد نمود.

● از آنجایی که بافت مورد نظر و مسیر مربوطه مورد استفاده مردمان با سلیقه‌ها و انتخاب‌های متفاوت قرار می‌گیرد، رعایت اصل انعطاف‌پذیری اهمیت دارد به گونه‌ای بتوان در جزء جزء آن مفهوم انعطاف‌پذیری را در ذهن گردشگر و بهره‌بردار از آن القا نمود. احساس وجود حق انتخاب، چه در طی مسیر، چه در نحوه استفاده از آن، چه از لحاظ کالبدی و چه به سبب حضور فعالیتهای متعدد، یکی از دلایل موفقیت طرح مورد نظر خواهد بود.

● زیبایی‌شناسی شهری و در نظر داشتن معیارها و اصول مربوطه می‌تواند به

طراحی مطلوب مسیر پیاده بپردازد. اصول هنری به کار گرفته شده در این مسیر، مفاهیمی برگرفته از خود بافت خواهند بود که در تطابق با شرایط زمانی مورد استفاده قرار خواهند گرفت. نباید فراموش کرد که این مسیر مختص حضور مردمان است و برای حرکت کند طراحی می‌گردد، لذا تمامی خصوصیات در نظر گرفته شده برای حرکت کند، از جمله طراحی جزئیات، مقیاس انسانی، مکان‌های مکث، امکان حضور افراد با توانایی‌های جسمی - حرکتی متفاوت، ویژگی‌های طبیعی مورد نظر چون اختلاف سطوح، شرایط آب و هوایی، ایمنی حرکت، آسودگی حرکت، امکان حضور در زمانهای متفاوت و ... مد نظر قرار می‌گیرد.

● ارائه ضوابط و معیارها برای کنترل و هدایت وضع موجود، مراحل به اجرا درآمده، مداخلات و تغییرات احتمالی و دگرگونی‌های قابل پیش‌بینی امری است ضروری که فقدان آن موفقیت طرح را به زیر سؤال خواهد برد.

● نظارت دائمی برای اجرای قوانین، ضوابط و معیارها، برای حفظ تعادل در بافت، جلوگیری از سودجویی‌ها، تثبیت مالکان و ساکنان، قیمت زمین و تعیین نوع مالکیت‌ها موفقیت طرح در دراز مدت را به همراه خواهد داشت.

۲. چگونگی انتخاب مسیر:

● لازم است که مسیر انتخاب شده از مسیرهای موجود بافت باشد و با در نظر داشتن شرایط خاص هر بافت ساماندهی شود. این شرایط، ارزشهای کالبدی و فرهنگی - رفتاری، اصل تداوم زندگی، تعریف حدود و قلمرو و احترام به حرایم و شرایط محیطی را شامل می‌گردد.

● مسیری باشد که به طور تاریخی مکان وقایع و حوادث شهری بوده و یا اینکه در زندگی امروز شهر نقشی هویت‌بخش و تأثیرگذار داشته باشد.

● مسیری باشد که در زمانی خاص در گذشته کارکرد داشته و هم‌اکنون نقش خود را از دست داده و احیای آن می‌تواند در باز زنده‌سازی فضاهای شهری پیرامونی مؤثر افتد.

● مسیری باشد که بتواند خصلت کاملاً پیاده داشته باشد و یا در زمانهای خاص، قابلیت پذیرش سواره و یا پیاده را در خود داشته باشد، این محدوده زمانی می‌تواند ساعات، روزها و تناوب‌های زمانی خاصی در شبانه روز، هفته، ماه یا فصل را شامل گردد.

● مسیری باشد که بتواند تلفیقی از حرکت سواره و پیاده را میسر سازد و امکان حضور وسایل نقلیه عمومی سازگار با بافت را فراهم آورد.

● مسیری باشد که بتوان حداکثر فضای آن را به پیاده و حداقل فضای مطلوب سواره را در آن تدارک دید.

● مسیری باشد که بتوان با استفاده از ابزار طراحی چون ایجاد اختلاف سطح، بهره‌گیری از کف‌سازی‌های متفاوت، سوع مصالح، فضای سبز و سایر علایم ادراک بصری طراحی شهری تلفیق حرکت سواره و پیاده و یا تداخل آن‌ها را تعادل ببخشد.

● مسیری باشد که پیوستگی آن در دل بافت پیرامونی انعطاف‌پذیر بوده و مانع سلب حق انتخاب گردشگر در مسیر نگردد و امکان تصمیم‌گیری در طی مسیر را برای او فراهم آورد.

● مسیری باشد که بتوان اجرای آن را در مراحل مختلف و با توجه به شرایط بافت، محدودیت‌ها و مشکلات اجرایی و نیز پذیرش تغییرات از سوی ساکنان تدارک دید.

۳. مبانی طراحی مسیر:

● تأکید بر نقاط آغازین یا پایانی مسیر می‌تواند برای ادراک کل فضای شهری و مسیر تأثیر بسزایی داشته باشد. در این زمینه بهره‌گیری از عناصر طبیعی، عناصر کالبدی و تمایزات بصری می‌تواند مفید واقع شود.

● کاربست عناصر طبیعی بنا به شرایط محیطی بافت و بهره‌گیری از آنها در طراحی محوطه‌ها و فضاهای شهری. در این زمینه استفاده از عناصر آب، خاک، گیاه و هوا و شیوه انحصاری استفاده از آنها می‌تواند در جهت معرفی پیشینه مسیر و بافت و جذابیت آنها مؤثر باشد.

● تأکید بر بناها و عناصر کالبدی با ارزش تاریخی. تأکید بر این عناصر در نقاط عطف مسیر و حتی بکارگیری عناصر کالبدی فراموش شده بافت می‌توانند مطلوبیت این نقاط را به همراه داشته باشد.

● ایجاد تمایزات بصری و تفاوت‌های بصری. این امر از طریق تفاوت در نوع معماری، شکل، رنگ، مصالح، کف‌سازی، نورپردازی و مواردی از اینگونه حاصل خواهد شد.

● تأکید بر پیوستگی مسیر و پرداخت تقاطع‌های موجود. در این مورد توجه به پیوستگی بصری و ادراکی مسیر، هماهنگی و وحدت فضایی نقشی عمده داشته و رعایت این اصل جاذبه مسیر و تمایل به حرکت در آن را تضمین خواهد نمود.

● هماهنگی در شیوه ساختمانی، شکل‌های معماری، کاربری مصالح، رنگ، تناسب، کف‌سازی، اثاثیه شهری و ... هماهنگی، وحدت و پیوستگی مسیر را القاء خواهد نمود.

● ایجاد سلسله مراتب کالبدی - فضایی مسیر و اندیشیدن تدابیر لازم جهت تقاطع‌های احتمالی و ناگزیر مسیر با سایر راهها در بافت شهری می‌تواند در خوانایی بیشتر و پیوستگی مسیر مؤثر افتد.

● تأکید بر تنوع و تباین فضایی کالبدی. این همان عاملی است که رعایت آن احساس خوشایندی برای عابر و ساکن را سبب شده و مطلوبیت لازم را به مسیر می‌بخشد. ضمن آنکه به لحاظ کالبدی ارزشهای ویژه‌ای را به بافت می‌بخشد.

● تنوع و تباین فضایی - کالبدی از اصول طراحی شهری مسیر بوده و می‌تواند از راههای زیر حاصل آید:

- تغییر در مقیاس، تناسبات و اندازه‌های فضاهای موجود در طول مسیر.

- تغییر در نوع فضا به لحاظ عملکردی.

- تفاوت در درجه محصوریت فضا

- تنوع فضا به لحاظ شکلی

- ایجاد سایه روشن و تغییر در روشنایی فضا

- تنوع در عناصر محدود کننده فضایی (درخت، دیوار مشبک، دیوار صلب)

- شفافیت، تار بودن و نیمه شفاف بودن فضا در ارتباط با فضای دیگر

- تغییر در شکل بدنه محصورکننده فضا به جهت شکستگی، عقب نشستگی، پیش آمدگی بدنه‌های مسیر

- غیر منتظره بودن، جدید بودن و ناگهانی بودن فضا و کالبد.

- رعایت تناسبات، درجه محصوریت، جزئیات نماهای شهری و اثاثیه شهری با توجه به نیازها و مقیاس حرکت پیاده و تأمین امکان حرکت برای افراد متفاوت با توانایی‌های متفاوت. استفاده از عناصر طبیعی چون درختان و دیوارهای صلب و یا نیمه‌شفاف (مشبک) از مواردی است که در صورت حفظ ارتفاع بناهای پیرامونی می‌تواند چاره‌ساز باشد.

● کاربری تدابیر طراحی شهری در دید و منظر با توجه به قابلیت دید و رؤیت و تشخیص انسان. امری حساس و پر اهمیت در درک فضایی، در این زمینه میدان مشاهده، میدان دید و قابلیت بصری انسان مد نظر قرار می‌گیرد.^(۴)

● رعایت حرایم، حفظ قلمروها و حوزه نفوذ به بافت از طریق فضای عمومی، فضای نیمه عمومی و فضای نیمه خصوصی.^(۵)

● ایستایی و پویایی فضا می‌تواند در ارتقاء کیفی فضای مسیر مؤثر افتد. با رعایت فواصل معینی که برای طی مسیر پیاده مناسب^(۶) به نظر می‌رسد می‌توان به ایجاد گره‌های مناسب و تعبیه عناصر مشخص کالبدی، فضایی و طبیعی در طول مسیر اقدام کرد.

۴. معیارهای طراحی فضاهای بناهای جدید در مسیر پیاده

● تداوم نه تنها در حیات اجتماعی - فرهنگی و مدنی بافت بلکه در پیکره، سیما، چهره و نیمرخ آن نیز مؤثر افتاده و ارتقاء کیفی و کمی فضای شهری (مسیر مورد نظر) را پی می‌گیرد.

● حضور مسیر در بافت پیرامونی و در پاره‌ای موارد همجواری با بناهای تاریخی، رعایت مقیاس، تناسبات، هماهنگی و تواضع و احترام به بنا و بافت پیرامونی را الزامی می‌سازد.

● پرهیز از ایجاد نماهای وسیع و

طولانی در لبه مسیر بدون رعایت اصولی چون مقیاس، آهنگ، موزونی، تعادل، تناسب و تباین کالبدی فضایی.

● ضرورت طراحی جداره‌های مسیر و فضاهای قابل رؤیت آن به گونه‌ای که بتوان آنرا به عنوان یکی از اجزاء مجموعه معماری شهری موجود بافت تلقی نمود.

● تبعیت شکل و نمای ساختمان، با حفظ استقلال و هویت معماری خود، از انتظام کالبدی - فضایی مجموعه پیرامونی.

● طراحی احجام و فضاهای پر و خالی با توجه به سیمای کلی مجموعه، شرایط اقلیمی و مکانی.

● توجه به ارکان معماری پیرامونی (آهنگ خطوط افقی، عمودی، خط آسمان، ...)، اجزاء معماری پیرامونی (بازشوها، ورودی‌ها، پیش آمدگیها، عقب نشینی‌ها، تزئینات و ...).

پی‌نوشتها:

۱. فعالیتهای مردم در فضاهای شهری را می‌توان به سه گروه فعالیتهای ضروری، انتخابی و اجتماعی تقسیم نمود. فعالیتهای ضروری کمابیش حالت اجباری دارند و به طور کلی فعالیتهای روزمره مردم را شامل می‌شود و از آنجایی که اجباری است، کمترین تأثیر را از محیط و فضا می‌پذیرد. فعالیتهای انتخابی زمانی که فرد تمایل به انجام آنها داشته باشد در صورت مساعدت زمان و مکان صورت می‌گیرد و نسبت به فعالیتهای ضروری که نام برده شد، رابطه بیشتری با برنامه‌ریزی کالبدی فضاهای شهری دارد و نهایتاً فعالیت اجتماعی فعالیتی است که به حضور دیگران در فضاهای شهری و عمومی نیازمند است و از اعمالی است که خود به خود روی می‌دهند همچون تماسهای انفعالی مردم یا یکدیگر و ...

برای اطلاع بیشتر رک به: یان‌گل، زندگی در فضای میان ساختمانها، ترجمه و تلخیص شهرزاد مهدوی، مجله آبادی، شماره ۲۰، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، ۱۳۷۵، ص ۴.

- «اگر محیط بیرونی کیفیت نازلی داشته باشد، مردم فقط فعالیتهای ضروری را انجام می‌دهند؛ و در جایی که کیفیت فضایی بالاست علاوه بر اینکه به فعالیتهای ضروری می‌پردازند تمایل

آنها به حضور در محیط کوچه و خیابان بیشتر می‌شود و بسا که پیاده‌روی را به عبور سریع اتومبیل ترجیح می‌دهند.» مأخذ قبلی.

«بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهرها بر فعالیتهای روزمره و اجتماعی شهروندان تأثیر می‌گذارد و این تأثیر را بهتر از هر جای دیگر می‌توان در معابر ویژه پیادگان یا مکانهای بسته بر ترافیک موتوری مشاهده کرد. در نمونه‌های متعدد، این بهبود کیفیت تعداد پیاده‌ها را دو برابر کرده و میانگین زمانی را که مردم در بیرون از ساختمانها به سر می‌برند طولانی‌تر کرده و نیز تنوع فعالیتهای در محیط شهر را بیشتر کرده است.» مأخذ قبلی.

۲. خصوصیات جامعه مدنی از دید فرانوگرایان عبارتست از:

۱. کثرت‌گرایی، ۲. گفت‌وگو، ۳. مشارکت، ۴. قانون‌مداری و قانون‌مندی، ۵. فردباوری.
۳. «خیابان دارای طبیعتی دوگانه است. خیابان به عنوان «معبّر» و خیابان به عنوان «مقصد». در کشورهای اروپایی از خیابان به عنوان «مقصد» یاد می‌شود یعنی محل برخورد‌های اجتماعی شهری، گذران اوقات فراغت، بهره‌وری از زیبایی و استفاده از خدمات متنوع وجود دارد. در بسیاری از این موارد خیابانها به حرکت پیاده اختصاص یافته و کاربرد عبور اتومبیل از آنها حذف شده است. در شهرهای ایران محتوا و سیمای خیابان بسیار مبهم و اغلب تصادفی است و تمایز مشخصی بین انواع خیابان وجود ندارد.» برای اطلاع بیشتر ر.ک به کامران افشار نادری و رضا نصیر سلامی: قانون، طرح، ضابطه. مجله آبادی، شماره ۲۰، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، ۱۳۷۵، ص ۵۲.

۴. «قابلیت بصری انسان از فواصل مختلف به شرح جدول زیر است:»

۵. ایجاد موانع دید و مسیرها از جهت دیگر نیز می‌تواند عاملی در جهت ارتقاء کیفی فضای مسیر باشد. در این زمینه دکتر علی غفاری سده در مقاله ارائه شده به ۲ طریق این امر را مطرح می‌کند. اول از طریق باز کردن برخی قسمت‌های جداره مسیر به طرف منظره یا عنصر با اهمیت که این امر در بافت کهن استفاده با توجه به وجود جاذبه‌های تاریخی و طبیعی موجود بسیار مفید خواهد بود. دوم تنظیم کاربری‌ها و فعالیتهای شهری در طول مسیر است. برحسب نوع فعالیتهای و شلوغی و خلوتی ایجاد شده می‌توان در بستن یا گشایش دید در مسیر بهره برد. برای اطلاع بیشتر ر.گ به: علی غفاری، ۱۳۷۱.

۶. فاصله مناسب برای مردم جهت طی مسیر پیاده برابر با ۱۳۲۰ فوت یا ۴۰۲/۶ متر و به عبارت دیگر برابر با ۵ دقیقه پیاده‌روی است، لذا رعایت این امر برای ساخت توقفگاههایی که می‌توانند امکان استراحت در طی مسیر را برای پیاده فراهم آورند، لازم است که مورد توجه قرار گیرد. برای اطلاع بیشتر Richard MCLAUGHLIN, human scale, planning Minnesota, 1997, www. mnapa. com / urban lex. html

کتابشناسی:

۱. افشارنادری، کامران (۱۳۷۵): قانون، طرح، ضابطه. مجله آبادی، شماره ۲۰، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.
۲. پروند، شادان (۱۳۷۱-۷۲): جستجوی قواعد برای ساماندهی محورهای تجاری مراکز شهری در انطباق با حرکت پیاده. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، زیر نظر سیدمحسن حبیبی، گروه شهرسازی، دانشکده هنرهای زیبا، ص ۹۹، ۱۴۶.

۳. حبیبی، سید محسن (۱۳۷۰): نظریه: از در تفکر برنامه‌ریزی و طراحی شهری. ص ۲۶، شماره ۳ و ۴، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی، ص ۴.

۴. خواجه دلویی (۱۳۷۶): مدیریت طرحهای بهسازی. آبادی، شماره ۲۶، مرکز مطالعات و تحقیقات معماری و شهرسازی ایران، ص ۲۵.

۵. زریونی، محمدرضا (۱۳۷۵): دولت برای خیابان چه می‌تواند بکند؟ آبادی، شماره ۲۰، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی ایران، ص ۲۵.

۶. زریونی، محمدرضا (۱۳۷۵): طراحی راه در محیطهای شهری. آبادی، شماره ۲۰، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی ایران، ص ۶۹.

۷. گل، بیان (۱۳۷۱): مبانی طراحی فضاهای متوالی در معماری شهر. ص ۶، شماره ۸ و ۸، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی.

۹. لینچ، کوین (۱۳۷۲): سیمای شهر، ترجمه منوچهر مزینی، دانشگاه تهران.

۱۰. موره، ژان پی‌یر (۱۳۷۳): فضاهای شهری، طراحی، اجرا، مدیریت. ترجمه حسین رضایی - میرمعزالدین مجابی - محسن رسولی. اداره کل روابط عمومی و بین‌المللی شهرداری تهران، پیام رسا، تهران.

11. Hedman, Richard (1980): Fundamentals of Urban Design, American Planning Association, Chicago.
12. Hill, David (1988): Jane Jacobs' Ideas on Big Cities: A Review and Commentary. Journal of American Planning Association.
13. Maclaughlin (1997): Human Scale, Planning Minnesota, www. mnapa. ccm/urban lex. html.
14. Urbanisme, No. 235, 1990.
15. Urbanisme, No. 237, 1990.
16. Urbanisme, No. 264, Fevrier 1993.
17. Architectural Record, No. 5, 1998.
18. TWPR, Third World Planning Review, Vol. 20, No. 1, 1998.
19. Urbanisme, No. 303, Novembre 1998.
20. Urban Studies, Vol. 35, No. 12, 1998.

| فاصله به متر | قابلیت رؤیت و تشخیص | پدیده‌های معماری |
|--------------|---|---|
| ۱۲ | تشخیص چهره و حالات افراد دیگر | تشخیص اجزاء ساختمانها |
| ۲۵ | تشخیص افراد آشنا | جزئیات معماری شهری |
| ۱۵۰ | حد توان بصری برای رؤیت اشیاء متحرک | تشخیص خط آسمان ساختمانها و فضاهای پر و خالی نماها |
| ۱۲۰۰ | حد توان بصری برای رؤیت اشخاص دیگر به عنوان یک انسان | تشخیص نمای از دور مجموعه‌های معماری |

مأخذ: علی غفاری سده: مبانی طراحی فضاهای متوالی در معماری شهر، ص ۶، شماره ۷ و ۸، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ۱۳۷۱، ص ۴.