




بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



هدیه به پیشگاه آسمانی امید آخرالزمان و امام منتظران مهدی آل محمد عج الله تعالی فرجه الشریف

واعمر اللوم به بلادک.....

آباد کردن فدایا به دست او شهر هایت را.....



المدرّثه الذی هداانا لهذا و ما کنا لنهتدی لو لا ان هداانا الله (سوره اعراف ، آیه ۴۳)

ستایش خدایی را که ما را بدین راه هدایت نمود و اگر خدا ما را رهبری نمی کرد ، ما خود هدایت نمی یافتیم.

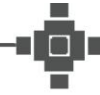
با سپاس و قدر دانی از زحمات و راهنمایی های ارزشمند استاد ارجمندم جناب آقای دکتر سید حسین بهرینی.

با تشکر از مشاوره، حمایت و همیاری مدیریت مضمّم گروه شهرسازی دانشکده هنر و معماری دانشگاه آزار اسلامی واحد تهران مرکز، سرکار خانم دکتر آتوسا مدیری .

و سپاسگزاری ویژه از

پدر و مادر دلسوزم، که برپایی امروزم را مرهون عشق و مهربانی های بی پایان ایشان هستم؛

برادران و فوهران مهربانم ، که همراهی ، همدلی و زحمات دلسوزانه آنها طی این طریق را برایم آسان تر نمود.



چکیده:

یکی از نقایص عمده شهرسازی معاصر جهان، سرسپردگی بیش از حد آن به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است؛ این امر یکی از عوامل عمده افول ارزش های اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری و کاهش عملکرد و کارایی آنان می باشد. این در حالی است که حرکت پیاده و فضاهای پیاده (پیاده راه ها) از یک سو مهم ترین امکان برای تجلی و دریافت ارزش های بصری در فضاهای شهری محسوب می گردد، و از سوی دیگر افزایش حضور پیاده در شهرها به افزایش تعاملات اجتماعی شهروندان کمک می نماید؛ بدین ترتیب وجود پیاده راه ها در شهرها و بویژه در بافت های تاریخی، باعث زنده و فعال نمودن آنها و بطور کلی موجب ارتقاء عملکرد فضاهای شهر از دو بعد کارکرد اجتماعی و سنت بصری می گردد.

مسیر پیاده مورد نظر در این تحقیق در محله قلعه شهر دزفول و در بافت تاریخی آن قرار دارد. ابتدا و انتهای این مسیر را بازار قدیم شهر و حاشیه رودخانه دز تشکیل می دهد. در گذشته ارتباط این محله با حاشیه رودخانه از طریق مسیرهای پلکانی برقرار می شده که امروزه با خیابان کشی های صورت گرفته این ارتباط قطع گشته است. در این تحقیق تلاش شده است پس از بیان مبانی نظری موضوع و ارائه معیارها، با استفاده از پرسشنامه، مصاحبه و بررسی نقشه ها و مدارک و شواهد به مطالعه و بررسی محله مورد مطالعه پرداخته، تا شناخت دقیق تری به منظور برقراری ارتباط مجدد محله با رودخانه با استفاده از پیاده راه بدست آید. بدین منظور چهار گزینه طراحی پیشنهاد گردید که به کمک مدل ارزیابی شبکه ای (ANP) با توجه به معیارهای بیان شده برای پیاده راه و فضای شهری موفق و با استفاده از نتایج پرسشنامه، مورد ارزیابی قرار گرفتند و از این طریق گزینه برتر انتخاب گردید.

واژگان کلیدی: پیاده راه، فضای شهری، عملکرد فضای شهری.

فهرست مطالب

فصل اول: کلیات تحقیق

۱-۱-مقدمه	۱
۲-۱-بیان مسئله	۱
۳-۱-اهمیت موضوع	۳
۴-۱-اهداف تحقیق	۷
۵-۱-سوالات تحقیق	۷
۶-۱-روش تحقیق	۷
۷-۱-پیشینه تحقیق	۸
۸-۱-مفاهیم کلیدی	۱۲
۹-۱-رویه تحقیق	۱۳

فصل دوم: مبانی نظری

۱-۲-مقدمه	۱۶
۲-۲-زیرفصل اول: فضای شهری	۱۶
۱-۲-۲-مفاهیم فضا	۱۶
۲-۲-۲-فضای شهری	۱۸
• فضای شهری و کالبد آن	۲۰
• فضای شهری و حیات مدنی و اجتماعی آن	۲۲
• جمع بندی	۲۳
۳-۲-۲-اهمیت و نقش فضای شهری در شهر	۲۴
۴-۲-۲-ویژگی های کارآمدی و مطلوبیت فضای شهری	۲۶
۵-۲-۲-عملکرد فضای شهری	۲۸
• کارکرد اجتماعی	۲۸
• سنت بصری	۳۱
• جمع بندی	۳۸
۶-۲-۲-انواع فضای شهری	۳۸
۷-۲-۲-پیاده راه به مثابه یک فضای شهری	۴۰
۳-۲-۳-زیر فصل دوم: پیاده راه	۴۰
۱-۳-۲-مفاهیم مرتبط با پیاده راه	۴۰
۲-۳-۲-پیشینه تاریخی پیاده راه ها	۴۲

- ۲-۳-۳- اهمیت و نقش پیاده راه در شهر..... ۴۳
- نقش اجتماعی - فرهنگی بستر شکل گیری و تداوم حیات مدنی..... ۴۳
- نقش پیاده راه در ادراک کالبدی شهر..... ۴۴
- نقش اقتصادی..... ۴۵
- نقش پیاده راه در احیاء بافت کهن و ارزش های تاریخی..... ۴۵
- نقش پیاده راه در توسعه گردشگری..... ۴۶
- جمع بندی..... ۴۷
- ۲-۳-۴- مولفه های سازنده پیاده راه..... ۴۸
- الف) عابر پیاده..... ۴۸
- ب) معبر پیاده..... ۴۸
- ج) کاربری و فعالیت های شهری..... ۴۹
- د) بدنه..... ۵۰
- ۲-۳-۵- عملکرد و کارآیی پیاده راه..... ۵۰
- انعطاف پذیری..... ۵۱
- ایجاد ایمنی..... ۵۱
- بهبود جنبه های محیطی و طبیعی..... ۵۱
- تحقق سرزندگی..... ۵۲
- بهبود منظر شهری..... ۵۲
- خاطره انگیزی..... ۵۲
- ۲-۴- زیر فصل سوم: بررسی نظریات نظریه پردازان و تجارب پیاده راه..... ۵۳
- ۲-۴-۱- بررسی نظریات اندیشمندان شهرسازی..... ۵۳
- ۲-۴-۲- نگاهی به تجارب جهان و ایران..... ۵۶
- نگاهی به تجارب جهان..... ۵۶
- گذر رامبلا، بارسلون، استرالیا..... ۵۶
- گذر بیوکنن در گلاسکو..... ۵۷
- نگاهی به تجارب ایران..... ۶۱
- تجربه تبریز در محور پیاده تربیت..... ۶۱
- تجربه طراحی محور پیاده جنت مشهد..... ۶۲
- جمع بندی تجارب پیاده راه در جهان و ایران..... ۶۳
- الف) جمع بندی تجارب پیاده راه در جهان..... ۶۳
- ب) جمع بندی تجارب پیاده راه در ایران..... ۶۳
- ۲-۵- جمع بندی و نتیجه گیری..... ۶۴

فصل سوم: روش تحقیق

۷۳	۱-۳- مقدمه
۷۴	۲-۳- زیر فصل اول: فرآیند طراحی شهری
۷۵	۱-۲-۳- مراحل فرآیند طراحی شهری
۷۷	۳-۳- زیر فصل دوم: تکنیک SWOT
۷۸	۴-۳- زیر فصل سوم: پرسشنامه
۷۹	۱-۴-۳- جامعه آماری
۷۹	۲-۴-۳- حجم نمونه و روش اندازه گیری
۷۹	۵-۳- زیر فصل چهارم: روش های ارزیابی
۷۹	۱-۵-۳- مفهوم ارزیابی
۸۰	۲-۵-۳- روش های ارزیابی چند معیاری
۸۱	۳-۵-۳- روش ارزیابی فرآیند تحلیل شبکه ای (ANP)
۹۱	۶-۳- جمع بندی

فصل چهارم: بررسی عرصه پژوهش

۹۳	۱-۴- مقدمه
۹۳	۲-۴- زیر فصل اول: معرفی محدوده مورد مطالعه
۹۳	۱-۲-۴- بافت قدیم شهر دزفول و محله قلعه
۹۵	۲-۲-۴- بازار
۹۶	۳-۲-۴- رودخانه دز
۹۶	۴-۲-۴- مسیر پیاده پیشنهادی
۹۷	۳-۴- زیر فصل دوم: بررسی عرصه پژوهش با توجه به معیارهای فضای شهری و پیاده راه موفق
۹۸	۱-۳-۴- راحتی
۱۰۲	۲-۳-۴- منظر
۱۰۷	۳-۳-۴- دسترسی
۱۱۴	۴-۳-۴- فعالیت و عملکرد
۱۱۸	۵-۳-۴- حیات مدنی (اجتماعی)
۱۲۲	۶-۳-۴- حیات اقتصادی
۱۲۵	۴-۴- جمع بندی

فصل پنجم: طراحی و ارزیابی

۱۳۰	۱-۵- مقدمه
۱۳۰	۲-۵- زیر فصل اول: تبیین استراتژی، اهداف و ضابطه کلی
۱۳۱	۱-۲-۵- اهداف

۱۳۱	..... ۲-۲-۵- ضابطه کلی
۱۳۶	..... ۳-۵- زیر فصل دوم: ارائه گزینه های طراحی
۱۵۳	..... ۱-۳-۵- گزینه شماره ۱
۱۵۳	..... ۲-۳-۵- گزینه شماره ۲
۱۶۰	..... ۳-۳-۵- گزینه شماره ۳
۱۶۲	..... ۴-۳-۵- گزینه شماره ۴
	۴-۵- زیر فصل سوم: ارزیابی گزینه های طراحی و انتخاب گزینه برتر با استفاده از روش ارزیابی شبکه ای
۱۶۲	..... (ANP)
۱۶۹	..... ۱-۴-۵- ارائه و تدقیق گزینه نهایی
۱۷۰	..... ۵-۵- زیرفصل چهارم: جمع بندی و ارائه پیشنهادات برای پروژه ها و بحث های آینده
۱۸۴	..... پیوست
۱۹۴	..... فهرست منابع و ماخذ
۲۰۰	..... چکیده انگلیسی

فهرست تصاویر

۳	..... تصویر ۱-۱ موقعیت بافت قدیم در شهر
۳	..... تصویر ۲-۱ موقعیت محله قلعه در بافت قدیم شهر
۳۰	..... تصویر ۱-۲ ارتباط غیر فعال با پیرامون
۳۱	..... تصویر ۲-۲ ارتباط فعال با پیرامون
۳۱	..... تصویر ۳-۲ ارتباط فعال با پیرامون
۳۴	..... تصویر ۴-۲ فعالیت های ضروری- کارکردی
۳۴	..... تصویر ۵-۲ فعالیت های گزینشی-تفریحی
۳۴	..... تصویر ۶-۲ فعالیت های اجتماعی
۵۸	..... تصویر ۷-۲ بخش تاریخی بارسلون، ارتباط کاتالونیا و بندر
۶۰	..... تصویر ۸-۲ تا ۱۲-۲ گذر رامبلا
۶۱	..... تصویر ۱۳-۲ گذر بیوکنن
۶۲	..... تصویر ۱۴-۲ نقشه محل قرارگیری گذر بوچانان در شهر گلاسکو
۶۲	..... تصویر ۱۵-۲ نورپردازی خاص در گذر
۶۵	..... تصویر ۱۶-۲ نقشه بافت قدیم تبریز و محل قرارگیری گذر پیاده تربیت
۶۵	..... تصویر ۱۷-۲ گذر پیاده تربیت
۶۷	..... تصویر ۱۸-۲ نقشه محل قرارگیری پیاده راه جنت در بافت مرکزی شهر

- تصویر ۲-۱۹ پیاده راه جنت ۶۷
- تصویر ۴-۱ بافت قدیم و جدید شهر ۹۴
- تصویر ۴-۲ ارتباط حاشیه رودخانه و محله از طریق مسیرهای پلکانی ۹۴
- تصاویر ۴-۳ تا ۴-۴ بازار قدیم شهر ۹۷
- تصویر ۴-۵ موقعیت قرارگیری بازار در بافت قدیم و محله قلعه ۹۷
- تصویر ۴-۶ قطع ارتباط گذر و محله از طریق سه طبقه خیابان شریانی ۹۹
- تصویر ۴-۷ نمونه ای از یک شوادان ۱۰۵
- تصویر ۴-۸ نمونه ای از یک ساباط ۱۰۵
- تصویر ۴-۹ ایجاد سایه در معابر ۱۰۵
- تصویر ۴-۱۰ عدم وجود مکان مناسب به جهت استراحت استفاده کنندگان از فضا ۱۰۶
- تصویر ۴-۱۱ نبود آبخوری در فضاهای شهری. بازار قدیم ۱۰۶
- تصویر ۴-۱۲ عدم وجود کف سازی مناسب و تنوع در استفاده از مصالح ۱۰۷
- تصویر ۴-۱۳ ایجاد چهره ای زشت توسط زباله ها در فضا ۱۰۷
- تصویر ۴-۱۴ سیمای بخشی از محله قلعه به روزگار آبادانی ۱۰۹
- تصویر ۴-۱۵ نمودی از ریز دانگی قطعات در سیمای شهر ۱۱۰
- تصویر ۴-۱۶ استفاده از آجر در نمای ساختمان ها، سر درخانه ای در محله قلعه ۱۱۱
- تصویر ۴-۱۷ سیمای بخشی از محله قلعه ۱۱۱
- تصاویر ۴-۱۸ تا ۴-۱۹ تفاوت تعداد بازشوها در ساخت و سازهای قدیم و جدید ۱۱۵
- تصویر ۴-۲۰ بازشوها در جداره غربی خیابان امام خمینی ۱۱۵
- تصویر ۴-۲۱ اختلال در دید از طریق لوله کشی نامناسب گاز ۱۱۶
- تصویر ۴-۲۲ ایجاد آشفستگی در فضا از طریق سیم کشی های آشفته ۱۱۶
- تصویر ۴-۲۳ دید محدود به آسیاب های رعنا ۱۱۶
- تصویر ۴-۲۴ دید از یکی از کوچه های محله قلعه به رودخانه ۱۱۶
- تصویر ۴-۲۵ گنبد شیخ اسماعیل قصری ۱۱۷
- تصویر ۴-۲۶ گلدسته حسینیہ ۱۱۷
- تصویر ۴-۲۷ ساباط مرمت شده در ورودی محله ۱۱۷
- تصویر ۴-۲۸ پیچ در پیچ بودن کوچه ها به دلیل مسائل نظامی ۱۱۹
- تصویر ۴-۲۹ جهت گیری معابر به سمت رودخانه ۱۱۹
- تصویر ۴-۳۰ نمونه ای از یک کوچه بن بست ۱۲۰
- تصویر ۴-۳۱ نمونه ای از یک کوچه فرعی ۱۲۱
- تصویر ۴-۳۲ نمونه ای از یک گذر اصلی پیاده ۱۲۱
- تصویر ۴-۳۳ پارک وسایل نقلیه در گشودگی های ایجاد شده ۱۲۳

۱۲۳	تصویر ۴-۳۴ تداخل سواره و پیاده
۱۲۴	تصویر ۴-۳۵ تفکیک کاربری های مختلف در بافت مسکونی
۱۲۴	تصویر ۴-۳۶ اختلاط کاربری های مسکونی و تجاری
۱۲۶	تصویر ۴-۳۷ ورودی با عمق زیاد
۱۲۶	تصویر ۴-۳۸ ورودی با عمق کم و تزئینات بسیار
۱۲۶	تصویر ۴-۳۹ ورودی چند واحد مسکونی از یک ساباط
۱۲۶	تصویر ۴-۴۰ ورودی یک واحد مسکونی زیر یک ساباط
۱۳۴	تصویر ۴-۴۱ پل باستانی دزفول، به جای مانده از دوره ساسانی
۱۳۴	تصویر ۴-۴۲ آسیاب های رعنا به جای مانده از دوره ساسانی
۱۵۶	تصویر ۵-۱ نمونه مبلمان شهری پیشنهادی
۱۵۸	تصویر ۵-۲ گزینه شماره ۱
۱۵۹	تصویر ۵-۳ گزینه شماره ۲
۱۶۰	تصویر ۵-۴ نمونه ای از کت های ایجاد شده در حاشیه رودخانه دز
۱۶۱	تصویر ۵-۵ گزینه شماره ۳
۱۶۳	تصویر ۵-۶ گزینه شماره ۴
۱۶۵	تصویر ۵-۷ خوشه ها و ارتباطات آنها
۱۷۱	تصویر ۵-۸ پرسپکتیو مسیر
۱۷۲	تصویر ۵-۹ طراحی مسیر
۱۷۳	تصویر ۵-۱۰ طراحی مسیر
۱۷۴	تصویر ۵-۱۱ طراحی مسیر
۱۷۵	تصویر ۵-۱۲ طراحی مسیر
۱۷۶	تصویر ۵-۱۳ طراحی مسیر
۱۷۷	تصویر ۵-۱۴ نمای قسمتی از مسیر ارتباطی
۱۷۸	تصویر ۵-۱۵ طراحی نمای مسیر

فهرست نمودارها

۱۵	نمودار ۱-۱ فرآیند تحقیق
۳۶	نمودار ۲-۲ سلسله مراتب سازماندهی فضاها
۷۰	نمودار ۲-۳ جمع بندی اهداف کلی پیاده راه در ارتقاء عملکرد فضای شهری موفق
۷۵	نمودار ۳-۱ دو مرحله اصلی فرآیند طراحی
۷۶	نمودار ۳-۲ مراحل فرآیند طراحی شهری
۸۶	نمودار ۳-۳ مقایسه ساختار سلسله مراتبی و شبکه ای

۹۱	نمودار ۳-۴ مراحل فرآیند تحلیل شبکه
۹۲	نمودار ۳-۵ مراحل فرآیند تحقیق
۱۰۳	نمودار ۴-۱ معیارهای فضای شهری و پیاده راه موفق-راحتی
۱۰۸	نمودار ۴-۲ معیارهای فضای شهری و پیاده راه موفق-منظر
۱۱۸	نمودار ۴-۳ معیارهای فضای شهری و پیاده راه موفق-دسترسی
۱۲۶	نمودار ۴-۴ معیارهای فضای شهری و پیاده راه موفق-فعالیت و عملکرد
۱۳۱	نمودار ۴-۵ معیارهای فضای شهری و پیاده راه موفق-حیات مدنی
۱۳۶	نمودار ۴-۶ معیارهای فضای شهری و پیاده راه موفق-حیات اقتصادی
۱۶۹	نمودار ۵-۱ ترتیب وزن معیارها در گزینه نهایی

فهرست جداول

۲۱	جدول ۲-۱ برداشت از فضای شهری با تاکید بر ویژگی های کالبدی آن
۳۱	جدول ۲-۲ نیازهای انسان در فضاهای شهری و تجلی کالبدی آن
۳۸	جدول ۲-۳ سنت بصری و تجلی کالبدی آن
۴۴	جدول ۲-۴ بررسی طراحی شهری ، ترافیک و پیاده روی در قرن ۱۹
۴۹	جدول ۲-۵ اثرات مثبت و منفی توسعه گردشگری
۵۶	جدول ۲-۶ بررسی نظریات اندیشمندان شهرسازی
۶۳	جدول ۲-۷ خلاصه برداشتی از ویژگی های برنامه ریزی و طراحی برخی خیابانهای پیاده موفق در اروپا
۶۴	جدول ۲-۸ خلاصه برداشتی از ویژگی های برنامه ریزی و طراحی برخی خیابانهای پیاده موفق در آمریکا
۷۱	جدول ۲-۹ معیارها و شاخص های پیاده راه و فضای شهری موفق
۸۴	جدول ۳-۱ مقیاس مقایسات زوجی از منظر ساعتی
۱۴۰	جدول ۴-۱ تحلیل شناخت محدوده مطالعاتی براساس تکنیک سوات
۱۶۴	جدول ۵-۲ ارتباط بین شاخص ها
۱۶۵	جدول ۵-۳ ارتباطات معیارها
۱۶۶	جدول ۵-۴ مقایسه زوجی معیارها بر مبنای هدف اول
۱۶۷	جدول ۵-۵ مقایسه زوجی معیارها براساس یکی از آنها
۱۶۸	جدول ۵-۶ مقایسه گزینه ها بر مبنای هر معیار
۱۶۹	جدول ۵-۷ نتایج نهایی رتبه بندی گزینه ها

فهرست نقشه ها

۹۵	نقشه ۱-۴ موقعیت قرارگیری محله در بافت قدیم.....
۹۶	نقشه ۲-۴ سازمان فضایی محله.....
۹۸	نقشه ۳-۴ گسترش تاریخی دزفول.....
۱۱۱	نقشه ۴-۴ تراکم ساختمانی محله.....
۱۱۲	نقشه ۵-۴ دانه بندی قطعات.....
۱۱۲	نقشه ۶-۴ تعداد طبقات.....
۱۱۳	نقشه ۷-۴ پهنه بندی ارتفاعی.....
۱۱۳	نقشه ۸-۴ طبقه بندی درصد شیب.....
۱۲۳	نقشه ۹-۴ سلسله مراتب شبکه ارتباطی.....
۱۲۸	نقشه ۱۰-۴ کاربری محله.....
۱۳۰	نقشه ۱۱-۴ مقیاس عملکرد فعالیتها.....
۱۳۱	نقشه ۱۲-۴ بنا با پتانسیل گردشگری.....
۱۵۰	نقشه ۱-۵ کاربری پیشنهادی محله.....
۱۵۱	نقشه ۲-۵ سلسله مراتب شبکه ارتباطی پیشنهادی.....
۱۵۲	نقشه ۳-۵ سازمان فضایی پیشنهادی.....
۱۵۳	نقشه ۴-۵ طراحی درون محله.....
۱۵۴	نقشه ۵-۵ طراحی درون محله.....
۱۷۰	نقشه ۶-۵ پلان مسیر ارتباطی.....

فصل اول:

کلیات تحقیق

۱-۱- مقدمه

وجود شهر و فضای شهری، معلول خواسته های انسان است، بنابراین شهر باید پاسخگوی نیازهای جسمی، روحی و روانی انسان باشد؛ اما گاهی تصورات غلط برنامه ریزان و طراحان، منجر به اشتباه گرفتن جای علت و معلول می شود و انسان را در محیط ساخته شده خویش، اسیر و زندانی دیدگاه های نابجای خود می کند. از این روی یکی از نقایص عمده شهرسازی معاصر جهان، سرسپردگی بیش از حد آن به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است. مسیرهای پیاده به عنوان معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی که در آن ها تسلط کامل با عابر پیاده بوده، ابزاری برای فعالیت جمعی محسوب می شوند که کیفیت محیطی را بالا برده و سلامت اجتماعی را تقویت می کنند. در این فصل به منظور بیان کلیات انجام شده در تحقیق، ابتدا موضوع و مساله تحقیق و به دنبال آن اهمیت پرداختن به موضوع و پیشینه تحقیق تبیین و تشریح شده و سپس اهداف و پرسش های مورد توجه در این پایان نامه براساس مباحث مطرح شده مورد شناسایی قرار می گیرند. در بخش روش تحقیق و تجزیه و تحلیل اطلاعات، جزئیاتی از قبیل ابزار سنجش، نرم افزارهای مورد استفاده و حجم جامعه آماری ارائه می گردند. تشریح ساختار پایان نامه و مباحث ارائه شده در هریک از فصول در قالب بخش رویه تحقیق انجام شده و در بخش مشکلات تحقیق، مسائل حادث و پیش بینی نشده در مسیر تحقیق بیان شده است.

۱-۲- بیان مسئله

در طول تاریخ، انسان ها همواره با ایجاد فضاهایی در شهر، نیاز ذاتی خود به برقراری روابط اجتماعی را برآورده کرده اند. ساختارهایی که از نظر اجتماعی فعال بوده و امکان ارتباط چهره به

چهره انسانی در درون جامعه شهری و در کالبدی سازمان یافته را فراهم آورده اند. در دنیای امروز فضاهای عمومی برای عبور و مرور وسایل نقلیه بر فضاهایی برای تماس‌ها و ارتباطات اجتماعی - فرهنگی غلبه کرده است؛ حتی جایگزینی فضاهایی برای آمد و شد، به بهای از دست رفتن بسیاری از فضاهای شهری سنتی با عملکرد مهم اجتماعی - فرهنگی منجر شده است؛ با این وجود شهرها نیازمند فضاهایی هستند که به روابط اجتماعی - فرهنگی مردم پاسخ گفته و عملکرد مناسبی داشته باشند. ادراک هویت فضایی، تعلق به یک محیط و درک کیفیت‌های فضاهای شهری، اغلب تنها از طریق پیاده‌روی در محیط قابل دستیابی هستند. تعاملات اجتماعی شهروندان در فضاهای شهری، زندگی اجتماعی را به وجود آورده و تقویت می‌کند.

کم توجهی به مقوله انسان پیاده، نیازها و خواسته‌های او در شهر، وضعیت نامتعادل حاکم بر زندگی و فضای شهری، ضعف حیات مدنی در اثر مناسبات دنیای مدرن، و انجام نگرفتن تحقیق موثر و موشکافانه در این زمینه در کشور ما، لزوم صورت پذیرفتن این تحقیق را بخوبی نمایان می‌کند. احساس نیاز و ضرورت مطالعه در زمینه فوق‌الذکر، هم به لحاظ درگیر بودن بخش عمده‌ای از افراد جامعه با مشکل^۱ و هم به لحاظ پر کردن گوشه‌ای کوچک از خلاء مطالعاتی قابل ملاحظه‌ای که در این ارتباط به چشم می‌خورد، انگیزه اصلی توجه به موضوع عابر پیاده (بویژه در مرکز شهر) در چهارچوب محدوده عنوان این تحقیق بوده است.

نمونه موردی که در این رابطه بررسی خواهد شد بخش کوچکی از شهر دزفول، واقع در بافت قدیمی شهر، حد فاصل بازار قدیم در محله قلعه، و رودخانه دز می‌باشد. این محله از قدیمی‌ترین محله‌های شهر بوده که در حاشیه رودخانه و با اختلاف ارتفاعی نسبت به آن قرار دارد. در گذشته ارتباط رودخانه با محله از طریق مسیرهای پلکانی و پیاده برقرار بوده، اما در طول زمان و احداث جاده ساحلی در حاشیه رودخانه، این ارتباط بسیار کم‌رنگ شده و برای عابرین به سختی صورت می‌گیرد.

^۱ همه ما کم یا بیش و به تناسب حضورمان در شهر این مشکل را در سطحی خاص تجربه کرده ایم.

مسیرهای پیاده (پیاده‌راه‌ها) غالباً دارای مبدا و مقصد مشخصی هستند که افراد را از این طریق تشویق به پیاده روی می‌کنند، در این پروژه نیز تلاش خواهد شد ارتباط دو فضای شهری مهم (رودخانه و بازار قدیم شهر) که هرکدام ارزشی بالا و منحصر به فرد دارند برقرار شود. وجود عناصر مهم و تاریخی بسیار در درون این محله که از مهم‌ترین آنها می‌توان به بازار قدیم شهر، خانه تیزنو، مقبره شیخ اسماعیل قصری اشاره نمود، خود می‌تواند انگیزه کافی برای حرکت در بافت را برای عابری و گردشگران ایجاد نماید. ارتباط این دو فضا از طریق یک محور پیاده، افزایش تعاملات اجتماعی شهروندان در فضاهای شهری، رونق فعالیت‌های اقتصادی و تجدید حیات در مرکز شهر را به دنبال خواهد داشت.

۱-۳- اهمیت موضوع

در شناخت ضرورت و اهمیت موضوع مورد مطالعه، موارد زیر مشخصاً مورد توجه قرار گرفته اند:

الف) اهمیت موضوع از نقطه نظر شهرسازی

اگر بپذیریم که مردم، حرکت و جابجایی آنها موجب حیات شهرها هستند و بدانیم که همه ما بیش از آنچه تصور می‌کنیم در زندگی و فعالیت روزمره خود افرادی "پیاده" هستیم، لزوم توجه به عابر پیاده و معابر پیاده را در برنامه‌ها و طرح‌های شهری در می‌یابیم. پیاده راه‌ها فضاهایی شهری هستند که می‌توانند به وجود آورنده تصویر ذهنی مشخصی در ذهن شهروندان باشند. این فضاها رونق فعالیت‌های اقتصادی و تجدید حیات در مراکز شهرها را به دنبال دارند، لذا وجود ویژگی‌ها و خصوصیتی که پیاده راه‌ها را از یک فضای صرفاً عبوری، تبدیل به یک فضای شهری خوب جهت مکث و حضور بیشتر شهروندان به عنوان یک قرارگاه رفتاری بنماید ضروری خواهد بود.

در اکثر شهرهای معاصر ما غالباً به دلیل غفلت طراحی شهری از توجه به جنبه‌های انسانی فضاهای شهری، مسیرهای شهری یا خیابان‌ها نقش ویژه و یکسویه به عنوان عامل دسترسی و

جابجایی به خود گرفته اند و در نتیجه آن، شوق حضور در خیابان به عنوان فضای شهری از انسان گرفته شده است؛ بدین سبب فعالیت های اجتماعی معنای خود را از دست داده اند و نهایتاً شهر و فضای شهری بیگانه با انسان پدید آمده است. انسان به فراموشی سپرده شد، و حیات شهری معنای خود را از دست داد و شهری بی روح متولد گشت؛ آنچه که در محله قلعه شهر دزفول پس از خیابان کشی های صورت گرفته در درون بافت قدیمی شهر و به دنبال آن جداسازی های صورت گرفته به منظور احداث سه طبقه خیابان شریانی بخوبی مشاهده می گردد. احداث سه طبقه خیابان شریانی به منظور حرکت وسایل نقلیه، موجب قطع ارتباط راحت و آسان ساکنین با حاشیه رودخانه دز گشته است.

متاسفانه به عابرین پیاده و مسیرهای پیاده تا امروز و در طی دهه های اخیر، غالباً به عنوان یک تولیدی ثانویه و پس از شکل گیری دیگر کاربری ها، پرداخته شده است. این روند اشتباه در شهرسازی باعث شده است که معابر پیاده به شکلی نامناسب و ذهنی و بدون توجه به جنبه های عملکردی آنها در شهر و در مراکز شهری سهمی اندک بیابند و به ویژه امروزه در برخورد با پدیده افزایش جمعیت، بسیار مشکل آفرین باشند.

بنابراین احیای پیاده راه ها به عنوان تجلیگاه حضور مردم در فضاهای شهری و قلب تپنده زندگی شهری، از نقطه نظر حرفه شهرسازی مستلزم فراهم آوردن زمینه های اثباتی توسعه و افزایش کیفیت پیاده راه ها و رفع موانع موجود بر سر راه حضور فعال همه انواع گروه های مردمی فارغ از هر گونه تفاوت قومی، نژادی، جنسی، جسمی و فرهنگی و اجتماعی، در فضاهای شهری است.

ب) اهمیت موضوع از نظر حفظ و احیای ارزش های تاریخی

شعار «آینده را باید از گذشته رها کرد» سالیان سال بافت های کهن را درهم کوبیده و این ثروت ها را به نابودی کشانده است. رشد و توسعه شهرها، افزایش جمعیت، شیفتگی 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 بافت های کهن با ارزش (خواسته یا ناخواسته) که هم

اکنون به عنوان ثروت های ملی به شمار می آیند دلیل دیگر بر 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 (حبیبی: ۱۳۷۸ب). در ایران با وجود خسارات جبران ناپذیری که بر پیکره شهرهای تاریخی وارد آمده است (و همچنان این روند تخریب ادامه دارد) و اهمیتی که شهرها به لحاظ گردشگری می توانند داشته باشند لزوم حفاظت از آثار فرهنگی دو چندان می گردد، ضمن آنکه این امر به لحاظ اقتصادی نیز می تواند نتایج مثبت خاص خود را داشته باشد. به سبب آنکه آثار ارزشمند ذکر شده و بافت های کهن مربوطه بنا بر مقیاس انسانی و با توجه به حرکت کند پدید آمده اند، حرکت سریع به عنوان اولین عوامل تخریب بافت ها نقش ایفا نموده است.

طراحی مسیر پیاده در بافت کهن شهر دزفول به عنوان گام موثر برای حفاظت از بافت و هدایت گردشگران و عابرین، و توجه به فضاهای شهری تاریخی و قدیمی، می تواند اقدامی جهت حیات بخشیدن به بافت و عاملی در امر حفاظت و احیا آن باشد. این مسیرها که مطابق با حرکت انسان برای بافتی مطابق با حرکت او طراحی می شود ضمن معرفی بافت و عناصر با ارزش آن به عنوان یک راوی و یک هادی مناسب، می تواند هر ناآشنایی را با بافت مانوس سازد و برای آشنا می تواند راهی باشد که حیات را در درون بافت جاری سازد.

ج) اهمیت موضوع به دلیل تهدید سلامت انسان پیاده

شهرهای شکل گرفته شده در دوران امروز که با لزوم حرکت سریع و به دنبال آن تسلط اتومبیل ایجاد شدند باعث شد امنیت، آسایش و آرامش از انسان سلب و انسان پیاده به گوشه ای رانده شود. طراحی مسیرهایی منطبق با حرکت پیاده در بافت های شهری، از آنجا که متعلق به همه کسانی خواهد بود که در شهر حضور داشته و دارند نیازمند انعطاف پذیری، تنوع در فعالیت ها و فضاها، تامین ایمنی و امنیت و احساس تعلق به فضا می باشد که در نهایت ارتقاء کیفی مسیر، ارتقاء روابط اجتماعی و رونق حیات شهری را در پی خواهد داشت. اگر بپذیریم که راه رفتن طبیعی ترین و مسلم ترین حق انسان است، پس باید ایمن ترین، آسوده ترین، راحت ترین و سهل ترین شیوه

جابجایی برای همه انسان ها صرف نظر از ناتوانی ها و تفاوت های فردی نیز باشد. آنچه در محیط های شهری ما به وضوح دیده می شود کم توجهی و حتی گاهی بی توجهی به انسان پیاده است. عابرین پیاده در طول مسیر خود با طیف وسیعی از دشواری ها و خطرات روبرو می گردند که سلامتشان را (چه به لحاظ جسمانی و چه روانی) به مخاطره می اندازد. عدم دسترسی راحت و ایمن به حاشیه رودخانه برای عابرین پیاده و برخورداری از پتانسیل های آن در شهر دزفول و تداخل بسیار زیاد حرکت سواره و پیاده در محله مورد مطالعه، که موجب تهدید سلامت انسان می شود خود بهترین دلیل برای پرداختن به موضوع باشد.

د) اهمیت موضوع به دلیل تهدید سلامت زندگی اجتماعی در مراکز شهری

اگر بپذیریم برقراری کنش های متقابل اجتماعی در میان ساکنین شهر لازمه وجود شهری زنده و پویاست و این کنش های اجتماعی غالباً در میان ساکنین شهر در فضاها و عرصه های عمومی شهر شکل می گیرند؛ با نگاهی به شهرهایمان در می یابیم که اکثر خیابان ها (به عنوان عرصه های عمومی) بدون هرگونه بار مثبت فرهنگی و اجتماعی تنها محل "گذر" شده اند (آن هم نه گذری امن و آسوده)؛ و این در حالی است که دسترسی پیاده در سنت شهرسازی کهن ما و به عنوان نمونه در شهر دزفول با منزلت های اجتماعی و فرهنگی همراه بوده و در کنار حرکت پیاده و فعالیت هایی چون خرید در محل هایی مثل بازار برقراری شرایطی برای تسهیل تماس ها و روابط اجتماعی همواره مورد نظر بوده است.

امروزه برخلاف گذشته، اغلب مراکز شهری ما خود زمینه ساز بروز انواع مشکلات اجتماعی و اخلاقی گردیده اند: تراکم بیش از اندازه عابرین در معابری تنگ و غیر کافی و در محیطی آلوده و مخاطره آمیز، نه فقط جایی برای برقراری روابط اجتماعی سالم باقی نگذاشته، بلکه ظرفیتی برای بروز انواع نارسایی ها و آسیب های اجتماعی را در خود جمع آورده است. پس افزایش توجه به این محیط ها از این دیدگاه نیز ضروری است. پیاده راه ها، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آنها تسلط کامل با عابر پیاده بوده و از وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس دهی به

زندگی جاری در معبر استفاده می شود. پیاده راه ابزاری برای فعالیت جمعی است بخصوص در ارتباط با اقتصاد شهری، کیفیت محیطی و سلامت اجتماعی؛ و این خود می تواند عاملی جهت ارتقاء عملکرد فضاهای شهری به شمار آید.

۱-۴-اهداف تحقیق

اهداف کلی این تحقیق را می توان به صورت زیر بیان نمود:

- ۱- یکی از اصلی ترین هدف احیای پیاده راه ها ، جاری شدن سرزندگی و نشاط در دل فضاهای عمومی و شهرهایی است که انسان معاصر در آنها زندگی می کند.
 - ۲- احیا و ارتقاء عملکرد فضاهای شهری با تکیه بر پیاده راه ها .
- برای اهداف بیان شده اهداف خردتری بیان می گردد:
- ۱- ایجاد فرصت های برابر دسترسی به تسهیلات و خدمات شهری برای عموم مردم.
 - ۲- ارتقاء عملکرد فضاهای شهری و زمینه سازی برای تقویت و جذب گردشگر.
 - ۳- حفظ پتانسیل های تاریخی و فرهنگی محیط و سازگاری با تغییرات جدید (باز زنده سازی بافت ، فعال کردن و رونق اقتصادی).

۱-۵-سوالات تحقیق

سوالات این تحقیق عبارتند از:

- ۱- نقش پیاده راه در ارتقاء عملکرد فضاهای شهری چیست؟
- ۲- مهم ترین عاملی که بتواند ارتباط فعال بین دو فضای شهری بازار و رودخانه دز را برقرار نماید، چیست؟
- ۳- آیا امکان زنده و فعال نمودن بافت تاریخی از طریق طراحی مسیر پیاده وجود دارد؟

۱-۶-روش تحقیق

روش تحقیق این پایان نامه با توجه به ماهیت پروژه محوری موضوع، براساس روش فرآیند طراحی شهری می باشد. بر این اساس در بخش نخست با تکیه بر مطالعات کتابخانه ای، داده های