

## بررسی پیاده مداری محلات شهری معاصر ایران با رویکرد نوشهرگرایی (نمونه موردی: محله کبابیان، همدان)

سعید مرآتی\*

تاریخ دریافت مقاله: ۹۴/۱۰/۹

تاریخ پذیرش مقاله: ۹۴/۱۲/۱۵

### چکیده

امروزه با رشد جمعیت و توسعه شهرنشینی، شهرها با مشکلات بسیاری مواجه شده‌اند که تأثیر این مشکلات در محلات شهری که در واقع هسته اولیه تشکیل دهنده شهرها می‌باشند بیشتر به چشم می‌خورد. یکی از مهم‌ترین مشکلات و معضلات شهری گسترش افقی شهرها و از بین رفتن پایداری در محلات شهری می‌باشد. در سال ۱۹۸۰ جنبشی تحت عنوان نوشهرگرایی در آمریکا به وجود آمد که لازمه برطرف کردن این مشکلات را بازگشت به الگوهای سنتی برای محلات شهری می‌داند. یکی از اصول مهم در نوشهرگرایی قابلیت پیاده‌روی در محلات شهری می‌باشد و سنجش شاخص‌های پیاده‌روی برای جذب افراد پیاده در فضای شهری در اجرای این شاخص امری ضروری است. به همین منظور در این مقاله به قابلیت پیاده‌روی در محله کبابیان با توجه به اصول نوشهرگرایی پرداخته شده است. روش تحقیق این مقاله توصیفی-تحلیلی بوده و از تحلیل آماری جهت تدقیق پژوهش استفاده شده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که وضعیت محلات معاصر شهر همدان به‌عنوان نمونه موردی مناسب نبوده و این کیفیت در شرایط حاضر شهرسازی ایران مورد کم‌توجهی قرار گرفته است.

### واژگان کلیدی

نوشهرگرایی، پیاده مداری، تعاملات اجتماعی، محله کبابیان همدان

## مقدمه

با رشد و افزایش ابعاد شهرنشینی در طی چند سال اخیر شهر و شهرسازی با مشکلات جدیدی مواجه شده است. این موضوع در شهرهای بزرگ محسوس تر و مشکل آفرین تر بوده است. تسلط اقتصادی، صنعتی، وسایل حمل و نقل و رشد جمعیت شهری از یک طرف معلول کاهش مرگومیر و بهبود شرایط اقتصادی و از طرف دیگر معلول مهاجرت‌های روستا-شهر می‌باشد که باعث به وجود آمدن مشکلات فراوانی شده که از جمله می‌توان به گسترش افقی شهرها و ازهم‌پاشیدگی محلات شهری شده اشاره کرد. نوشهر گرایی برای برطرف کردن این مشکلات و معضلات و در پاسخ به نتایج اجتماعی، زیست‌محیطی و پراکنش ناشی از توسعه‌های حومه‌ای در آمریکا به وجود آمد و به یکی از رویکردهای جدی در شهرسازی قرن بیستم تبدیل گردیده و تمرکز آن توجه به انسان در برنامه‌ریزی شهری است. در معرفی مفهوم نوشهر گرایی، مهم‌ترین اصول آن درده مقوله دسته‌بندی شده‌اند که قابلیت پیاده‌روی یکی از مهم‌ترین اصول در پایداری محلات شهری به حساب می‌آید.

حرکت پیاده، طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابجایی انسان در محیط است و پیاده‌روی هنوز مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است (جهان‌شاه پاکزاد، ۱۳۸۴). امروزه اگرچه خودروی شخصی در ۶۰ سال گذشته به میزان قابل توجهی به سطح حرکت شهروندان کمک کرده است اما عوارض منفی آن نیز رو به افزایش می‌باشد (Hall, 2001). نوشهر گرایی معتقد است تقویت حرکت پیاده در یک بافت موجب سرزندگی و پویایی آن شده و می‌تواند حیات دوباره‌ای به زندگی ساکنان بخشد. به همین دلیل در برنامه‌ریزی مجدد کاربری‌ها در یک بافت شهری، تأکید ویژه‌ای بر قرارگیری عناصر شهری در فاصله ۱۰ دقیقه پیاده‌روی تا خانه و محل کار، طراحی خیابان به صورت یک محیط صمیمی، جذاب و راحت پیاده، وجود گذرگاه‌های پیاده بدون تردد سواره در موارد خاص می‌کند. مقاله حاضر در نظر دارد که با ایجاد قابلیت پیاده‌روی در محله کبابیان همدان با توجه به اصول نوشهر گرایی در جهت رفع مشکلات و معضلات موجود در این محدوده بپردازد.

## روش‌شناسی

روش تحقیق این مقاله به لحاظ هدف از نوع کاربردی می‌باشد؛ زیرا ابتدا با استفاده از روش اسنادی یعنی بررسی کتب، مقالات و منابع اینترنتی، مبانی نظری برنامه‌ریزی محله و اصول نوشهر گرایی تدوین شده و سپس با جمع‌بندی نتایج حاصل از آن شاخص‌های مطالعاتی تحقیق که نمونه مطالعه محله کبابیان می‌باشد، پرداخته می‌شود. این پژوهش از لحاظ ماهیت از نوع تحلیلی می‌باشد که در آن شرایط و ویژگی‌های محدوده مورد مطالعه مورد تحلیل محتوایی قرار گرفته سپس به منظور بررسی شاخص‌های مطالعاتی و ارائه راهبرد پیشنهادی، از تکنیک SWOT مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

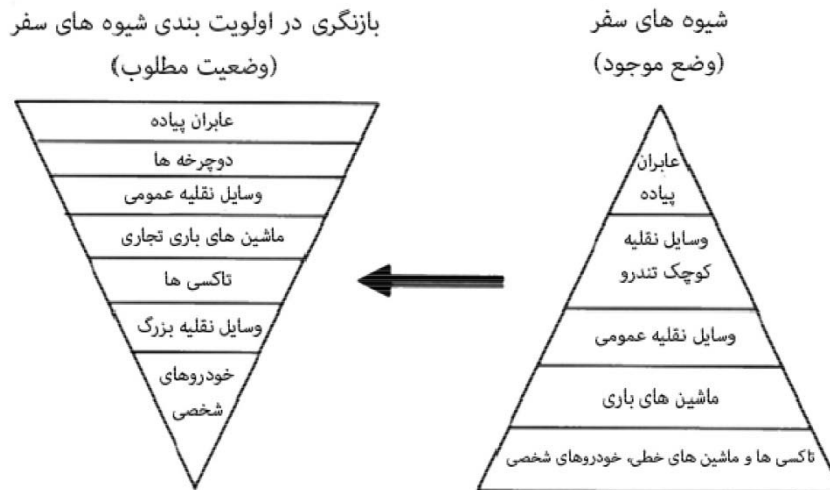
## پیشینه و ادبیات تحقیق

در دهه ۱۹۸۰ میلادی تعداد زیادی از معماران و شهرسازان آمریکایی از فرسودگی و زوال مراکز شهری و افزایش فزاینده جوامع محلی که پراکنده و متفرق، مبتنی بر اتومبیل و دارای فاصله با مراکز شهری بودند، اظهار نارضایتی کردند. در سال پایانی دهه ۱۹۸۰ و ابتدای دهه ۱۹۹۰ این نارضایتی منجر به ظهور نهضت نوشهر گرایی شد (www.smartergrowth.net). مهم‌ترین سندی که به تشریح محتوای نظری نهضت نوشهر گرایی می‌پردازد، منشور نوشهر گرایی است. این منشور که در سال ۱۹۹۶ میلادی و پس از برگزاری کنگره ۴ به عنوان منشور نظری نوشهر گرایی ارائه گشت را می‌توان بیانیه‌ای در مقابل منشور آتن دانست. این منشور تمامی سطوح قابل بررسی در ارتباط با اجتماعات انسانی از بلوک، خیابان و ساختمان، محله، بخش و محور شهری تا منطقه، کلان‌شهر، شهر و شهرک را مورد بررسی قرار می‌دهد و بدین ترتیب هیچ‌یک را انکار نمی‌کند. با این حال توسعه در مرزهای موجود شهرها را در مقابل توسعه پراکنده پیشنهاد می‌کند (Arendt, 1999).

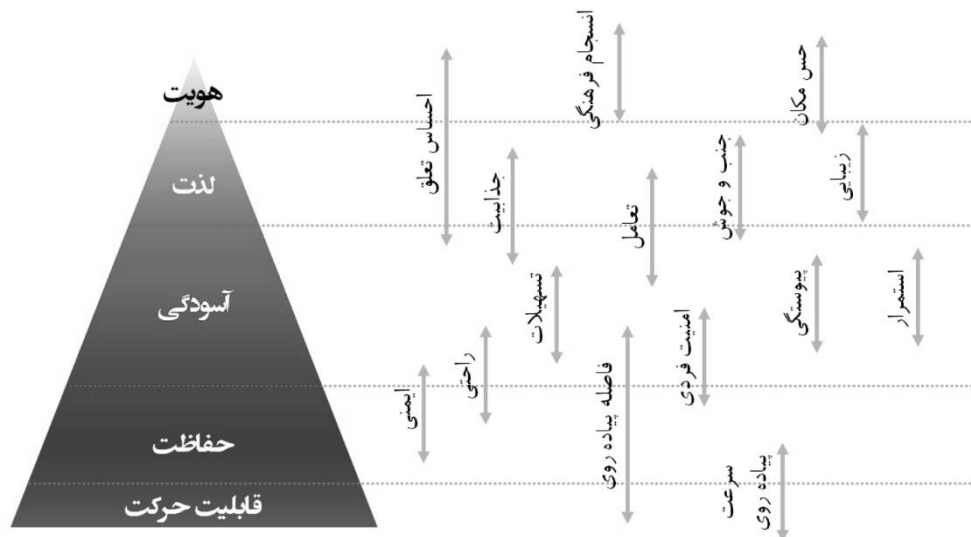
جنبش بازسازی شهرهای اروپایی در سال ۱۹۷۰ همزمان با انتقال ایده‌های نو خردگرایی به شهرهای اروپایی به وجود آمد. از افرادی که در این زمینه تلاش زیاد کرده است، لئون کریر بوده است. اصلی‌ترین زمینه‌های این جنبش اروپایی (بازسازی شهری)، عبارت‌اند از:

- ۱- حفاظت و نگهداری فیزیکی و اجتماعی از شهرها و مراکز تاریخی به عنوان الگوها و مدل‌های مطلوب برای زندگی اروپایی.
- ۲- درک فضای شهری به عنوان المان‌ها و عناصر مهم در مورفولوژی شهری.

۳- افزایش آگاهی و شناخت از تاریخ شهر که باعث انتقال اطلاعات مهمی می‌شود که در باززنده‌سازی شهرها و محلات مهم می‌باشند و باید به‌عنوان اساس کار در بازسازی قرار گیرند.



شکل ۱. جایگاه و سهم عابر پیاده در نظام حمل و نقل (منبع: معینی، ۱۳۸۵: ۱۲)



تصویر ۲- سلسله‌مراتب نیازهای عابر پیاده (Mateo-Babiano, 2003: 7)

واژه "نیو" (New) در نوشهرگرایی جنبه‌های متعددی دارد. این واژه تلاشی برای به‌کارگیری اصول کهن شهرسازی - تعریف مجدد زندگی خیابانی و مقیاس انسانی - برای حومه‌های شهری قرن بیست و یکمی است.

این واژه تلاشی برای ارتقای شهرسازی سنتی برای انطباق با زندگی مدرن امروز و پیچیدگی‌های روزافزون اقتصادی است (ذاکر حقیقی، ۱۳۸۴). نوشهرگرایی به‌طور کلی یک مجموعه طراحی شهری است که ساختمان‌های دارای سبک نوستالژی را برای شکل دادن به

محله‌های نسبتاً پرتراکم، قابل پیاده‌روی و دارای کاربری مختلط پیشنهاد می‌کند (Marshall, 2003).

جنبش نوشهرگرایی به‌سرعت در سطح ایالات متحده به‌منظور توسعه اجتماعات محلی به رسمیت شناخته شد. به‌عنوان مثال در سال ۱۹۸۱ در دهکده تفریحی سی ساید واقع در فلوریدا مورد استفاده قرار گرفت. توسعه سی ساید<sup>۱</sup> و دیگر جوامع محلی چون کنت لند<sup>۲</sup>، ام

دیو<sup>۳</sup> سبب شد تا نهضت نوشهرگرایی در کانون توجه ملی قرار بگیرد. به‌طوری‌که بر اساس این نگرش تا به حالی بیش از ۳۰۰ شهر جدید در آمریکا ساخته شده و یا در حال ساخته‌شدن است و شهرهای بسیاری نیز بر اساس این نگرش مورد مداخله قرار گرفتند

(Dutton, 2000). از جمله مشهورترین نظریه‌پردازان در زمینه نوشهرسازی محققانی هستند که هر یک در تخصصی خاص در توسعه نوشهرسازی پرداخته‌اند.

جدول ۱: مستندسازی و جمع‌بندی نهایی متغیرهای ارزیابی پیاده‌مداری (منبع: نگارنده)

| معینی (۱۳۸۵) | Wood et al (2010) | Abley (2005) | Pikora et al (2003) | Millington et al (2009) | Al-Hagla (2009) | Ewing et al (2006) | Cerin et al (2007) | Inani Azmi & Abdul Karim (2011) | Sapawi & Said (2012) | متغیر                                 | ابعاد              |
|--------------|-------------------|--------------|---------------------|-------------------------|-----------------|--------------------|--------------------|---------------------------------|----------------------|---------------------------------------|--------------------|
| *            | *                 | *            | *                   | *                       |                 |                    | *                  | *                               | *                    | دسترسی به خدمات و نیازهای روزانه      | دسترسی             |
|              | *                 | *            | *                   | *                       |                 |                    |                    | *                               |                      | دسترسی به خدمات و نیازهای هفتگی       |                    |
| *            |                   | *            |                     |                         | *               |                    |                    | *                               |                      | دسترسی به ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی |                    |
|              | *                 |              | *                   |                         |                 | *                  |                    | *                               | *                    | دسترسی به پارک‌ها و فضای عمومی محله   | امنیت و ایمنی      |
| *            | *                 | *            | *                   | *                       | *               |                    | *                  | *                               | *                    | امنیت در مقابل جرم                    |                    |
| *            |                   | *            |                     |                         |                 | *                  | *                  | *                               | *                    | امنیت زنان و کودکان                   |                    |
| *            | *                 | *            | *                   | *                       | *               | *                  | *                  | *                               | *                    | ایمنی در ارتباط با وسایل نقلیه        |                    |
| *            | *                 | *            | *                   | *                       | *               | *                  | *                  | *                               | *                    | حجم ترافیک سواره                      |                    |
|              |                   | *            | *                   | *                       | *               |                    |                    |                                 | *                    | نور مناسب                             | تسهیلات پیاده      |
| *            | *                 |              | *                   | *                       | *               | *                  | *                  | *                               | *                    | مکانی برای پیاده‌روی                  |                    |
| *            |                   |              | *                   | *                       | *               | *                  | *                  | *                               | *                    | مبلمان                                |                    |
| *            | *                 |              | *                   | *                       | *               |                    |                    |                                 | *                    | شیب مناسب برای پیاده‌روی              | تسهیلات پیاده      |
| *            | *                 | *            | *                   | *                       | *               |                    |                    | *                               | *                    | عرض مناسب پیاده‌روها                  |                    |
| *            | *                 | *            | *                   | *                       | *               | *                  | *                  | *                               | *                    | کفپوش مناسب                           | عناصر کیفی         |
| *            | *                 | *            | *                   | *                       | *               | *                  | *                  | *                               | *                    | پیوستگی مسیرها                        |                    |
| *            | *                 | *            | *                   | *                       | *               |                    |                    | *                               | *                    | تراکم پیاده‌ها                        |                    |
| *            | *                 | *            | *                   | *                       | *               | *                  | *                  | *                               | *                    | احساس آزادی                           |                    |
| *            | *                 | *            | *                   | *                       | *               | *                  | *                  | *                               | *                    | درختان                                | عناصر کیفی         |
|              |                   | *            | *                   | *                       | *               | *                  | *                  | *                               | *                    | خوانایی                               |                    |
|              |                   | *            | *                   | *                       | *               | *                  | *                  | *                               | *                    | رعایت مقیاس انسانی                    | ملاحظات زیست محیطی |
|              | *                 | *            | *                   | *                       | *               | *                  | *                  | *                               | *                    | پاکیزگی                               |                    |
| *            | *                 |              | *                   | *                       | *               |                    |                    | *                               | *                    | آلودگی هوا                            |                    |
|              |                   | *            | *                   | *                       | *               |                    |                    | *                               | *                    | آلودگی صوتی                           |                    |

جانانات بارنت و الیزابت پلاتر زیرک که نیاز به طراحی مناطق به شکل مجموعه‌ای از محلات، نواحی و محورهای شهری را تبیین می‌کنند. والتر کولاش راه‌حلی را برای سازمان‌دهی سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی در انبوهی فزاینده از معابر شریانی ارائه می‌دهد. مارگ ویس برنامه مسکن ملی معروف به امید شش (Hope VI) را معرفی می‌کند. برنامه‌ای که محلاتی با کاربری مختلط به همراه تنوعی از اقدار گوناگون را جایگزین طرح‌های مسکن با عملکرد نامناسب می‌کند. جان نور کوئیست شهردار بزرگراه ستیز میلواکی معتقد است که بولوارهای سنتی و خیابان‌های محلی به ارزش شهرها می‌افزایند درحالی‌که بزرگراه‌ها از ارزش آن‌ها می‌کاهند. ویلیام لیبرمن ارتباط بین حمل‌ونقل عمومی و محلات انبوه و پیاده مدار را به تفصیل بیان می‌کند. الیزابت مول رشد بی‌رویه و پراکنده شهری و مبتنی بر

خودرو را به دلیل تأثیرات منفی آن بر قشر ضعیف جامعه (شامل فقرا، سالمندان، زنان و کودکان) موردانتقاد قرار می‌دهد. بیل لرتز به ارتباط بین ضوابط مدبرانه طراحی گرافیکی و محلاتی که دارای کاربری مختلط هستند و ارزش اقتصادی‌شان را محقق و حفظ می‌کنند، اشاره دارد. سرانجام، توماس کومیتا دوران کودکی خود در پنسیلوانیا را به یاد آورده و از غنای پارک‌ها، محدوده‌های روستایی و میادین بازی آن دوران می‌گوید و تبیین می‌کند که چگونه این تعادل می‌تواند به محلات و فضاهای بازشان بازگردد (دانش و بصیری مؤدبی، ۱۳۸۷).

## اصول پیشنهادی جنبش نوشهرگرایی

نوشهرگرایی تمامی سطوح قابل‌بررسی جوامع انسانی، از بلوک و خیابان گرفته تا کلان‌شهر و منطقه را مدنظر قرار داده و در رابطه با هر کدام اهداف روشنی را برای خود در پیش گرفته است. اگرچه جنبش نوشهرگرایی در رابطه با توسعه‌های مسکونی جدید به وجود آمده است ولی همواره بر توسعه‌های درون بافت<sup>۴</sup> و اصلاح بافت‌های موجود تأکید کرده است و یکی از مخالفان جدی گسترش افقی شهر<sup>۵</sup> و در نتیجه هدر رفتن زمین می‌باشد (Nozzi, 2005). در همین راستا طرفداران جنبش نوشهرگرایی اصولی را به‌منظور اصلاح بافت‌های موجود در نظر گرفته‌اند که ماهیتی مشابه با اصول مطرح‌شده برای توسعه‌های جدید شهری توسط نوشهر گرایی دارد. این اصول تا به امروز در پروژه‌های بسیاری مورداستفاده قرار گرفته‌اند و موفقیت‌های چشمگیری را به همراه داشته است (CNU & HUD).

جدول ۲- مهم‌ترین اصول نوشهرگرایی

|  |   |
|--|---|
| ۱- قابلیت پیاده‌روی                        | نوشهرگرایی معتقد است تقویت حرکت پیاده در یک بافت موجب سرزندگی و پویایی آن شده و می‌تواند حیات دوباره‌ای به زندگی ساکنان بخشد.   |
| ۲- اتصال و پیوستگی                         | شبکه ترافیکی پیوسته و برخوردار از سلسله‌مراتب روشن به‌عنوان عضوی جدایی‌ناپذیر در جنبش نوشهرگرایی در گستره وسیعی از الگوهای خیابانی دیده می‌شود  |
| ۳- ایجاد کاربری‌های مختلط                  | در سازمان‌دهی مجدد یک بافت، استفاده از کاربری‌های مختلط می‌تواند موجب فعال شدن بافت شده و فضای بیشتری را برای پیاده‌روی و دوچرخه به وجود آورد.  |
| ۴- ایجاد گونه‌های مختلف مسکن در بافت       | نوشهر گرایی معتقد است که در یک اجتماع انسانی، وجود انواع، اندازه‌ها و قیمت‌های مختلف برای واحدهای مسکونی در مجاورت یکدیگر برای بالا رفتن تعاملات اجتماعی در محله  |
| ۵- افزایش تراکم در بافت                    | افزایش تراکم موجب می‌شود مساکن، فروشگاه‌ها و خدمات به یکدیگر نزدیک‌تر شده و فواصل کاهش‌یافته و از گسترش افقی شهر جلوگیری شود.   |
| ۶- حفظ و تقویت ساختارهای سنتی              | تأکید بر حفظ ساختارهای شکل‌گرفته، وجود فضاهای عمومی در مرکز محله  |
| ۷- توجه به بناهای واجد ارزش تاریخی در بافت | اهمیت ویژه‌ای به حفاظت از بناهای باارزش تاریخی موجود به‌خصوص بناهای عمومی و مدنی موجود در یک بافت قائل است.   |
| ۸- استفاده از مشارکت ساکنان                | نوشهرگرایی در تمام مراحل برنامه‌ریزی محله از مشارکت ساکنان، رهبران اجتماعی، سیاستمداران، مأموران دولتی، توسعه‌دهندگان و مؤسسات محلی استفاده می‌کند.   |
| ۹- حفظ و تقویت فضاهای باز عمومی و سبز      | حفظ و تقویت فضاهای عمومی همانند پیاده‌راه‌ها، میادین و پارک‌ها و ساختمان‌های عمومی و فضاهای تجمع، به‌منظور ایجاد ملاقات غیررسمی و تماس‌های اجتماعی با سایر افراد موجب می‌شود.                                     |
| ۱۰- تقویت حمل‌ونقل عمومی                   | ایجاد شبکه پیوسته‌ای از خطوط حمل‌ونقل عمومی که شهرهای بزرگ، کوچک و محلات را به یکدیگر متصل می‌کند، به کاهش معضلات آلوده‌شد کمک کرده و موجب حفظ انرژی و بهبود کیفیت هوا شده و ساکنین را به پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری |

## معرفی محله کبابیان

محله کبابیان به‌عنوان یکی از قدیمی‌ترین محلات باقیمانده از محله‌های بافت تاریخی همدان و در مجاورت نزدیکی بازار و میدان مرکزی شهر همدان واقع است در منطقه محصور بین خیابان‌های بوعلی و شریعتی و چهارباغ خواجه رشید در حلقه اول کمربندی شهر همدان قرار گرفته است. نزدیکی آن به مرکز شهر همدان و ارتباط آن با مراکز تجاری و اداری مهم شهر از یک‌سو و ارزش هویتی آن به لحاظ وجود ابنیه ارزشمند قدیمی در آن و معرف بودن محله به‌عنوان مکانی شناس در اذهان شهروندان از روزگاران قدیم تا اکنون از

سوی دیگر، اهمیت آن را دوچندان نموده است. اهمیت بررسی اصول نوشهرگرایی خصوصاً قابلیت پیاده در این محله که به نوبه خود بسیار باارزش بوده بالأخص در زمینه حل مشکل ترافیکی موجود در بافت محله‌ای و همچنین می‌تواند در هویت بخشیدن به معماری و شهرسازی نابسامان و بی‌نظم محله‌ای در محدوده کبایان تأثیر بسزایی داشته باشد.

جدول ۳- تجزیه تحلیل و بررسی شاخص‌های معرفی شده در ایجاد پیاده راه در محله کبایان بر اساس جدول سوات

| شاخص               | نقاط قوت   | نقاط ضعف  | فرصت‌ها   | تهدیدها  |
|--------------------|--|---|---|--|
| امنیت              | ۱- عدم وقوع جرم و جنایت در این مسیر<br>۲- عدم احساس ترس در ساعت‌های مختلف شبانه‌روز<br>۳- روشنایی در روز                 | ۱- عبور مرور موتورسوار<br>۲- خلوت بودن معبر در شب<br>۳- عدم روشنایی مناسب در شب   | ۱- حجم تردد بالای عابر و اتومبیل در خیابان‌های اطراف محله<br>۲- نزدیکی به مرکز شهر و هم‌جواری با خیابان‌های اصلی              | ۱- وجود کوچه‌های قدیمی نفوذناپذیر در اطراف محله  |
| ایمنی              | ۱- سهل‌العبور بودن مسیر<br>۲- نبود سد معبر   | ۱- لغزنده بودن در زمستان<br>۲- عبور و مرور و ترافیک سواره در مسیر بسیار زیاد می‌باشد.   | ۱- پراهمیت بودن معبر به لحاظ ارتباط دو خیابان اصلی جهت رسیدگی به مشکلات معبر و کف‌پوش آن                                      | ۱- عدم توجه مسئولین و رسیدگی به مشکلات ترافیکی و پیاده‌روهای کوچه کبایان   |
| مبلمان             | ۱- شیب مناسب<br>۲- وجود درختان در پیاده‌رو   | ۱- کمبود روشنایی معابر<br>۲- عدم وجود نیمکت<br>۳- عدم وجود آب‌نما<br>۴- عدم وجود کف‌پوش مناسب<br>۵- نامناسب بودن نمای ساختمان‌ها            | ۱- پتانسیل کوچه کبایان برای ایجاد مبلمان شهری با توجه به اهمیت معبر به دسترسی خیابان‌های اصلی و آرام‌سازی این معبر            | ۲- حجم تردد بالای اتومبیل و سطح سرویس بالای خیابان زمینه ایجاد معبری آرام را کاهش می‌دهد و نقش ترافیکی این معبر بیشتر از نقش اجتماعی آن است          |
| فعالیت‌های اجتماعی | ۱- قدم زدن در روز<br>۳- رسیدگی به کارهای اداری<br>۳- حضور زنان و کودکان در روز<br>۴- رفتار مغازه‌داران و کاربران در معبر | ۱- عدم حضور زنان و کودکان در شب<br>۲- عدم نشستن در فضای باز در شب<br>۳- عدم حضور برای گذران اوقات فراغت                                     | ۱- وجود کاربری‌های خرید روزانه در محله کبایان و کوچه‌های اطراف آن<br>۲- وجود مسجد در مرکز محله و تعاملات اجتماعی در مرکز محله | ۱- وجود کاربری‌های شهری و غیر محله‌ای در اطراف محله و خیابان که زمینه ورود افراد غیربومی به محله را مهیا می‌سازد و باعث کاهش تعاملات اجتماعی می‌گردد |
| دسترسی             | ۱- دسترسی به غذایه‌فروشی<br>۲- دسترسی به عابر بانک‌ها<br>۳- دسترسی به کیوسک‌های تلفن برای عموم                           | ۱- نامناسب بودن عرض پیاده<br>۲- نامناسب بودن معبر برای عبور معلولین<br>۳- عدم دسترسی معلولین به کیوسک تلفن<br>۴- عدم دسترسی به ایستگاه پلیس | ۱- دسترسی به خیابان‌های اصلی در اطراف محله و مرکز شهر<br>۲- دسترسی به ایستگاه اتوبوس و وسایل نقلیه عمومی رد خیابان‌های مجاور  | ۱- عدم رعایت سلسله‌مراتب در معابر اطراف  |

| شاخص               | نقاط قوت   | نقاط ضعف   | فرصت‌ها   | تهدیدها   |
|--------------------|--|--|---|---|
| حمل‌ونقل           | ۱- دسترسی به پارکینگ<br>۲- وسیله نقلیه عمومی برای رفتن به محل کار  | ۱- عدم دسترسی به خط‌کشی عابر پیاده<br>۲- عدم دسترسی به چراغ راهنمایی   | ۱- وجود پارکینگ در محلات مجاور                                | ۱- دسترسی افراد غیر محلی به مرکز محله برای عبور یا پارک<br>۲- حجم تردد بالا نسبت به ظرفیت<br>۳- عدم محدودیت برای عبور ترافیک غیر محلی در معابر محله |
| جذابیت و سرسبزی    | ۱- مناسب بودن هوا<br>۲- سایبان درختان در تابستان<br>۳- وجود فعالیت | ۱- خستگی هنگام پیاده‌روی در این مسیر<br>۲- عدم وجود گل‌کاری<br>۳- عدم وجود جوی آب<br>۴- عدم وجود پرسپکتیو و ظاهر مناسب | ۱- وجود مرکز محله کبایان و امکان تبدیل آن به فضای سبز محله‌ای | ۱- عدم وجود کاربری فضای سبز در محدوده   |
| آثار تاریخی و هنری | ۱- وجود حمام و مسجد و خانه نراقی‌ها در محله                        | ۱- عدم وجود آثار هنری و مجسمه‌ها و المان شهری در مسیر  | ۱- نزدیکی به آرامگاه بوعلی                                    | ۱- ساخت‌وساز و از بین بردن ساختمان‌های قدیمی و تبدیل آن‌ها به مجتمع‌های مسکونی و تجاری  |

### نتایج حاصل از تحلیل جدول سوات با توجه به شاخص‌های ایجاد پیاده راه

۱- **امنیت:** یکی از مهم‌ترین شاخص‌های ایجاد پیاده راه می‌باشد با مقایسه و بررسی این شاخص در محله کبایان مشاهده می‌شود که برای برقراری این شاخص باید اقداماتی صورت بگیرد تا تأمین روشنایی در شب پویاسازی و ایجاد سرزندگی به وجود آید و برای بین بردن ضعف‌ها و همچنین جلوگیری از ورود وسایل نقلیه و موتورسیکلت در معبر و انتقال ترافیک به معابر اطراف باید چاره‌ای اندیشید.

۲- **ایمنی:** یکی دیگر از شاخص‌های ایجاد پیاده راه وجود ایمنی در معبر می‌باشد با مشاهده نقاط ضعف و قوت در این مسیر متوجه می‌شویم که با ایجاد کف‌پوش مناسب و همچنین عدم عبور و مرور وسایل نقلیه و توجه بیشتر مسئولین به خصوص شهرداری در ایجاد ایمنی در این معبر می‌توان این شاخص را ارتقا داد.

۳- **مبلمان:** متأسفانه در این معبر به‌شدت با کمبود مبلمان شهری مواجه هستیم که با توجه به پتانسیل این معبر، ایجاد مبلمان شهری بسیار حائز اهمیت می‌باشد.

۴- **فعالیت‌های اجتماعی:** این معبر به دلیل به دلیل قرارگیری در بین محله‌های قدیمی چون کولانج و ذوالریاستین و ارتباط محلی خوب با محلات مجاور و همچنین وجود مرکز محله و مسجد دارای تعاملات اجتماعی نسبتاً خوبی بین افراد محله می‌باشد که البته با ساخت‌وسازهای جدید و تخریب ساختمان‌های قدیمی تا حدودی این تعاملات کم‌رنگ شده است

۵- **دسترسی:** با توجه به عوامل مؤثر در دسترسی به کاربری‌های موردنیاز در این معبر تقریباً اکثر کاربری‌های نیاز روزانه موجود می‌باشد؛ اما به دلیل عدم وجود پیاده‌رو مناسب همچنین مشکلات تردد و عبور مرور برای معلولین و همچنین عدم رعایت سلسله‌مراتب دسترسی مشکلاتی وجود دارد که برای حل این مشکلات و نزدیک کردن معبر به پیاده راه باید چاره‌ای اندیشید.

۶- **حمل‌ونقل:** با بررسی عوامل حمل‌ونقل در این معبر مشخص شد که این معبر به لحاظ بار ترافیکی حجم بسیار بالایی نسبت به سطح سرویس دارد و عدم وجود علائم راهنمایی و همچنین عدم محدودیت ترافیک غیر محلی در معابر موجب شده که این معبر که یک کوچه محلی است، تبدیل به یک شریانی شهری شود. البته وجود پارکینگ‌های محله مجاور تا حدودی به ترافیک کمک کرده ولی برای ایجاد معبر باقابلیت پیاده نیاز به تدابیر بیشتری دارد.

جدول ۴- ملاحظات لازم در امکان‌سنجی و طراحی پیاده‌راه‌ها و توسعه پیاده‌مداری

| منبع  | زیرمعیارها   | معیار                     |
|---|--|---------------------------|
| منابع لاتین:<br><ul style="list-style-type: none"> <li>Al-Haghla, 2009</li> <li>CDM, 2008</li> <li>Cerin et al., 2007</li> <li>Ergen, 2013</li> <li>Gallimore et al., 2011</li> <li>Gebel et al, 2009</li> <li>Millington et al., 2009</li> <li>Monteiro &amp; Compos, 2012</li> <li>Parks &amp; Schofer, 2006</li> <li>Risser &amp; Risser, 2010</li> <li>Sapawi &amp; Said, 2012</li> <li>Shamsuddin et al., 2012</li> <li>Stangl, 2011</li> <li>Wood et al., 2010</li> </ul> | ۱- اقلیم ۲- تابش خورشید ۳- وزش باد ۴- شرایط توپوگرافی  | شرایط طبیعی (A)           |
|   | ۱- دسترسی به محدوده ۲- حمل و نقل عمومی ۳- ظرفیت راه‌ها ۴- پارکینگ عمومی ۵- دسترسی در مواقع اضطراری ۶- طول مسیرها / فواصل پیاده‌روی ۷- مسیر دوچرخه ۸- عرض خیابان‌ها ۹- شعاع چرخش وسایل نقلیه                            | ساختار شبکه حمل و نقل (B) |
| منابع فارسی:<br><ul style="list-style-type: none"> <li>Pakzad, 2011</li> <li>Habibi, 2001</li> <li>Hoseyniyun, 2004</li> <li>San Diego Regional Planning Agency, 2002</li> <li>Kashanjoo, 2010</li> <li>Moeini, 2011</li> </ul>   | ۱- حجم ترافیک خودروهای شخصی ۲- تراکم عابر پیاده ۳- تداخل سواره و پیاده ۴- تسهیلات حضور ناتوانان جسمی حرکتی ۵- سرعت ترافیک سواره ۶- ترافیک عبوری از محدوده ۷- نفوذپذیری و دسترسی ۸- گره‌های ترافیکی ۹- ایمنی عابر پیاده | وضعیت ترافیک (C)          |
|   | ۱- خدمات‌رسانی به کاربری‌های تجاری ۲- خدمات‌رسانی به کاربری‌های مسکونی ۳- خرده‌فروشی‌ها ۴- فعالیت‌های شبانه ۵- کاربری‌های خدماتی و تفریحی ۶- فعالیت‌های خیابانی ۷- برپایی مراسم عمومی                                  | کاربری و فعالیت (D)       |
|   | ۱- هزینه اجرا ۲- زیرساخت‌ها و تسهیلات مورد نیاز ۳- نگهداری و هزینه‌های جاری ۴- توسعه اراضی و املاک ۵- توسعه گردشگری  | ملاحظات اقتصادی (E)       |
|   | ۱- فرهنگ پیاده‌روی ۲- موافقت ساکنان، مراجعان و سایر ذی‌نفعان ۳- امنیت ۴- آسایش عابر پیاده ۵- ارتقای فضاهای جمعی ۶- حضور زنان و کودکان ۷- حفظ ساکنان بافت مرکزی   | شرایط اجتماعی (F)         |
|   | ۱- منظر طبیعی ۲- مبلمان شهری ۳- بناهای باارزش ۴- پاکیزگی محیط ۵- کاهش آلودگی هوا و صوتی  | سیما و منظر (G)           |
|   | ۱- مقیاس انسانی ۲- ترغیب به نوسازی بافت ۳- شبکه تأسیسات شهری ۴- ارتقای فضاهای باز شهری ۵- خوانایی بافت ۶- احیای عملکرد تاریخی بافت   | ساختار کالبدی (H)         |

۷- **جذابیت و سرسبزی:** متأسفانه در این مسیر و محله کبابیان فضای سبز وجود ندارد و این خود یکی از مشکلات بزرگ در این معبر و محله می‌باشد.

۸- **آثار تاریخی و هنری:** در این معبر آثار هنری و تاریخی وجود ندارد و متأسفانه المان و مجسمه‌ای نیز در معبر تعبیه نشده است و نقاط قوت این معبر و محله وجود مسجد و حمام و خانه نراغی‌ها می‌باشد که متأسفانه به دلیل کم‌توجهی مسئولین خانه نراغی‌ها در حال تخریب می‌باشد.

## نتیجه‌گیری

با نگاهی به دستاوردهای به‌دست‌آمده می‌توان بیان کرد که در واقع نوشهرگرایی با ساماندهی به محلات پرتراکم، قابلیت پیاده‌روی با یکدیگر تأکید کرده و تلفیقی از سبک‌های معماری، رشد هوشمند؛ مخالفت با توسعه‌های پراکنده و شهرسازی پایدار مبنی بر حمل و نقل عمومی را مدنظر قرار می‌دهد. در حال حاضر اصول نوشهرگرایی در بیشتر برنامه‌ریزی محلات مختلف شهری در سطح جهان به کار گرفته می‌شود و موفقیت‌های بزرگی به دنبال داشته است. برنامه ریزان شهری نیز استفاده از این اصول در برنامه‌ریزی محلات شهری را توصیه کرده و استفاده از آن را لازمه شهرسازی پایدار می‌دانند. به همین دلیل شناسایی این اصول و مزیت‌ها و راهکارهای اجرایی آن می‌تواند کمک شایانی به بهبود برنامه‌ریزی مؤثر در محلات شهری بکند. در استفاده از اصول نوشهرگرایی با توجه به شرایط خاص هر محله و شناسایی نوع آن به آن دسته از اصولی که در شرایط محدوده مورد مطالعه بیشترین تأثیر و با امکانات همخوانی داشته باشد، پرداخته می‌شود. در این پژوهش تأکید بر شاخص قابلیت پیاده بوده است.

پیشنهادها در جهت ایجاد پیاده راه:

۱- حذف ترافیک عبوری از این معبر

۲- در الویت قرار گرفتن حضور پیاده در معابر محله

۳- تأمین دسترسی برای ساکنین در برنامه‌ریزی و طراحی این شبکه باید به شاخص‌های ذکر شده بسیار توجه نمود و کمبودهای

ذکر شده در این محور را برای تبدیل شدن به محور پیاده جبران نمود.



- ۴- تأمین روشنایی در شب برای عبور و مرور افراد در محله
- ۵- جلوگیری از تردد وسایل نقلیه و موتورسیکلت در معبر و انتقال ترافیک عبوری به معابر اطراف
- ۶- ایجاد کفپوش مناسب برای عبور مرور و در تمام فصول سال به‌خصوص زمستان
- ۷- ایجاد مبلمان شهری مناسب در مسیر، آب‌نما و تقویت و ساماندهی فضای سبز و کاشت درختان بیشتر در اطراف مسیر
- ۸- ایجاد امنیت در محور برای عبور مرور زنان و کودکان در ساعات مختلف شبانه‌روز از طریق نظارت مستمر پلیس و ایجاد کیوسک پلیس در محدوده
- ۹- افزایش تعاملات اجتماعی از طریق الویت بخشیدن به حرکت پیاده و ایجاد کاربری‌های مختلف در مسیر
- ۱۰- مناسب‌سازی معبر برای عبور و مرور معلولین و دسترسی آسان به سایر کاربری‌ها و معابر اطراف
- ۱۱- کاهش دادن ترافیک عبوری در محله از طریق انتقال کاربری‌های فرا محله‌ای از درون محله
- ۱۲- ساماندهی نمای ساختمان‌ها از طریق ایجاد نمای مناسب با مسیر و حذف زوائد و تابلوهای بدترکیب در مسیر و ایجاد دید بصری مناسب
- ۱۳- اهمیت دادن به کاربری‌های باارزش در محله حمام و مسجد و خانه نراقی‌ها

## پی‌نوشت‌ها

- 1- Seaside
- 2 - Kentland's
- 3 - MD
- 4 - Infill Development
- 5 - Sprawl Growth
- 6 - Horner

## منابع

- آرنت، ر. (۱۹۹۹). منشور نوشهرگرایی. ترجمه: علیرضا دانش و رضا بصیری مؤدهی. تهران: انتشارات پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- اصغر زاده یزدی، س. (۱۳۸۹). اصول پیشنهادی در برنامه‌ریزی محله محور، مجله مسکن محیط روستا.
- بصیرت، م. (۱۳۸۴). بازتولید مفهوم محله در شهرهای تاریخی ایران بر پایه اصول نوشهرسازی- موردپژوهش شهر اصفهان. پایان‌نامه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه تهران، دانشکده هنرهای زیبا.
- بحرینی، س.ج. (۱۳۷۷). فرآیند طراحی شهری، چاپ اول، تهران: دانشگاه تهران.
- جیکوبز، ج. (۱۳۸۶). مرگ زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی. مترجمان: حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی. چاپ اول تهران، انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- حاجی پور، خ. (۱۳۸۵). برنامه‌ریزی محله مینا، رهیافتی کارآمد و ایجاد مدیریت شهری پایدار. نشریه هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، شماره ۱۳.
- ذاکر حقیقی، ک. (۱۳۸۴). منشور نیو اوربانسیم. فصلنامه ایران‌شهر، شماره ۳ و ۴.
- عزیززی، م.م. (۱۳۸۵). محله مسکونی پایدار: مطالعه موردی نارمک. نشریه هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، شماره ۵۶.
- Arend, r. (1999). Charter of the new urbanism, congress for new urbanism.
- bohl, ch. (2000). New urbanism and the city: potential applications and implications for distressed inner-city neighborhoods, housing policy debate. Volume 11, issue 4, university of north caroling at Chapel Hill.
- CNU & HUD. (2000). principles for inner city neighborhood. www.CNU.org.
- cowah, r. (2005). The dictionary of urbanism. Street wise press.
- Detrick, s., & ellis, c. (2004). New urbanism in the Inner city: A case study of Pittsburgh, American planning Association. Journal of American planning Association.
- Dutton, J. (2000). New American urbanism. Skirts architecture library.

- Deitrick, S., & Cliff, E. (2004). New Urbanism in the Inner City: A Case Study of Pittsburgh, Pennsylvania. *Journal of the American Planning Association* 70, no. 3 (autumn): 426-42.
- Irac, I., & Shermeyen, A.H. (1994). An evaluation of neo traditional design's social prescription: postmodern placebo or remedy for suburban malaise? *Journal of Planning Education and Research* 13:161-73.
- Nozi, D. (2005). *People cities*. Cambridge university press.