



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

شماره مجوز مجله: ۸۰۴۰۰

زمان پذیرش نهایی: ۱۳۹۷/۴/۲۰

## تاثیرات پیاده راه سازی در ارتقاء کیفیت محیط شهری

(نمونه موردی: خیابان بوعلی همدان)

سمیرا زارع نژاد<sup>۱</sup>، الهه ترکمانیان<sup>۲</sup>

۱- کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری (گرایش: آمایش شهری)، دانشگاه پیام نور واحد رشت

۲- کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری (گرایش: آمایش شهری)، دانشگاه پیام نور واحد تهران

### چکیده

یکی از فضاهایی که شاهد حضور پررنگ مردم و هم چنین نمود فعالیت های فیزیکی آن ها در شهرها هستیم، پیاده روهای شهری می باشد که عضو جدایی ناپذیر خیابان ها بوده و تعامل انسان را در کنار ساخته هایش ممکن ساخته است. فضاهای پیاده روی شهری یکی از مهم ترین فضاهای شهری و عرصه های عمومی در شهرها هستند. پیاده روهای شهری مدت مدیدی است که به عنوان تربیون عمومی شهری مطرح شده اند. اما متأسفانه گاه با بی مهری و آلودگی های مختلفی از جمله آلودگی بصری و ... و کیفیت پایین آنها در زندگی بوده و در واقع مروری است. در نهایت نیز به نکاتی قابل توجه در خصوص طراحی پیاده رو ها دست یافتیم که رعایت آن ها ارتقاء کیفیت فضای شهری را سبب می گردد. یکی از مباحثی که در سال های اخیر در ادبیات برنامه ریزی شهری وارد شده و فقدان توجه به آن در مداخلات صورت گرفته در بافت های ناکارآمد شهری احساس می شود، کیفیت محیط و میزان رضایت مندی شهروندان از نواحی سکونتی است. کیفیت محیط شهری عبارت است از: شرایط زیست محیطی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، کالبدی- فضایی محیط شهری که نشان دهنده میزان رضایت یا عدم رضایت شهروندان از محیط شهری است. با توجه به موارد گفته شده هدف از انجام این پژوهش تاثیرات پیاده راه سازی در ارتقاء محیط شهری (نمونه موردی خیابان بوعلی همدان) که با استفاده از GIS انجام گرفته است.

کلیدواژه‌ها: پیاده راه سازی، محیط شهری، کیفیت محیط شهری، خیابان بوعلی همدان



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

## مقدمه

رشد سریع شهرها و توسعه کالبدی آن موجب بروز بحران های مختلف در زندگی شهری نظیر مشکلات محیطی و نزول کیفیت محیط شده است. در پی این امر، لزوم توجه به مفهوم کیفیت و ارتقاء آن در محیط های سکونتی در کنار توجه به مسائل کمی بیشتر احساس می شود. در ایران نیز به دنبال افزایش شهرنشینی و سرعت بالای تغییرات در بافت های شهری به دلایل مختلف، کیفیت محیط در نواحی شهری به شدت تنزل یافته است. کیفیت محیط شهری یک مفهوم چند بعدی است که به عنوان یکی از ابعاد مهم کیفیت زندگی می تواند تأثیرات همه جانبه ای در زندگی شهروندان داشته باشد و با مفاهیمی همچون کیفیت مکان، ادراک میزان رضایت و ناراضایتی ساکنین از محیط های سکونتی و غیره اشتراکاتی داشته و در بسیاری از موارد به عنوان معانی مشابه قلمداد می شود. اهمیت مسائل محیط شهری هیچ گاه به اندازه امروز نمایان نبوده است. امروزه شهرها به عنوان مهمترین دستاورد تلاش های تکنولوژیکی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی انسان محسوب می شوند. فضاهای عمومی مهم ترین بخش یک شهر را تشکیل می دهد. این فضاها مکان هایی هستند که بیشترین برخوردها و کنش های متقابل میان افراد در آن ها به وقوع می پیوندد و شامل تمام بخش هایی از شهر هستند که مردم به آن ها می پیوندد و شامل تمام بخش هایی از شهر هستند که مردم به آن ها دسترسی فیزیکی و بصری دارند. شواهد حاکی از آن است که عرصه های عمومی در بسیاری از کشورها به شدت مورد تهدید قرار گرفته اند. کیفیت محیط شهری سنجشی است برای ارزیابی شرایطی از محیط مسکونی که برای زندگی شهری حداقل مطلوبیت را به همراه دارد و از عوامل مؤثر بر آن می توان از میزان نحوه خدمات رسانی اجتماعی، چگونگی سلسله مراتب در کاربردهای عمده و خدماتی شهر، امنیت اجتماعی در فضاهای شهری، نحوه دسترسی به فضاهای شهری، مکان قرارگیری کاربری ها و فضاهای اصلی شهر در بستر شهر، محیط زیست شهری، عملکرد بخش های مختلف در شهر، فعالیت های در جریان در محیط شهری، توجه به هویت و فرهنگ بومی ساکنان و غیره را نام برد (فاخری ۱۳۹۶).

## بیان مسأله

بشر همواره با ایجاد ساختارهایی در شهر، نیازذاتی خود برای برقراری روابط اجتماعی را برآورده کرده، فضاهایی که از نظر اجتماعی فعال بوده و امکان ارتباطات چهره به چهره انسانی را، درون اجتماع شهر و در کالبدی سازمان یافته فراهم کرده است. در گذشته عابر پیاده به عنوان عنصر اصلی در برنامه ریزی و طراحی شهری مورد توجه قرار می گرفت و مقیاس انسانی در همه ابعاد و جهات حرف اول را عنوان می کرد. هم اکنون، رشد شهرنشینی و ازدیاد وسایل نقلیه در کشور باعث از بین رفتن مقیاس انسانی در سطح شهر، نابودی فضاهای شهری و ارتباطات چهره به چهره، افزایش تراکم در مراکز شهری و افزایش میزان تصادفات در شبکه معابر، از بین رفتن ایمنی و امنیت عابرین پیاده، کاهش ارزش عابر پیاده، و به طور کلی موجب تنزل کیفیت محیط از منظرهای مختلف گردیده است و امکان بهره گیری از موقعیت مکانی محیط را به شدت کاهش داده است و در نهایت منجر به بروز محیطی با کیفیت پایین به خصوص برای عابرین پیاده شده است. این در حالی است که به نظر می رسد ظرفیت اجتماعی مکان می تواند به واسطه سیاست های توسعه های شهرسازی نظیر پیاده راه سازی شرایط مناسبی را ایجاد نماید (حسینی ۱۳۹۵: ۲۱).



پیاده راه سازی به عنوان نیرومندترین و اثرگذارترین جنبش طراحی مجدد خیابان، از راهکارهایی است که در دهه های اخیر به منظور کاهش تبعات منفی حضور گسترده خودرو در شهرها و رونق اجتماعی- اقتصادی و محیطی مراکز شهری به کار بسته میشود؛ به گونه ای که بسیاری از مدیران و سیاستگذاران شهرهای کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه با امکان سنجی و اولویت بندی دقیق و سنجیده فضاها و خیابان های مساعد و سپس کاربست پروژه های پیاده راه سازی و آرام سازی آمد و شد، ضمن کاهش اثرات زیانبار محیط زیستی ناشی از خودرو- محوری موجبات بازآفرینی اقتصادی، اجتماعی و کالبدی مراکز شهری را نیز فراهم آورده اند. لذا با توجه به مساله ارتقا کیفیت محیط های شهری و در پی آن توجه به افراد پیاده در شهر به عنوان عناصر اصلی تشکیل دهنده شهر و به منظور ارتقا رضایتمندی افراد از این محیط ها، در این پژوهش به بررسی تاثیرات پیاده راه سازی در ارتقاء محیط شهری با مطالعه موردی خیابان بوعلی شهر همدان پرداخته خواهد شد.

## مبانی نظری

### پیشینه مفهوم کیفیت محیط شهری

در قرن اخیر برای اولین بار در تاریخ بشر، تعداد شهرنشینان از تعداد روستانشینان بالاتر رفته است به طوری که در سال ۲۰۰۰ میلادی، ۳ میلیارد نفر از جمعیت ۶ میلیارد نفری دنیا در نقاط شهری ساکن بوده اند. افزایش جمعیت شهری که توسعه شهرها را در پی داشته است، در دهه های اخیر موجب چالش هایی بین نظریه پردازان و هم چنین استفاده کنندگان از محیط شهرها شد. این چالش ها عموماً حول مفاهیم و مؤلفه های مؤثر بر کیفیت زندگی و به تبع آن کیفیت محیط شهر هستند. کیفیت محیط شهری در توجه توأمان به جنبه های کیفی و کمی عناصر شهری و اجزای تشکیل دهنده آن ها نهفته است. به دنبال توسعه شهرنشینی مشکلات آن نیز به تدریج شناخته و پدیدار شدند.

از اواسط دهه ۱۹۶۰، بحران های شهری گسترده تر شد و به دنبال بروز و گسترش بحران در جنبه های مختلف زندگی شهری اعم از زیست محیطی، اجتماعی، کالبدی، اقتصادی، و غیره نوعی آگاهی عمومی نسبت به مشکلات محیطی و نزول کیفیت محیط شهرها در مقیاس شهر و محلات مسکونی به وجود آمد (اورنگ، ۱۳۹۶: ۱۰).

هم زمان با پدیدارشدن بحران های محیطی، کیفیت محیط به عنوان بخشی از مفهوم کلی کیفیت زندگی شناخته شد. این مفهوم به عنوان بازتاب همه جانبه احساس شخص از سلامتی، شامل همه عواملی است که در رضایت مندی انسان نقش دارند (Van poll, 2016: 1).

در دهه ۱۹۶۰، شناسایی معیارها برای سنجش کیفیت محیط شروع شد و از آن زمان تاکنون بسیاری از استانداردها برای شاخص های کالبدی، اجتماعی، اقتصادی تدوین شده است. در اولین کنفرانس سکونتگاه سازمان ملل (۳) در سال ۱۹۷۶، مفهوم کیفیت محیط مطرح شد. در این کنفرانس کیفیت محیط را با برآورده کردن نیازهای اساسی انسان و عدالت اجتماعی مترادف دانستند که این نیازها عبارت هستند از: غذا، مسکن، شغل، بهداشت، آزادی، شرافت، امکان پیشرفت فردی و توزیع عادلانه درآمدهای توسعه (بحرینی، ۱۳۸۷: ۱۴۶).

### تعریف مفهوم کیفیت محیط شهری



## ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

تاکنون عوامل متعدد و متنوعی به عنوان عوامل تأثیرگذار بر کیفیت محیط شهری عنوان شده است، اما در ابتدا باید مفهوم کیفیت محیط شهر که یکی از مؤلفه های کیفیت زندگی است شناخته شود. کیفیت محیط شهری را می توان این گونه تعریف کرد: "کیفیت محیط شهری عبارت است از شرایط اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی- فضایی محیط شهری که نشان دهنده میزان رضایت یا عدم رضایت شهروندان از محیط شهری می باشد" (شماعی و پوراحمد، ۱۳۸۴: ۲۷۴). لنسینگ و مارانز در سال ۱۹۶۹ بیان کردند یک محیط با کیفیت بالا، حس رفاه و رضایت مندی را به جمعیتی که در آن ساکن هستند به واسطه ویژگی هایی که ممکن است فیزیکی، اجتماعی یا نمادین باشند، منتقل می کند (Lansing and Marans, 2010: 195-199). کیفیت محیط یک مفهوم چندبعدی است که با مفاهیمی هم چون کیفیت زندگی، کیفیت مکان، ادراک و رضایت شهروندان و قابلیت زندگی اشتراکاتی دارد؛ به طوری که در بسیاری موارد به عنوان معانی مشابه در نظر گرفته می شود (Kamp et al, 2003: 6). مازلو (۱۹۷۶) معتقد است کیفیت محیط زندگی جزء نیازهای اساسی انسان است. از نظر او نیازهای اساسی انسان ها عبارتند از:

- نیازهای فیزیولوژیک که اولین و اصلی ترین نیاز می باشد.

- نیاز به تعلق به یک گروه یا جامعه.

- آزادی ابراز هویت شخصی.

- زندگی در محیطی که امکان احساس رضایت را در فرد ایجاد نماید.

برنامه ریزان معتقدند: کیفیت محیط یک مفهوم اصلی برای برنامه ریزی منطقه ای و اجتماعی است و با مفاهیمی هم چون کیفیت زندگی، تنوع فضای اجتماعی، ویژگی های فیزیکی، فعالیت ها، وابستگی های مکانی و هویت شهری در ارتباط است. وابستگی مکانی خود از تجربیات شخصی مثبت و منفی در یک مکان خاص و عوامل تاریخی، فرهنگی، اجتماعی، جغرافیایی و محیطی نشأت می گیرد. برخی از برنامه ریزان نیز کیفیت محیط را در کنار عدالت، سازگاری، آسایش و کارآیی از مهم ترین اصول بنیادی شهرسازی به منظور ایجاد شهر سازمان یافته و کاهش آلودگی ها و کنترل نابسامانی های فضایی در شهر می دانند.

کوبین لینچ در مورد کیفیت شهرها می گوید: برای سکونت و زندگی، شهر خانه ای است بزرگ و همان گونه که خانه باید از صفات و مزایایی برخوردار باشد تا سکونت و زندگی را مطلوب و آسایش بخش سازد، شهر نیز باید دارای کیفیات و ویژگی هایی برای تأمین آسایش و راحتی باشد و نیزمانند خانه دارای محیطی گرم و صمیمی و دلپذیر باشد که زندگی را مرفه و مطلوب سازد (لینچ، ۱۳۹۴: ۱۴).

### کیفیت زندگی

با توجه به اینکه کیفیت زندگی بدون کیفیت محیطی که در آن زندگی می کنیم معنایی ندارد، می توان گفت: کیفیت محیط یک قسمت از کیفیت زندگی است و شامل تمام فاکتورهایی می شود که بخشی از رضایت مندی



## ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

انسان ها را تشکیل می دهند. مثلاً سلامتی، کار، زندگی خانوادگی، کار، ارتباطات اجتماعی و غیره. کیفیت زندگی را می توان این گونه تعریف کرد: "کیفیت زندگی هم جنبه های کمی و کیفی مانند چگونگی توزیع کالا و خدمات و نیازهای مادی انسان و هم جنبه های ذهنی و کیفی مانند روابط اجتماعی، رضایت از زندگی، مشارکت و احساس همبستگی اجتماعی و کلیه نیازهای معنوی انسان را در برمی گیرد. کیفیت زندگی صرفاً مقوله های اقتصادی نیست و نمی توان آن را منحصرأ با معیارهای اقتصادی مانند "رشد ناخالص داخلی" سنجید. در این زمینه باید به معیارهای دیگری از نوع اجتماعی و فرهنگی نیز توجه کرد. نکته قابل تأمل این است که برخلاف شاخص اقتصادی، که از کمی و قابل محاسبه هستند شاخص های اجتماعی و فرهنگی به دلیل کیفی بودن به راحتی قابل اندازه گیری نیستند. اندازه گیری رضایت از محل زندگی یک شاخص ذهنی برای کیفیت زندگی است؛ بدین معنا که رضایت مقوله ای نسبی و فردی می باشد. در بررسی شاخص های کیفیت زندگی، متغیرهای چندی از قبیل سطح اقتصادی، سلامت، امنیت و ثبات سیاسی، استحکام خانواده، انسجام اجتماعی، وضعیت اقلیمی و جغرافیایی، امنیت شغلی، آزادی های مدنی و سیاسی و تساوی جنسیتی مؤثر می باشند. شاخص های دیگری نظیر سطح آموزش، رشد واقعی تولید ناخالص داخلی و ضریب جینی نیز در افزایش سطح کیفیت زندگی تأثیرگذار است. چهار شاخص تولید ناخالص داخلی، امید به زندگی، نرخ بیکاری و ثبات سیاسی عمده ترین شاخص های کیفیت زندگی در سال ۲۰۰۵ می باشند (Economist, 2015). هرچند شواهد تجربی نشان می دهد میان سطح آموزش و رضایت از زندگی همبستگی اندکی وجود دارد. مؤسسه منابع انسانی مرسر نیز که هر ساله با انتشار گزارشی از وضعیت استانداردهای شهرنشینی و کیفیت زندگی، رتبه بندی مناطق جهان را بیان می دارد، کشور فرانسه را در سال ۲۰۰۷ به عنوان برترین کشور جهان از لحاظ شاخص های زیست محیطی، اقتصادی، هزینه زندگی، بهداشت، رفاه و فرهنگ اجتماعی، زیرساخت های عمرانی، آزادی، امنیت، وضعیت اقلیمی اعلام کرده است. در جدول شاخص های کیفیت زندگی در کشورهای جهان، بعد از فرانسه به ترتیب، کشورهای استرالیا، نروژ، نیوزلند، ایالات متحده، سوئیس و دانمارک به ترتیب عناوین دوم تا هفتم را به خود اختصاص دادند. در این میان برترین کشور آسیایی ژاپن بوده که در جایگاه ۲۵ جدول قرار دارد و بالاخره آن چه در این میان نگران کننده به نظر می رسد افت کیفیت زندگی در ایران به دلیل افت شاخص های زیست محیطی و اقتصادی است (Quality of Life Index, 2010) در میان شهرهای جهان نیز زوریخ با کسب ۱/۱۰۸ امتیاز رتبه نخست با کیفیت ترین شهرهای جهان را از آن خود کرد. در این رتبه بندی تهران با ۸/۵۲ امتیاز رتبه ۱۷۷ را در بین ۲۱۵ شهر جهان کسب کرد (Mercer, 2010).

### تنزل کیفیت فضاهای عمومی شهری

قرائن و شواهد حاکی از به خطر افتادن عرصه های عمومی در بسیاری از شهرهای جهان است. برای مثال کشور انگلستان که همواره الگو و نمونه ای از زندگی شهری در امور حمل و نقل، سکونت، بهداشت و فرهنگ توأم با وجود فضاهای عمومی غنی بوده است، اکنون شاهد افت جدی در کیفیت این فضاها می باشد (تیبالدز، ۱۳۹۵: ۱).



## ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

بسیاری از شهرهای جهان و به ویژه بخش های مرکزی این شهرها، امروزه به صورت مکان هایی پرمخاطره درآمده اند. به هم ریختگی ناشی از تلنبار شدن زباله ها، ازدحام، شلوغی و راه بندان ها، انواع آلودگی ها، ناامنی، بزه و ناهنجاری های اجتماعی، جرم و جنایت، شکل نازیبای ساختمان ها و غیره از جمله موارد کاهنده کیفیت زندگی در شهرهای امروزین است. هم زمان با تنزل کیفیت فضاهای عمومی فضاهای خصوصی با تأکید بر محرمیت و ایجاد خلوتگاه، در نظر داشتن آسایش فردی، ایجاد عملکردهای اختصاصی و امنیت، رشد و شکوفایی یافت. یکی از عواملی که موجب افزایش کیفیت فضای شهری می شود، حس مکان است. حس مکان به معنای ادراکات ذهنی مردم از محیط و احساسات کم و بیش آگاهانه آن ها از محیط خود است که شخص را در ارتباط با محیط قرار می دهد؛ به طوری که فهم و احساس فرد با زمینه معنایی محیط پیوند خورده و یکپارچه می شود. این حس عاملی است که موجب تبدیل یک فضا به مکانی با خصوصیات حسی و رفتاری ویژه برای افراد خاص می شود. حس مکان موجب احساس راحتی در محیط، احساس امنیت، لذت و ادراک عاطفی، حمایت از مفاهیم فرهنگی مورد نیاز مردم، حمایت از روابط فرهنگی و اجتماعی جامعه، یادآوری تجارب گذشته، دستیابی به هویت و در نتیجه بهره برداری بهتر از محیط، رضایت استفاده کنندگان، احساس تعلق به محیط و تداوم حضور در آن می شود (فلاح، ۱۳۹۵).

امروزه شهرها در حال از دست دادن هویت خود هستند. به طور معمول یک شهر ممکن است به آسانی میراث تاریخی و ویژگی های منحصر به فرد خود را در ازای سازگاری با نیاز به اتومبیل، ویران سازد و از دست بدهد و به جای آن ها برج ها بر محیط شهری - همان گونه که در تمامی شهرهای جهان دیده می شود - مسلط شوند. مناطق شهری دچار از هم پاشیدگی شده و کاربری ها به گونه ای جدا از یکدیگر قرار گرفته اند که تأمین و تدارک تسهیلات حمل و نقل عمومی در آن ها بسیار مشکل و گران قیمت خواهد بود. توسعه جدید اغلب کسالت بار و بی روح و بسیار معمولی است.

### مؤلفه های اثرگذار بر کیفیت محیط های عمومی شهری

مناطق شهری به مثابه نقاط عطف جوامع انسانی، مرکز تجمع افراد و اشیای مادی هستند. نگاه ما به فضاهای شهری می تواند بر اساس الگوهای متفاوت مردم در خلق مکان ها و محله های متنوع باشد. به عنوان گزینه ای دیگر می توانیم فضاهای شهری را از دیدگاه افرادی ببینیم که بر اساس ظرفیت ذهنی شان درک متفاوتی از شهرها دارند. بدین طریق، می توانیم به تعداد همان افراد، به درک های متفاوتی از فضای شهری برسیم (مدنی پور، ۱۳۸۴: ۹۰). مسأله مهم در مورد فضاهای عمومی جاذب برای مردم، ایجاد حس مطلوب بودن یا راحتی در آنها است. واقعیت گریزناپذیر آن است که مردم در فعالیت های معماران، برنامه ریزان و غیره از روی کیفیت و به ویژه کمیت فیزیکی آن چه در اطراف خود می بینند یا تجربه می کنند، قضاوت خواهند کرد (تیبالدز، پیشین: ۹). روابط اجتماعی و معاشرت عمومی مردم در قرارگاه های رفتاری عمومی صورت می گیرد. آنان جذب قرارگاهی می شوند که توانایی و میل به سازگاری با الگوهای ثابت رفتاری که در آنجا روی می دهند را داشته باشند (امین زاده، ۱۳۹۲: ۴۷).

طی ۲۰ سال اخیر تحقیقات زیادی در کشورهای مختلف دنیا، به خصوص در آمریکا به منظور تدوین شاخص های ارزیابی کیفیت محیط انجام شده است. در امریکا تحقیقات گسترده ای از سال ۱۹۸۳ تاکنون به منظور دست یابی به شاخص هایی برای ارتقاء کیفیت محیط سکونتی از طریق سیاست گذاری های دولتی صورت گرفت. در



## ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

کشورهایی هم چون کانادا، فرانسه، هلند، نروژ و انگلستان به منظور ارزیابی و ارتقاء کیفیت محیط در مقیاس های ملی و محلی، شاخص ها و چشم اندازهایی در سیاست گذاری ها و اهداف ملی در نظر گرفته شده است (بحرینی و طبیبیان، ۱۳۷۷).

شهرسازان و برنامه ریزان عموماً مؤلفه های مختلفی را از جنبه های گوناگون در مورد کیفیت محیط شهری عنوان می کنند. برنامه ریزان و طراحان دارای نقطه نظرهای خاص خود در مورد شهرها بود و مجموعه ای مشخص از ارزش ها را درباره کیفیت شهر قائل هستند که می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

مشارکت و کنترل محله ای، خودکفایی، ثبات اجتماعی و فضاهایی که روابط اجتماعی غیررسمی را تسهیل می کند. گرچه این ها ممکن ارزش های اصلی باشند، ولی اغلب عوامل دیگری چون برابری و عدالت، سلامتی، پاکیزگی، تعادل، نظم، پرهیز از اتلاف و برقراری رابطه نزدیک با طبیعت نیز مورد تأکید قرار گرفته است. پیشنهاداتی نیز ممکن است جنبه های دیگری نظیر تنوع و آزادی، لذت به وجود آوردن، تکامل شخص یا گروه و یا حتی گاه آسایش، کارایی عملکرد یا دسترسی خوب را در برگیرد (لینچ، ۱۳۹۶: ۴۸۶-۴۸۳).

- شهرسازان و برنامه ریزان عموماً مؤلفه هایی را از جنبه های مختلف در مورد کیفیت محیط شهری عنوان می کنند که می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- شهر باید دارای شهریت باشد. تنوع، بداعت، خوش منظری و سطح زیادی از ارتباط متقابل از خصوصیات آن است.

- شهر باید نمایانگر جامعه و ماهیت جهان بوده و آن را تقویت کند.

- نظم، وضوح و بیان عملکرد موجود از اصولی ترین معیارها هستند. شخص از وجود تدابیر جاذب، عظیم، پیچیده و فنی در شهر احساس شادی می کند.

- شهر اصولاً یک نظام اداره شده در حال حرکت است. مهم ترین عناصر آن عبارتند از: بازار، عملکردهای نهادی، شبکه ارتباطات، تغییر فضایی و فرایند تصمیم گیری.

- محیط از طریق تجربه شخصی و به خاطر کیفیاتی هم چون باز بودن، خوانایی و معنی، ترتیب و لذت احساسی دارای ارزش می شود.

- شهر وسیله تأمین سود و یا قدرت است. بر این اساس شهر صحنه رقابت، تخصص، بهره برداری و تقسیم منابع است.

محققان متعددی طی چند دهه اخیر در زمینه شهرسازی، اقتصاد، مسائل اجتماعی و غیره در زمینه مفهوم کیفیت محیط شهری تحقیق کرده و معیارهای مختلفی را بر اساس جنبه های گوناگون، برای یک محیط شهری مطلوب ارائه داده اند که در زیر به برخی از آنها اشاره می شود:

ساوت ورت ۱۲ معیار کلی را به عنوان عوامل اصلی مؤثر در کیفیت محیط شهری مطرح کرده است که عبارتند از: دسترسی، راحتی و آسایش، سرزندگی و حیات، شغف و شادی، شکل، حفاظت از محیط، تنوع و تجانس، معنی،



## ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

خوانایی ساخت، بازبودن فضاها، مرمت و نگهداری و سلامتی و ایمنی .

پروفیسور دوهل، استاد دانشگاه برکلی آمریکا در اواسط دهه گذشته در کنفرانسی در شهر تورنتوی کانادا، ۱۰ معیار را به عنوان ویژگی های کیفیت محیط شهرها ارائه کرد:

- بالا بودن سطح بهداشت بر اساس شاخص های قابل قبول بهداشتی؛

- وجود خدمات بهداشتی مفید و قابل دسترس برای کلیه ساکنان؛

- بالا بودن کیفیت کالبد محیط و مسکن؛

- وجود اکوسیستم های سالم؛

- وجود محلات فعال و معنی دار؛

- رفع نیازهای اولیه هر شهروند؛

- وجود روابط اجتماعی در حد معقول؛

- وجود اقتصاد متنوع و خودکفا؛

- تنوع فعالیت های فرهنگی

مارگارت مید در مقاله ای تحت عنوان "ما چه شهری می خواهیم؟" عواملی هم چون همسایگان سازگار، حس محله، حس تداوم، آگاهی از محیط زیست، احساس سرنوشت مشترک را ذکر می کند. حفاظت بیولوژیکی نیز دارای اهمیت می باشد. علاوه بر این، خصوصیتی چون تنوع، تحرک، انتخاب محل سکونت، اجتناب از تبعیض اجتماعی و امکان گسسته شدن از پیوندهای اجتماعی را درج کرده است (لینچ، ۱۳۷۶: ۴۸۶).

هیلدر براند فری بالا بودن کیفیت محیط شهر را در گرو ویژگی های ذیل عنوان کرده است. از نظر او یک شهر خوب باید:

- کلیه نیازهای ساکنین خود را تأمین کند.

- باید محیط اجتماعی هدایت کننده باشد و حس مکان را تقویت نماید.

- باید دارای یک تصویر ذهنی مناسب، شهرت و اعتبار خوب باشد و به مردم حس اعتماد و منزلت دهد.

- باید به مردم فرصت خلاق بودن، شکل دادن به فضای شخصی و ارائه نظراتشان را بدهد.

- محیط از نظر زیبایی شناس مطبوع بوده و از نظر کالبدی یکنواخت نباشد (براندی و هیلدر، ۱۳۹۳: ۳۰).

مؤسسه ای تخصصی برای طراحی و احیای فضاهای عمومی شهری است- معیارهایی را برای افزایش کیفیت محیط های شهری عنوان می کند که عبارتند از:

- معاشرت پذیری و افزایش تماس های اجتماعی: که شامل مؤلفه هایی همچون گسترش جامعه پذیری، افزایش





## ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

تعاملات فرهنگی، تبادل و حفظ اطلاعات، دانش و ارزش ها، کاهش تضادهای طبقاتی می باشد.

- ارتقاء و حمایت از هویت اجتماعی: که مؤلفه هایی هم چون بسط و گسترش سازمان های اجتماعی، ایجاد انگیزه داوطلبی، تداوم و انسجام اجتماعی به وسیله تقویت ارزش ها، اجتناب از تحمیل سیاست های اجرایی توسط شهرداری، استقلال نسبی در مدیریت شهر را شامل می شود.

- ایجاد و حمایت از اقتصاد محلی: سرمایه گذاری های کوچک مقیاس، ارتقاء کیفیت تجهیزات در دسترس، تقویت بنگاه های اقتصادی محلی، افزایش ارزش مالکیت محلی، ایجاد مشاغل مورد نیاز، متناسب سازی مالیات بر درآمد، بی نیاز کردن شهروندان از مراجعه مکرر به شهرداری با استفاده از خدمات الکترونیک شهری.

- توجه به گروه های خاص اجتماعی: افشار آسیب پذیر جامعه (زنان، کودکان، سالمندان و معلولین)، ترویج اخلاق از طریق مدارا و پذیرش تکثر و تنوع فرهنگی، فراهم آوردن امکان فعالیت برای گروه های خاص اجتماعی از قبیل زنان و معلولان.

- آسایش و راحتی: دلپذیری، ایجاد جذابیت، افزایش حس تعلق، افزایش امنیت، ارتقاء کیفیت محیط و تقویت حس آزادی.

- گسترش دسترسی های مناسب: ایجاد مسیرهای پیاده رو، امنیت برای عابران پیاده، گسترش حمل و نقل عمومی،

محدودیت در استفاده از وسایل نقلیه شخصی، سازگاری در دسترسی به کاربری ها ( Project for Public Spaces, 2010).

بر اساس مطالعه ای که توسط مؤسسه PPS بر روی بیش از ۱۰۰۰ فضای عمومی شهری در کشورهای مختلف جهان انجام شده است، مطالعه کنندگان به این نتیجه رسیدند که چهار عامل اساسی در سنجش مطلوبیت کیفی وضعیت فضاهای عمومی شهری از اهمیت بیشتری برخوردارند. این عوامل عبارتند از:

- دسترسی و بهم پیوستگی: در مورد دسترسی می توان به واسطه ارتباط هایی که یک مکان با محیط اطرافش دارد، قضاوت کرد.

- آسایش و منظر: این امر که آیا یک فضا راحت است و خود را به خوبی نمایان می سازد، آیا یک منظر خوب دارد و غیره علامتی از موفقیت این فضا است. راحتی و آسایش شامل ادراک در مورد امنیت، پاکیزگی و نظافت و در دسترس بودن مکان های نشستن می شود.

- استفاده ها و فعالیت ها: فعالیت ها اساس ساختار یک فضا هستند. این که کاری برای انجام دادن وجود داشته باشد، باعث می شود که افراد دلیلی برای وارد شدن به فضا و خروج از آن داشته باشند.

- جامعه پذیری: افراد با معاشرت پذیری احساس می کنند که به نوعی به جامعه شان متصل هستند و می توانند انواع مختلفی از فعالیت های اجتماعی را بروز و پرورش دهند (رفیعیان و سیفایی، ۱۳۹۴). البته بدیهی است قضاوت در مورد اهمیت کیفیت فضاهای عمومی دقیقاً به ادراک شخصی افراد برمی گردد و باید این نکته را به یاد داشت قضاوتی که افراد استفاده کننده محلی از فضا انجام می دهند به مراتب ارزشمندتر از قضاوت های افرادی است که از



## ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

این فضاها استفاده نمی کنند.

در سال ۱۹۷۵ تئوری ای به نام "تئوری رضایت شهروندان" ارائه شد. این تئوری یک مدل تحلیلی است که بر اساس میزان رضایت شهروندان از محیط سکونتی اشان در مورد مؤلفه های مختلف فیزیکی، اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی، زیبایی شناسی و غیره عمل می کند. برای دست یافتن به معیارهای کیفیت محیط شهر و محلات آن- که مورد نظر شهروندان باشد- محققان روی ۷۶۷ خانوار در اوهایو مطالعه کردند آن ها خصوصیات خانوارها، محل سکونت فعلی، محله ای که در آن زندگی می کردند و تأثیرات این عوامل بر رضایت این خانوارها را مورد بررسی قرار داده اند. هدف از این تحقیق دستیابی به یک مدل از رضایت شهروندان بود که برای برنامه ریزان مسکن و سیاست گذاران قابل استفاده است. این مدل بر مبنای تطابق خواست ها و نیازهای شهروندان با موقعیت فعلی و احساس آن ها از محل سکونت شان عمل می کند. عمده مؤلفه هایی که خانوارهای منتخب به عنوان معیارهای کیفیت محیط ارائه دادند شامل عوامل بهداشت محیط، امنیت، برخورداری از تسهیلات شهری خوب، تعاملات اجتماعی خوب، پرهیز از آلودگی های صوتی و هوا، ترافیک کم و غیره بود پس از تمام بررسی ها، معتقدیم موفقیت و یا شکست برنامه های شهری در ایجاد و یا تغییر وضعیت فضاهای عمومی، باید به وسیله پیمایشی با حجم نمونه آماری که معرف جامعه شهروندان با در نظر گرفتن تمام ویژگی ها و گروه های اجتماعی خاص باشد، مورد ارزیابی قرار گیرد. اگر فضاهای عمومی از دیدگاه شهروندان رضایت بخش بودند، آن گاه می توان ادعا کرد این فضاها توانسته اند نقش عمده ای در افزایش و بهبود روابط اجتماعی و کاهش محرومیت های ناشی از تمایزات طبقاتی و افزایش سطح رضایت مندی از محیط های عمومی شهری داشته باشند (Garcia- Ramon et. al, 2011).

### موقعیت جغرافیایی شهر همدان- میدان امام خمینی - خیابان بوعلی

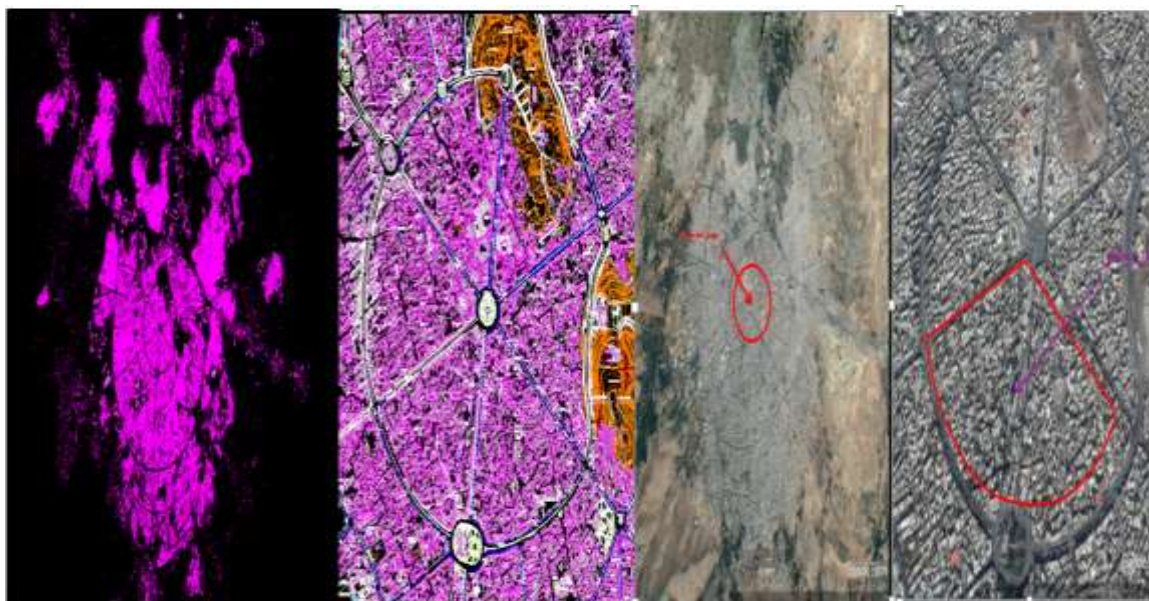
طرح پیشنهادی شهر همدان در سال ۱۳۰۷ توسط کارل فریش تهیه و به تصویب رسید. این طرح از میدانی به قطر ۱۵۰ متر در مرکز شهر، و ۶ خیابان عریض شعاعی- مرکزی تشکیل شده است. محورهای ۶ گانه به ویژه در بخشهای نزدیکتر به میدان امام خمینی محورهای خدمات رسانی در مقیاس منطقه و شهر ایفا مینمایند.

خیابان بوعلی یکی از این ۶ خیابان اصلی است که بخشی از این خیابان با طول تقریبی ۷۵۰ متر از حد فاصل میدان امام خمینی تا میدان بوعلی سینا می باشد و اصلی ترین لبه تجاری شهر را شامل میشود و سهم کاربریهای تجاری در دو طرف این خیابان بیش از ۱۲۰۰ متر است.

موقعیت جغرافیایی شهر همدان- میدان امام خمینی - خیابان بوعلی و نقشه دیجیتالی شهر همدان در محیط  
MicroStation

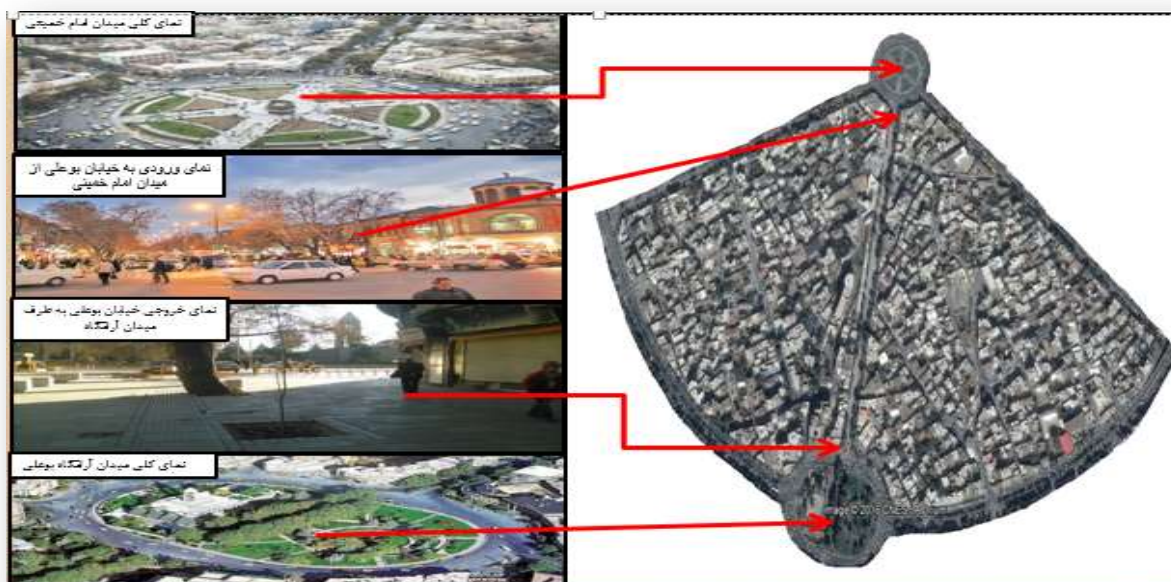


# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



ترسیم: نگارندگان (۱۳۹۷)

بناهای ورودی و خروجی محور خیابان بوعلی همدان براساس Google Earth



ترسیم: نگارندگان (۱۳۹۷)

مزایای ایجاد پیاده راه سازی در محور خیابان بوعلی همدان

۱- از بین رفتن گره ترافیکی در خیابان بوعلی و همچنین عدم تجمع بی مورد تاکسی ها و اتوبوسهای مسافربری از مزایای پیاده راه سازی در این محور راه میباشد.



## ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

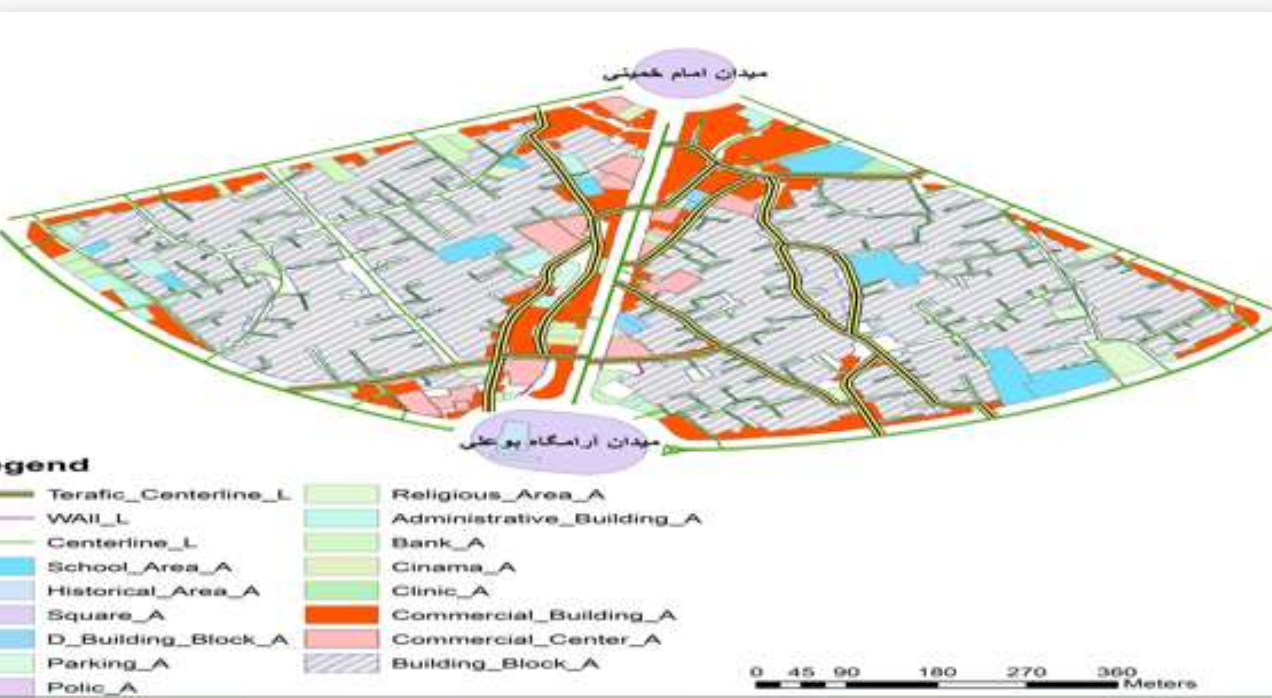
۲- کاهش آلودگی های صوتی و زیست محیطی به دلیل عدم تردد وسایل نقلیه به صورت ملموس وجود دارد

۳- ایجاد پیاده راه و حذف وسایل نقلیه از آن ، امکان کنترل و نظارت بیشتر بر محدوده را فراهم آورده و تا حدودی امنیت و آسایش برای حضور مردم از جمله زنان و کودکان را فراهم آورده است .

۴- برقراری امنیت بیشتر باعث حضور مردم در ساعات مختلف شبانه روز شده، و این امر منجر به ایجاد فعالیتهای اجتماعی و اقتصادی شبانه و حضور خرده فروشان در این محور راه شده است.

۵- حضور مردم و فعالیتهای اقتصادی و اجتماعی مربوط به کاربریهای مختلف منجر به تعاملات اجتماعی بیشتر شده و در نتیجه سرزندگی بیشتری را در فضا به ارمغان می آورد.

نقشه کاربری ها در محدوده مورد مطالعه (خیابان بوعلی ) و محله های اطراف آن در محیط ArcGIS



ترسیم: نگارندگان (۱۳۹۷)

نقشه کاربری اراضی پیاده راه خیابان بوعلی همدان (پیش از ایجاد پیاده راه)



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



ترسیم: نگارندگان (۱۳۹۷)

نقشه کاربری اراضی پیاده راه خیابان بوعلی همدان (پس از ایجاد پیاده راه)



ترسیم: نگارندگان

ن



## ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

مشکلات موجود در استفاده بهینه از پیاده راه همدان

۱- ایجادگره ترافیکی در میدان آرامگاه بوعلی و تجمع خودروها، مخصوصاً تاکسیها، و همچنین تردد بیش از اندازه خودروها (اعم از تاکسی و خودروهای شخصی) از خیابانهای فرعی این محدوده به منظور راهیابی به میدان اصلی شهر، که بازار اصلی این شهر در این محدوده متمرکز میباشد، باعث نارضایتی ساکنین این محدوده شده است.

۲- یکی از معیارهای مهم در سنجش توان کالبدی شهرها، تناسب تعداد و شرایط سرویسهای بهداشتی، باجمعیت استفاده کننده از آن امکان است. با وجود حجم بالای جمعیت، کمبود سرویسهای بهداشتی مناسب در طول مسیر جای تامل دارد.

۳- نبود مراکز درمانی (ارژانسی) معضل دیگری است که به آن توجه نشده است..

۴- فرسوده بودن تعداد زیادی از واحدهای تجاری و تجمع جمعیت در فضای کم همیشه بستر حوادث میباشد که متأسفانه محدودیت در این زمینه وجود دارد.

۵- نبود تابلوی راهنما برای دسترسی به امکانات موجود در این پیاده رو برای افراد تازه وارد، مسافران و توریست ها.

۶- با توجه به اینکه یکی از اهداف پیاده راهها ایجاد امنیت و آسایش برای کلیه اقشار مردم، بویژه کودکان و سالمندان میباشد و با توجه به اینکه این محدوده (محور خیابان بوعلی \_ حدفاصل آرامگاه بوعلی تا میدان امام خمینی) ساختمانهای مطب پزشکان متمرکز شده اند. لذا در محدوده مورد نظر عبور و مرور برای بیماران نیازمند ویلچرو سالمندان، و کالسکه کودکان به دلیل وجود میله های مسدود کننده امکان پذیر نمی باشد که حل این معضل مستلزم توجه ویژه میباشد.



منبع: مشاهدات میدانی نگارندگان (۱۳۹۷)



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



منابع:

- ۱- سازمان نقشه برداری کشور
  - ۲- مرکز آمار ایران، سرشماری عمومی نفوس و مسکن، ۱۳۹۰
  - ۳- محمود رضایی، ۱۳۹۲، سنجه های پیاده پذیری، دانشگاه آزاد اسلامی
  - ۴- محمدرضا حقی، محمدسعید ایزدی، ابراهیم مولوی، ۱۳۹۴، ارزیابی و مقایسه دو سیاست پیاده راه سازی و پیاده مداری در مراکز شهری (بافت مرکزی شهر همدان)، دانشگاه آزاد اسلامی همدان، دانشگاه بوعلی سینا همدان.
  - ۵- مظفر صرافی، حسن محمدیان مصمم، ۱۳۹۱، امکان سنجی پیاده راه سازی خیابان های مرکز شهر همدان، دانشگاه شهید بهشتی.
  - ۶- سعید ایزدی، مونا نیکوخوی، سحر سماواتی، بررسی نقش مولفه های کیفیت بخش قلمرو پیاده در سرزندگی و کارآمدی خیابانهای شهری (خیابان بوعلی سینای همدان). دانشگاه بوعلی همدان.
  - ۷- شاهرخ جعفری مبین، ۱۳۹۲، ارزیابی کیفی پیاده راههای شهری در شهرهای ایرانی (نمونه موردی پیاده راه بوعلی شهر همدان)
  - ۸- محمد مهدی گودرزی سروش، خلیل گودرزی سروش، ۱۳۹۲، بازشناسی مفهوم هویت در فضای شهری (نمونه موردی: خیابان بوعلی همدان)، (دانشگاه آزاد همدان، دانشگاه پیام نور همدان).
  - ۹- نگارش، حسین ۱۳۸۲ کاربرد ژئومورفولوژی در مکان گزینی شهرها و پیامدهای آن، نشریه جغرافیا و توسعه، سال اول شماره ۱
  - ۱۰- ولی خانی، نیلوفر ۱۳۹۰ کاربرد سیستم اطلاعات جغرافیایی و تصمیم گیری در پهنه بندی فیزیکی اراضی شهری مطالعه موردی شمال شهر کرج، مجله کاربرد سنجش از دور در علوم منابع طبیعی سال دوم، شماره ۲، بوشهر
  - ۱۱- یاسوری، مجید و ویسی، رضا ۱۳۹۴ بررسی نقش گسترش فیزیکی شهر رشت در ایجاد تغییرات کاربری اراضی حاشیه شهر، مطالعات برنامه ریزی سکونت گاههای انسانی، سال دهم شماره ۳۰
- Anderson, Josh R. 2002, Risk in rural development challenges for managers and policy makers. Rural Development Department, World Bank.
- Bat sane, n, yared, b (2008). Urban expansion in center country, applied geography Doi: 10, 1016, j. apogee.
- Chapin F Stuart J. and Kaiser Edward J. 2009: urban Land use Planning, university of Illinois, Press urban and Chicago.
- Drakakis, m. 1997 third world cities, second edition. Methuen.
- Hires Kara G. K. 1989 Fundamental of Town Planning's, Published by O. P. Kaptur for Dan pat Ray & Sons, and Delhi.



## ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



-J.A.G.Jaeger ET al2010.sustainability criteria for measures of urban sprawl e ecological indicators

-Kayak.S, current, app. 2012 monitoring urban growth on the European side of the Istanbul metropolitan area.