



## بررسی مولفه حس مکان در پیاده راههای شهر تبریز

(نمونه موردی: پیاده راه تربیت، پیاده راه شهریار ولیعصر، پیاده راه

### (مقصودیه)

محمد رضا رضائی<sup>۱\*</sup>، فائزه عباس کبیری<sup>۲</sup>، علیرضا اشرف نهند<sup>۳</sup>، مهدی سید الماسی<sup>۴</sup>

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد معماری، موسسه آموزش عالی اسوه معاصر، Mohamadreza.rezaei@yahoo.com

۲- دانشجوی کارشناسی ارشد معماری، موسسه آموزش عالی اسوه معاصر

۳- دانشجوی کارشناسی ارشد معماری، موسسه آموزش عالی اسوه معاصر

۴- دکترای تخصصی معماری، استاد مدعو موسسه آموزش عالی اسوه معاصر

### چکیده

این مقاله، ارتباط میان پیاده راه سازی و حس مکان را می سنجد. روش این پژوهش، کیفی و توصیفی است. نخست، بن مایه های پیاده راه سازی و حس مکان از نوشتارهای مربوط به طراحی شهری استخراج شده است؛ سپس مبانی پیاده راه سازی بر پایه جنبه های حس مکان، رده بندی شده و معیارهایی برای بهبود بخشی حس مکان با کمک پیاده راه سازی تعیین شده است. یافته اصلی این نوشتار، این است که رابطه مستقیمی میان پیاده راه سازی و حس مکان برقرار است. سنجش پیاده راهها از سه جنبه کالبدی (بوم شناختی، فضایی، ریخت شناسانه، زمین های، بصری)، ذهنی (دریافتی) و رفتاری (اجتماعی، کارکردی و گزینشی) مکان با معیارهای دقیق قابل انجام است. در پژوهش پیش رو برخی از این معیارها به این صورت به دست آمد: پوشش طبیعی، تنوع و مرزبندی فضایی، اندازه ها، شیوه آمیختگی بدنه ها با گذر، تنوع بصری، یادمان ها و دریافت های غیربصری، آرامش و آسایش، تعامل مردمی، کاربری ها و شیوه دسترسی به آنها. با این معیارهای کیفی می توان به ارزیابی پیاده راه های موجود در شهرها پرداخت. ارزیابی حس مکان با این معیارها برای فضاهای دیگر نیز قابل به کارگیری است. پیاده راه سازی درست، برنامه ریزی شده و گام به گام می تواند حس مکان را در شهرها و سکونتگاه ها بهبود بخشد.

**واژه های کلیدی:** فضای شهری، پیاده راه، مکان، حس مکان، تبریز

### ۱- مقدمه

چیرگی خودرو در شهرها و سکونتگاهها، عامل از بین رفتن ویژگی های پرشماری از بافت های مسکونی شهری در جهان، به ویژه در ایران شده است. برای مردم شهرها، ترافیک و مسیرهای جدید اتومبیل، حس مکان و توان دریافت و بهره برداری از ارزشهای کالبدی (مانند ویژگی های طبیعی، تنوع و نفوذ پذیری فضایی و بصری، شکل بدنه ها و آمیختگی کاربری ها با بافت زمینه) و نیز درک ارزشهای یادمان نهایی کهن، هویت و اصالت بافت های مسکونی را تغییر داده است. گذرها و میدان ها که دیرزمانی در پی پیاده روی و تجمع مردم، محل آسایش، آرامش، جنبش و تعامل بوده، امروزه به خیابان، فلکه و لامکانی پر از هراس و شلوغی و آلودگی برای تجمع و گذر خودرو تبدیل شده است. آشفتگی پیاده روی نه تنها در گذرها، بلکه در همه فضاهای شهر مانند میدان ها دیده می شود چنانچه گفته میشود سرنوشت میدان ایرانی به فضایی گم شده یا بی هویت تغییر یافته است (ابراهیمی، 1388،).

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 عابری پیاده، کاهش ارزش عابر پیاده، و به طور کلی موجب تنزل کیفیت محیط از منظره ای 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 عابری پیاده شده است (رفیعیان، صدیقی و پورمحمدی، 1390،)