



اصالت سنجی

مقاله مطالعه موردی

خلاصه انگلیسی این مقاله با عنوان:
Feasibility study of creating
Interrelation Tourism access between
historical buildings in sanandaj city
with pedestrian approach
در همین شماره
به چاپ رسیده است.

شهرسازی ایران، دوره ۵، شماره ۹، پاییز و زمستان ۱۴۰۱، صفحه ۲۳-۴۳

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۴/۳، تاریخ بررسی اولیه: ۱۴۰۱/۴/۵، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۶/۱۲، تاریخ انتشار:

۱۴۰۱/۷/۱

امکان سنجی ایجاد محورهای ارتباطی گردشگری میان بناهای تاریخی شهر سنندج با رویکرد پیاده‌مداری

سیده ریزان نقشبندی*

کارشناس ارشد طراحی شهری، گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران

سید مجید مفیدی شمیران

استادیار طراحی شهری، گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران.

چکیده: با گذر زمان و تغییر و تحولات اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی در جوامع و به طبع آن تغییرات کالبدی در شهرها، سیمای شهرها دچار دگرگونی‌های فراوانی شده است. در طی این تغییر و تحولات، هسته‌های اولیه شهرها به عنوان یک ثروت تاریخی از محل زندگی انسان در گذشته مورد بی‌توجهی واقع شده است. هسته تاریخی شهرها دارای عناصر و فضاهای باارزشی هستند که برخلاف تغییرات و توسعه‌های ناگهانی و نابه جای شهرهای امروزی، به صورت بطنی در گذر زمان و با توجه به نیاز انسان‌ها شکل گرفته‌اند. شهر سنندج نیز از این قاعده مستثنی نبوده و همانند سایر شهرها دستخوش تغییرات و بی‌توجهی نسبت به بافت تاریخی بوده است. هدف اصلی از انجام این پژوهش امکان‌سنجی جهت ایجاد یک ارتباط معنادار میان بناهای تاریخی موجود در بافت تاریخی شهر و ایجاد بستری برای پیاده‌مداری و گردشگری در آن است. سؤال اصلی پژوهش این است که آیا این امکان وجود دارد و چگونه می‌توان این ارتباط را برقرار کرد. پژوهش حاضر از نظر هدف کاربردی-توسعه‌ای و از نظر شیوه انجام توصیفی-تحلیلی می‌باشد که اطلاعات آن از طریق برداشت‌های میدانی، مطالعات کتابخانه‌ای و اسنادی و... گردآوری شده است. با توجه به مطالعات صورت گرفته می‌توان گفت بافت تاریخی شهر سنندج دارای پتانسیل‌های لازم جهت ایجاد شبکه گردشگری پیاده‌مدار میان بناهای تاریخی آن از طریق شبکه معابر وضع موجود است. در این پژوهش از میان معابر موجود در بافت، مناسب‌ترین مسیرها و ورودی‌های بافت جهت تحقق اهداف طرح شناسایی و سپس با تعریف پروژه‌های موضعی متنوع سعی در ارائه طرحی منسجم برای این محدوده داشته است. با توجه به رویکرد پیاده‌مداری در پژوهش، معابر در دو مقیاس شهری و محلی در سه دسته پیاده‌راه، معابر آرامسازی شده و معابر گردشگری پیاده‌مدار درون محلی پیشنهاد شده است.

واژگان کلیدی: بافت تاریخی، پیاده‌مداری، گردشگری، معابر

*ایمیل مسئول مکاتبات: rezannaqshbandi5@gmail.com

۱- مقدمه

است. در طی این تغییر و تحولات به تدریج مراکز شهرها که اغلب بافت و هسته تاریخی شهرها هستند، رها شده و توسعه به سمت اطراف و حاشیه شهر هدایت می‌شود که خود سبب آسیب‌های جدی از جمله تخریب چشم

با گذر زمان و تغییر و تحولات اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی در جوامع و به طبع آن تغییرات کالبدی در شهرها، سیمای شهرها دچار دگرگونی‌های فراوانی شده

میراث معماری توسعه یافته است. از آنجا که هیچ فرمول جهانی برای بررسی عینی و ارزیابی ارتباط همیشه مورد اختلاف و ادغام "قدیمی" و "جدید" وجود ندارد، نیاز به این شناخت جهانی اساس و انگیزه-ای برای تحقیقات بیشتر در این زمینه است. ارزیابی اهمیت بصری محیط، نتیجه آمیختن معیارهای عینی، سازمان عملکردی و خلاقیت در طراحی است (Penica, Golovina, & Murgule, 2015, p. 884&883). مسئله محیط زیست یکی از اصلی ترین عواملی است که کیفیت زندگی شهری و به ویژه خلق و خوی تعامل اجتماعی و لذت قدم زدن در مراکز شهر را پایین آورده است. تأکید بیش از حد بر استقرار اتومبیل‌های در حال افزایش در مراکز شهر، هم آگاهانه و هم ناخودآگاه اهمیت پیاده‌روی را به عنوان بخشی از کل سیستم حمل و نقل شهری نفی کرده، سطح قابلیت پیاده‌روی را بدتر کرده و کیفیت زندگی شهری را به خطر انداخته است (Wong, 2011, p. 37).

آنچه که در این پژوهش مهم است و مورد بررسی قرار می‌گیرد، عدم وجود ارتباط کالبدی بین این عناصر است؛ بطوریکه بتوان آن‌ها را مجموعه‌ای از نشانه‌های تاریخی و هویتی شهر قلمداد کرد. بنابراین هدف اصلی از انجام این پژوهش امکان‌سجی و یافتن مسیرهای دارای پتانسیل جهت ایجاد ارتباط میان بناهای تاریخی شهر سنندج است به گونه‌ای که بتوان از آن‌ها به عنوان مسیرهای پیاده‌مدار گردشگری در بافت تاریخی شهر بهره برد.

سؤال اصلی پژوهش این است که آیا امکان ایجاد ارتباط میان بناهای تاریخی شهر سنندج از طریق مسیرهای موجود در بافت وجود دارد و چگونه می‌توان این ارتباط را برقرار کرد؟

۲- پیشینه پژوهش

فرایند حفظ و حراست میراث فرهنگی- تاریخی شهرها تجربه‌ای طولانی را در سطح جهان پشت سر گذاشته و با طرح دیدگاه‌های مختلف و آزمون و خطا،

اندازه‌های طبیعی پیرامون شهر می‌گردد. رها شدن مراکز شهرها موجب غیرفعال شدن اقتصاد مرکز شهر و خالی شدن از سکنه و روبه زوال رفتن بافت کالبدی و اجتماعی و هویت شهر می‌شود. بنابراین لازم است با نگاهی نو به مراکز و بافت تاریخی شهرها، جریان باززنده‌سازی آن‌ها صورت گیرد؛ کالبد آن حفظ و مرمت، بافت اجتماعی آن پویا و اقتصاد آن به جریان افتد.

بافت مرکزی شهر سنندج که منطبق بر هسته تاریخی آن است، دارای عناصر بارز تاریخی است که می‌توان آن‌ها را در چند دسته قرار داد: عناصر حکومتی (دارالحکومه، دژ و بارو)، بازار شهر، مسجد جامع و منازل برخی افراد سرشناس که اغلب نیز منصب حکومتی داشته‌اند. برخی از این آثار حفاظت شده و اکنون به عنوان موزه‌های تاریخی (مانند عمارت آصف) مورد بازدید قرار می‌گیرد و برخی از آن‌ها نیز به طور کلی نابود شده یا در معرض نابودی قرار دارد؛ چنانچه بافت فرسوده شهر نیز بر این محدوده منطبق گردیده است.

ظرفیت فرهنگی منطقه در میراث تاریخی آن بیان شده است. وجود عناصر منحصر به فرد تاریخی می‌تواند توسعه موفقیت‌آمیز گردشگری در منطقه را از پیش تعیین کند. گردشگری تاریخی و فرهنگی قوی‌ترین انگیزه گردشگری است و همچنین گسترش منابع برای مشارکت گردشگران را ترویج می‌کند. بنابراین مراکز فرهنگی و تاریخی نه تنها به منطقه درآمد وارد می‌کنند، بلکه به مردم محلی زمینه افتخار به میراث منحصر به فرد را می‌دهند و به آن‌ها فرصت می‌دهند آن را با گردشگران به اشتراک بگذارند (Ismagilova, Safiullin, & Bagautdinova, 2014, p. 363&364). نیازهای گوناگون جامعه معاصر و آگاهی روزافزون از ارزش بسیار زیاد میراث معماری بر اهمیت احیاء به عنوان ابزاری برای حفظ، اما در عین حال فعال-سازی آن در زمینه توسعه پایدار تأکید می‌کند. تکنیک-های جدید و ابتکاری برای حفظ و حفاظت فعال از

گام‌های اولیه فعالیت‌های مربوط به احیاء بافت قدیم شهر را باید در اروپای غربی به ویژه در کشورهای فرانسه و انگلیس به دلیل آغاز اولیه انقلاب صنعتی در دوره ۱۸۳۰-۱۹۶۰ جستجو کرد. یکی از مهم‌ترین نمودهای این فعالیت‌ها را می‌توان در مجموعه قوانین و مقررات تدوین شده در این راستا جستجو کرد. پیشینه مجموعه قوانین مربوط به حفظ و احیاء آثار با ارزش در راستای مدیریت و برنامه‌ریزی برای آن‌ها به قرن نوزدهم باز می‌گردد که تاکنون همچنان ادامه و تکامل یافته است. در همین راستا منشورها و قطعنامه‌های جهانی در مورد مرمت شهری نیز مطرح شده‌اند که عدم آگاهی یا بی‌توجهی به میثاق‌های جهانی می‌تواند صدمه‌های جبران‌ناپذیری را بر پیکره آثار تاریخی جوامع بشری وارد سازد و حتی باعث آسیب رساندن به هویت اصیل آن‌ها شود (Ahmadi, 2016, p.12).

راه‌های مختلف را پیموده و امروزه از مرمت تک بنا به فرمت و بهسازی کل هسته‌ها و مراکز تاریخی شهرها رسیده است. این امر در کشور ما سابقه‌ای طولانی ندارد و روش‌های تجربه شده در این زمینه به ندرت قابل دفاع و قابل تکرار است (Ablaqi, 2001, p.113&114). با هدف پایان بخشیدن به مارپیچ افول شهرها، برنامه‌ریزی معاصر شاهد ظهور روش‌های مختلفی بوده است که سعی در غلبه بر این مشکلات دارند. در حالی که بسیاری از این رویکردها مبتنی بر تزریق مقادیر زیادی منابع عمومی بود، دیگران نیز از بسیج منابع مالی خصوصی سود می‌بردند تا از نوسازی این مناطق خاص استفاده کنند (Nuno Pinto & Burns, 2014, p. 526). شهرسازی مدرن با جهانگرایی و نیز گرایش‌های انتزاعی همراه بود. در حالی که پسامدرن گرایی با برانگیختن حس مکان، ارزیابی مجدد و احیای آنچه که دارای ارزش محلی ویژه است، سروکار می‌یابد (Tiesdell & Oc, 2000, p. 9).

جدول ۱. منشورها و قراردادهای بین‌المللی مرتبط با بافت و آثار تاریخی شهرها

نام منشور	حوزه مداخله و جهت‌گیری
منشور آتن (۱۹۳۱)	حفظ آثار باستانی، حفظ ارزش‌های معماری هم در بناهای متفرد و هم هسته‌های کامل شهری
کنگره گوئیو (۱۹۶۰)	مرمت، حفاظت و بهسازی بافت‌های شهری، موضوعات بازسازی به عنوان عملی اجتماعی، محافظت جنبه‌های هنری یک فضای زنده
توصیه‌نامه یونسکو (۱۹۶۲)	حفاظت از زیبایی و ویژگی‌های مجموعه و چشم‌اندازهای محیطی شهری و روستایی
منشور ونیز (۱۹۶۴)	حفاظت و مرمت یادمان‌ها و محوطه‌ها، مفهوم اثر تاریخی شامل ساخته‌های معماری متفرد و فضای شهری و مناظر
بیانیه بوداپست (۱۹۷۲)	باززنده‌سازی ابنیه یا بافت با عملکرد مناسب و معماری معاصر در مجموعه‌های ساختمانی قدیمی
کنگره ایکوموس زوریخ (۱۹۷۳)	اعلام سال ۱۹۷۵ م به عنوان سال اروپایی ذخائر معماری
کنگره آمستردام (۱۹۷۵)	تدوین منشور اروپایی ثروت معماری، کیفیت دوباره بخشیدن به محله‌های کهن
اجلاس یونسکو در ناپروبی (۱۹۷۶)	مداخله جامع مرمت شهری، مشارکت مالکان و ساکنان و جلوگیری از جابه‌جایی مردم بومی، تدوین نظام ویژه برای حفاظت مراکز تاریخی-قدیمی
منشور بورا: (۱۹۸۱)	حفاظت از مکان‌های واجد اهمیت فرهنگی، تأکید بر توجه به بستر و محیط اثر
منشور واشنگتن: (۱۹۸۷)	حفاظت شهرها و محوطه‌های شهری تاریخی، تأکید بر ارزش‌های سنتی فرهنگ‌های شهری در مستندات تاریخی

نام منشور	حوزه مداخله و جهت‌گیری
بیانه‌ی ایکوموس (۱۹۸۸)	احترام و اهمیت به بافت‌های تاریخی به عنوان میراث و سند و هویت فرهنگی جامعه
بیانه مکزیکوسیتی (۱۹۹۹)	حفاظت بافت‌های تاریخی و گسترش صنعت گردشگری و توسعه پایدار
منشور نهایی بورا (۲۰۰۲-۱۹۹۹)	تأکید بر بستر فرهنگی و تاریخی اثر، مداخلات بر مبنای حریم و محیط، هویت‌بخشی اثر
منشور ایکوموس (۲۰۰۲)	توجه بر بستر فرهنگی در ابعاد فرافیزیکی، اهمیت و منزلت فرهنگی
منشور ایکوموس کبک (۲۰۰۸)	تک‌بنا، محلات، مجموعه معماری، چشم‌انداز فرهنگی و تاریخی، حفظ ارزش‌های ملموس و ناملموس اثر

محیط پیاده‌روی دلپذیر را برای ساکنان منعکس کرد. بسیاری از برنامه‌ریزان در بحث برای پیاده‌مداری یک مکان، استراتژی تمرکززدایی، اصل رشد و محدود کردن منطقه و اندازه جمعیت را تکرار کرده اند (Wong, 2011, p. 42).

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 درآمد. 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 قالب طرح‌های بهسازی، نوسازی و باسازی بافت‌های کهن، اقداماتی صورت پذیرفته 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. این انگاره 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 در سال ۱۹۲۷ به اجرا درآمد (Habibi, 2000, p. 44).

۳- مبانی نظری

در این بخش ابتدا به تعریف واژه‌گان کلیدی پژوهش پرداخته خواهد شد و سپس مباحث نظری

به طور سنتی قابلیت پیاده‌روی در مباحث معماری، برنامه‌ریزی شهر و اخیراً طراحی شهری مورد توجه بوده است. با این حال، در سال‌های اخیر روابط بین پیاده‌روی و محیط ساخته شده باعث جذب کنجکاوی در زمینه‌های دیگر مانند متخصصان بهداشت جمعیت، دانشمندان علوم اجتماعی و اقتصاددانان شده است که در نهایت منجر به تحقیقات بین رشته‌ای شده است (Wong, 2011, p. 33). تا قبل از انقلاب صنعتی، شکل و بافت شهرها به طور کلی تابع شرایط جغرافیایی بوده و شهرسازی از مقیاس‌های انسانی و امکانات حرکت پیاده و تا حدودی چارپایان پیروی می‌کرد، به همین دلیل راه‌ها و دیگر فضاهای شهری در انطباق کامل با اندازه‌های انسانی و نیازهای اجتماعی و روانی شهروندان شکل می‌گرفت (Movahed & Ahmadi, 2013, p. 95). جنبش فضاهای پیاده نه تنها سیمای کالبدی شهرها را عوض کرده است بلکه تغییرات نوینی در کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی و فرهنگی مردم به وجود آورده است. همچنین الگو و واکنش‌های جدید برای حل مسایل شهری ارائه داده است که باعث تحول عمیق در نظریه‌ها و روش‌های شهرسازی، به ویژه در عرصه‌ی ساماندهی فضاهای شهری شده است (Bablou & Garakani, 2021, p. 202).

پیاده‌مداری از زمان پیدایش حرفه برنامه‌ریزی در اوایل قرن بیستم مورد توجه اصلی برنامه‌ریزی‌های کالبدی بوده است. مفهوم باغشهر که توسط ابنزر هاوارد در سال ۱۹۰۲ ارائه شد، توجه جدی به ایجاد

مربوط به آن‌ها ارائه می‌گردد:

بافت تاریخی: آن پهنه از شهر که در یک بستر طبیعی تاریخی و مبتنی بر فعل و انفعالات ناشی از تجربه طولانی مدت تعامل با محیط شکل گرفته است. در شهر تاریخی یا بافت تاریخی، مکان در خود شواهدی نهفته دارد که به کیفیتی درهم تنیده و تاریخی از زیست شهادت می‌دهد که بقیه پهنه شهر خالی از آن است (Azarzadeh & Salehieh Yazdi, 2015, p.19).

پیاده‌مداری: به معنای "میزان دسترسی آسان به پیاده‌روی همراه با وسیله حمل و نقل ایمن، متصل به هم، در دسترس و دلپذیر" است. اتصال شبکه راه، ارتباط با سبک‌های دیگر، الگوهای ریزدانه و متنوع استفاده از زمین، ایمنی مسیر و زمینه مسیر از ویژگی‌هایی است که قابلیت پیاده‌روی مکان را تحت تأثیر قرار می‌دهد در حالی که عوامل شخصی به عنوان ویژگی‌های خارجی است که در انتخاب مردم برای پیاده‌روی تأثیر می‌گذارد (Ujang & Muslim, 2015, p. 57).

امروزه قابلیت پیاده‌روی در محیط شهری فراتر از نگرانی حرفه‌های محیط ساخته شده است. پیاده‌مداری همچنین چیزی فراتر از یک حالت حمل و نقل است. حرفه بهداشت، پیاده‌روی را به عنوان یکی از انواع تمرینات بدنی تعریف می‌کند در حالی که در زمینه طراحی شهری، یان گل و لارس جیمز (۲۰۰۱) پیشنهاد کرده‌اند که پیاده‌روی نیز نوعی فعالیت تفریحی یا اجتماعی است. علاوه بر این، مطالعات متعدد نشان می‌دهد که پیاده‌مداری یک مکان نه تنها به کاهش استرس محیطی، اجتماعی و اقتصادی کمک می‌کند، همچنین سلامت عمومی نیز سود می‌برد (Wong, 2011, p. 33).

گردشگری: مجموعه فعالیت‌های فرد یا افرادی است که به مکانی غیر از مکان عادی زندگی خود مسافرت و حداقل یک شب و حداکثر یک سال در آنجا اقامت می‌کنند و هدف از مسافرت آنان نیز گذراندن

اوقات فراغت است. البته اهدافی نظیر اشتغال و کسب درآمد شامل آن می‌شود، بر این اساس کسانی که شامل این تعریف می‌شوند نیز گردشگر نامیده می‌شوند (Safaepur, 2017, p.2).

یکی از انواع گردشگری، گردشگری میراث است که به طور گسترده‌ای با میراث فرهنگی گذشته و یا منابع فرهنگی فیزیکی مرتبط است. گردشگری میراث بر عناصری چون بناهای تاریخی و آثار هنری و چشم-اندازهای زیبا که از گذشته برجای مانده‌اند، تمرکز دارد (Azimi & Partovi, 2012, p.78). سازمان جهانی گردشگری، گردشگری میراث را " غوطه‌وری در تاریخ طبیعی، میراث انسانی، هنرها، فلسفه و نهاد منطقه یا کشور دیگری" تعریف می‌کند (Rana & Singh, 2000, p. 145). گردشگری فرهنگی و میراثی به منزله "بازدیدهای اشخاصی خارج از جامعه میزبان با انگیزه از تمام یا بخش پیشنهادی مورد علاقه‌ی تاریخی، هنری، علمی، سبک زندگی / میراثی یک جامعه، منطقه، گروه یا نهاد" است (Nepraishta, 2015, p. 2).

۱-۳- ویژگی‌های بافت‌های تاریخی: علاقه معاصر به محله‌های شهری تاریخی نشان‌دهنده نگرانی در مورد از دست دادن هویت و شخصیت محلی است، چنین مناطقی ویژگی‌های محلی و تجربیات منحصر به فرد را ارائه می‌دهند. طراحی و برنامه‌ریزی شهری بر زمینه محلی تأکید می‌کند که طراحی را از طریق تداوم شخصیت محلی، بافت تاریخی و الگوی خیابان تأمین می‌کند (Oc, Hiath, & Tiesdell, 2010, p. 51).

معمولاً در هر بافت تاریخی عناصر تاریخی شاخص‌تر به عنوان میراث فرهنگی ثبت می‌شود و ضوابط و مقررات خاصی برای حفاظت از آن وضع می‌گردد. این عناصر با توجه به ویژگی‌های شهر، می‌تواند همه یا تعدادی از موارد زیر باشد:

- بناهای باستانی
- سکونتگاه‌های روستایی
- زیرساخت‌های جامعه شناسی

فضاهای شهری عمومی باعث می‌شود که آن‌ها در داخل شهرها به دلیل نیازهای مردم، قابل توجه باشند (Ujang & Zakariya, 2015, p. 712&713).

۳-۳- اهمیت و مزایای پیاده‌مداری در

فضاهای شهری و بافت‌های تاریخی: هر سفر با نوعی فعالیت عابر پیاده آغاز و پایان می‌یابد، بنابراین پیاده‌روی ابتدایی‌ترین شکل حمل و نقل و یک تجربه مهم برای گردشگران از طریق سفر است (Ujang & Muslim, 2015, p. 58). پیاده‌روی بیشترین نزدیکی را به محیط دارد و بنابراین اجازه می‌دهد فرآیند تفسیر و به خاطر آوردن، منسجم‌تر باشد. این پدیده از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردار است (Ghorbani & Jame Kasra, 2010, p. 6). فرصت دیدن، شنیدن و ملاقات با دیگران را می‌توان یکی از مهمترین جاذبه‌های خیابان عابر پیاده دانست (Khaleghi, 2018, p. 92). پیاده‌روی ارجح‌ترین شکل توسعه تعامل انسان با محیط شهری است. مسیرهای پیاده‌روی بهترین بستر برای زندگی شهری است و حضور طولانی مدت افراد را در فضاهای شهری فراهم می‌کند. حضور مداوم منجر به پایداری محیط زیست در این فضاها می‌شود. استفاده از عوامل پایداری برای فوریت‌های فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی در فرآیند طراحی شهری ضروری است. با استفاده از عابر پیاده، نه تنها می‌توانیم حضور مردم را در فضاهای شهری افزایش دهیم، بلکه می‌توان پایداری آن‌ها را در آینده تضمین کنیم (Saghafi Asl, Haghlesan, & Abdollahzadeh, 2012, p. 1014). قابلیت پیاده‌روی مزایای بهداشتی، زیست محیطی، اجتماعی و اقتصادی را فراهم می‌کند و به همین دلیل برخی از محققان آن را "پایه و اساس شهر پایدار" می‌دانند. محیط‌های پیاده‌روی زندگی فعال برای عابران پیاده را تشویق می‌کنند که باعث کاهش مشکلات سلامتی و بهبود جسمی و روحی می‌شود (Abdullatif Radha & Mohammed).

- معماری آیینی و مدنی
- شهرهای کوچک و بزرگ تاریخی
- بناهای معماری منظر
- موزه‌ها، سالن‌های نمایش، نمایشگاه‌ها و

موارد دیگر

- مجتمع‌های فنی و ساختمانی
- اشیاء مردم نگاری، صنایع دستی و صنایع دستی ملی، مراکز هنرهای کاربردی (Ismagilova, Safiullin, & Bagautdinova, 2014, p. 364).

۳-۲- اهمیت هویت، معنا و حس مکان در

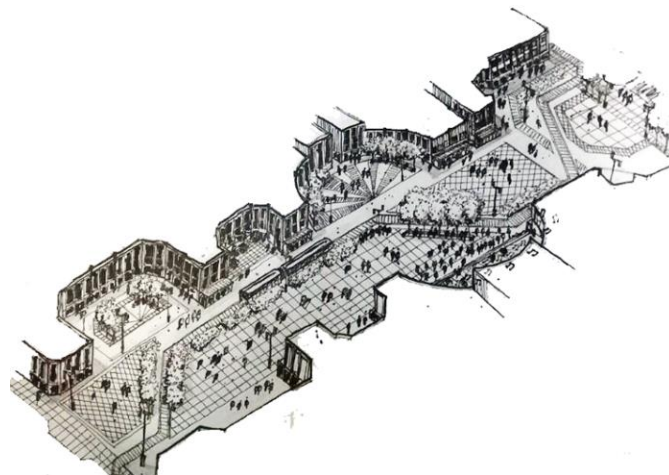
بافت‌های تاریخی: مکان‌ها با تلاش مردم برای سازگاری با معانی جدیدی که ممکن است از فرهنگ و هویت آن‌ها جدا شده باشد، پویا هستند و همچنان بازسازی می‌شوند. معنای مکانی منعکس‌کننده شکل ارتباط بین مردم و مکان‌ها است که با توجه به زمینه‌های شخصی و اجتماعی-فرهنگی متفاوت است (Ujang & Muslim, 2015, p. 711). تداوم ساختار یا سنت در طول زمان (وجود - نگهداری - تداوم) با احترام به طبیعت و محیط فرهنگی به عنوان میراث، بیشتر از یک مسئله حساس و مقبولیت مشترک داوری می‌شود. مانند زبان که راهی برای بیان است، میراث نیز یک ساز و کار نمادین دارای معنای ذاتی است که توسط خطوط فرهنگ در طول زمان لایه‌بندی شده است. اگر طبیعت ذاتی در یک سایت میراث خاص توسط ماهیت مقدس بودن آن و علاوه بر آن به وسیله قانون‌گذاری احیاء شود، منجر به جذب انبوهی از مردم و همچنین کمک به سرزندگی بیشتر سایت می‌شود (Rana & Singh, 2000, pp. 141-144).

برنامه‌ریزان و طراحان باید معانی که افراد برای ایجاد حس مکان به یک محل را متصل می‌کنند، بررسی کنند. در تعریف هویت مکان، طراحان شهری عمدتاً بر شکل ظاهری و تصویرپذیری عناصر کالبدی متمرکز هستند اما در تلفیق معانی مکان به عنوان شاخص‌هایی برای تمایز مکان، کوتاهی می‌کنند. ارزش اجتماعی

(Amin, 2020, p. 176).

با افزایش سختی زندگی شهری، ایجاد شرایط مناسب برای حرکات عابر پیاده، مکان‌های راحت برای انواع فعالیت‌های اوقات فراغت در هوای آزاد و انجام رویدادهای عمومی در مناطق شهری به تفریح و بهبود فرد کمک می‌کند (Tsitman, Proshunina, & Kudryavtseva, 2018, p. 6). پیاده‌مداری پایه و

اساس شهر پایدار است. بدون آن، حفظ منابع معنادار امکان‌پذیر نخواهد بود. پیاده‌روی مانند دوچرخه‌سواری، یک وسیله حمل و نقل "سبز" است که نه تنها ازدحام را کاهش می‌دهد، بلکه تأثیرات زیست‌محیطی پایینی نیز دارد و انرژی را بدون آلودگی هوا و صدا حفظ می‌کند (Southworth, 2005, p. 248).



تصویر ۱. دید ایزومتریک از یک پیاده‌راه با تباین فضایی، مقیاس انسانی جهت حضور پیاده

عبور محورهای پیاده گردشگری از مجاورت بناهای تاریخی، امکان معرفی بناهایی را فراهم می‌کند که درون بافت پنهان شده‌اند. ایجاد پیوند کالبدی بین بناهای تاریخی توسط محورهای گردشگری منجر به ایجاد حس هم‌پیوندی با بافت، هماهنگی و همسان با آن و بدون تخریب‌های کلی در بافت بر جذابیت گردشگری آن می‌افزاید. اتصال بناهای تاریخی توسط محور گردشگری به ویژه از نوع پیاده‌مدار آن منجر به انسجام بصری خواهد شد (Ahmadiyan & Bayatzadeh, 2013, p. 14). رویکرد ارائه محیط پیاده‌مدار با کیفیت بالا، از یک طرف، صنعت گردشگری شهری را پشتیبانی می‌کند. از طرف دیگر، این به نفع ساکنان محلی است؛ زیرا آن‌ها می‌توانند از امکانات بهتر، افزایش غرور محلی و افزایش کیفیت زندگی خود برخوردار شوند (Wong, 2011, p. 42). 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. زایش فضای جدید از دل فضای کهن برای نظارت و مراقبت توسعه برون‌شهر و با هدف توسعه درونی اهمیت می‌یابد و بالأخره «شهر زنده فضا» متولد می‌گردد (Habibi, 2000, p. 47).

۳-۴- ویژگی‌های مسیرهای پیاده

گردشگری در بافت تاریخی: مسیریابی گردشگران در بافت‌های کهن به عنوان گامی دوجانبه و شاید چند سویه برای حفاظت از بافت و هدایت گردشگری می‌تواند به عنوان پیش‌اقدامی، بافت کهن مورد نظر را احیا بخشد و به عنوان گامی تکمیلی در امر حفاظت، به احیا بافت منجر می‌شود (Movahed & Ahmadi, 2013).

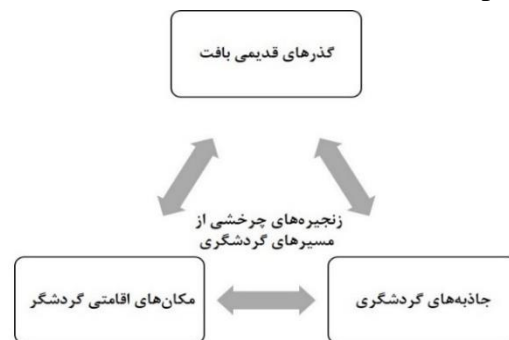
در محدوده شناسایی و در قالب نقشه موقیت بناها ارائه شده است. همچنین پس از بررسی سلسله مراتب معابر در محدوده مطالعاتی، معابر دارای بیشترین بناها تاریخی بر روی نقشه مشخص گردید. در گام بعدی پروژه‌های پیشنهادی براساس وضع موجود و پتانسیل‌های آن برای محورهای پیشنهادی گردشگری در محدوده مطالعاتی ارائه شده است که در قسمت یافته‌ها توضیحات مربوط به آن آورده شده است.

۵- معرفی محدوده مطالعاتی

سنندج مرکز استان کردستان در ۳۵ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۴۷ درجه و ۱۸ دقیقه طول شرقی از نصف‌النهار گرینویچ و ۵ درجه طول غربی از نصف‌النهار تهران، در منطقه‌ی کوهستانی زاگرس واقع شده است.

شهر سنندج شخصیت فضایی-کالبدی ویژه خود را از استقرار در موقعیت میان‌کوهی رشته‌کوه‌های زاگرس و زمینه فرهنگی ساکنان کُرد آن به دست آورده است. ساختار اصلی شهر ریشه در مفهوم شهر-قلعه‌ها دارد. سیمای کلی هسته تاریخی شهر در دو بخش مجزا قابل ادراک است. این تفکیک فضایی به دلیل عبور رودخانه دره بیان با جهت غربی - شرقی است، به طوری که یکی از محلات اصلی شهر و باغ و عمارت خسروآباد را از مابقی شهر جدا نموده است. بخش اصلی شهر که در ضلع شمالی رودخانه قرار گرفته شامل سایر محلات، بازار، مسجد جامع، قلعه حکومتی و دیوارهای شهر میانی است. عناصر اصلی با ساختار منظم تعریف شده نشان از ایده برنامه‌ریزی رسمی و نحوه استقرار و ساختاربندی داخلی محلات در تطابق با شکل ارگانیک توسعه دارد (Alizadeh & Lahoopour, 2015, P.58-59).

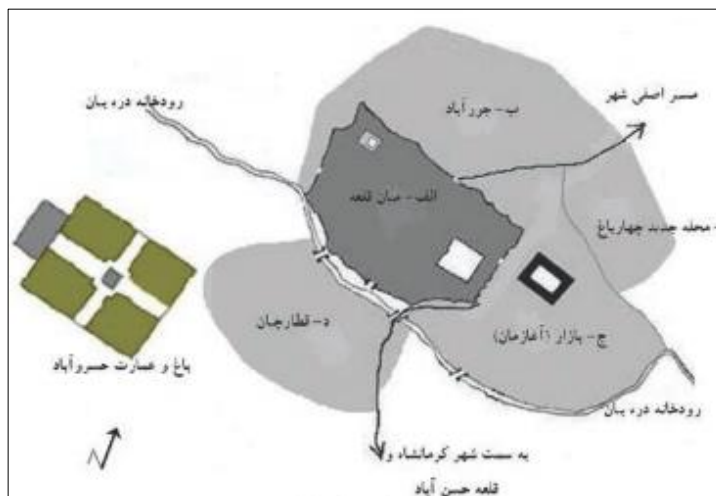
96 p). مسیر به عنوان «راهبر» برای گردشگری، عناصر باارزش بافت را به هم پیوند داده و به عنوان یک «هادی» به معرفی آن‌ها می‌پردازد. بنابراین شناخت صحیح و جامع بافت و عناصر آن و شرایط متأثر از آن و مؤثر بر آن برای انتخاب صحیح «مسیر هادی» ضروری است (Habibi, 2000, p. 48). با دانستن سه دسته اطلاعات شامل گذرهای قدیمی بافت، جاذبه‌های گردشگری و مکان‌های اقامتی گردشگر می‌توان به بررسی مسیرهای گردشگری و یا به بیانی دقیق‌تر پیشنهاد "زنجیره‌های چرخشی از مسیرهای گردشگری" در یک بازدید گردشگری پرداخت (Daneshmand & Vakilinezhad, 2015, p.10).



تصویر ۲. زنجیره‌های چرخشی از مسیرهای گردشگری

۴- روش تحقیق

پژوهش حاضر از نظر هدف کاربردی-توسعه‌ای و از نظر شیوه انجام توصیفی-تحلیلی می‌باشد که با استفاده از مطالعه اسناد کتابخانه‌ای و مطالعات میدانی (مشاهده و عکسبرداری، برداشت کالبدی) اقدام به گردآوری داده‌های مورد نیاز جهت بررسی و تحلیل و سپس ارائه پیشنهادات شده است. در این راستا پس از تبیین مبانی نظری مرتبط با پژوهش، به بررسی محدوده مطالعاتی پرداخته شده است. پس از برداشت‌های میدانی و مطالعه اسناد، بناهای واجد ارزش تاریخی



تصویر ۳. ساختار، عناصر و محلات اولیه شهر سنندج

مأخذ: (علیزاده & لاهورپور، ۱۳۸۸، ص. ۶۶).

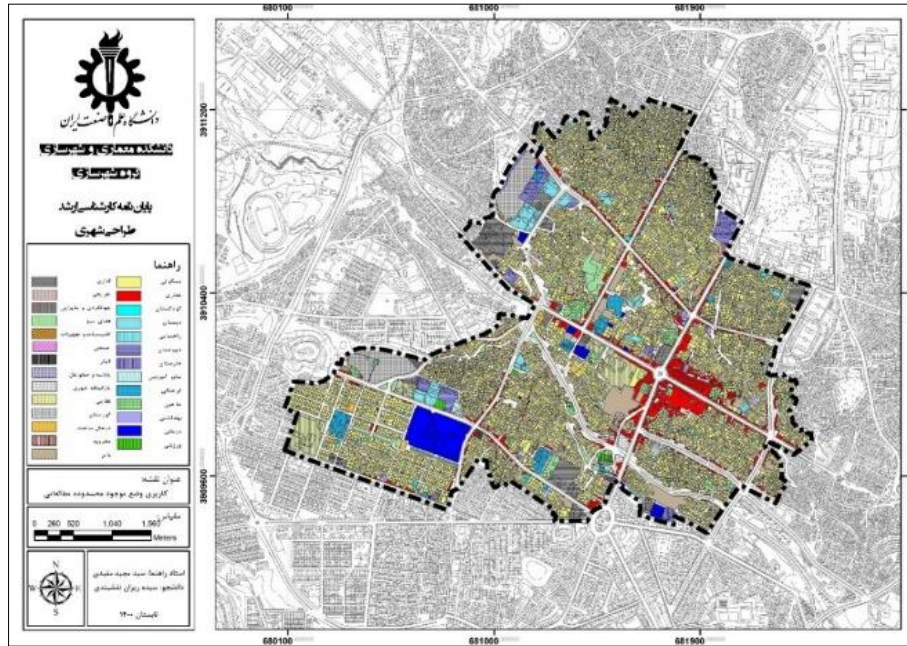
بانک‌ها و... است که بیشتر در لبه خیابان‌های اصلی قرار دارند و کاربری مسکونی در ردیف پشتی آن‌ها قرار دارند. بجز دو گورستان قدیمی شهر بر روی تپه (شیخ محمد باقر و شیخان) و کاربری نظامی در محل دژ حکومتی قدیمی و پشت عمارت خسروآباد، تقریباً کاربری ناسازگار دیگری در محدوده قرار ندارد.

۶۳ اثر ثبت شده در فهرست آثار ملی استان کردستان وجود دارد که ۱۱ مورد آن مربوط به خارج از شهر است و بقیه یعنی حدود ۵۲ اثر که طی سال‌های ۱۳۲۷ تا نیمه ۱۳۸۲ به ثبت رسیده‌اند، داخل شهر سنندج قرار دارند. حدود ۳۷ اثر مربوط به دوران قاجار و بقیه مربوط به دوران‌های صفویه، زندیه و پهلوی می‌باشند. علاوه بر موارد ذکر شده، بناهای دیگری به عنوان بناهای قدیمی باارزش بر روی نقشه منعکس شده که تراکم آن بیشتر در محله قطارچیان و آقازمان در جنوب شرقی بازار قرار دارد. همچنین محدوده‌ها و محوطه‌های باارزشی مانند محدوده بارو و دژ نیز در بافت تاریخی شهر وجود دارند که ردپای آن‌ها محسوس و نامحسوس مشخص می‌باشد (Plan to organize the historical and cultural center of Sanandaj, 2005, p. 194-197).

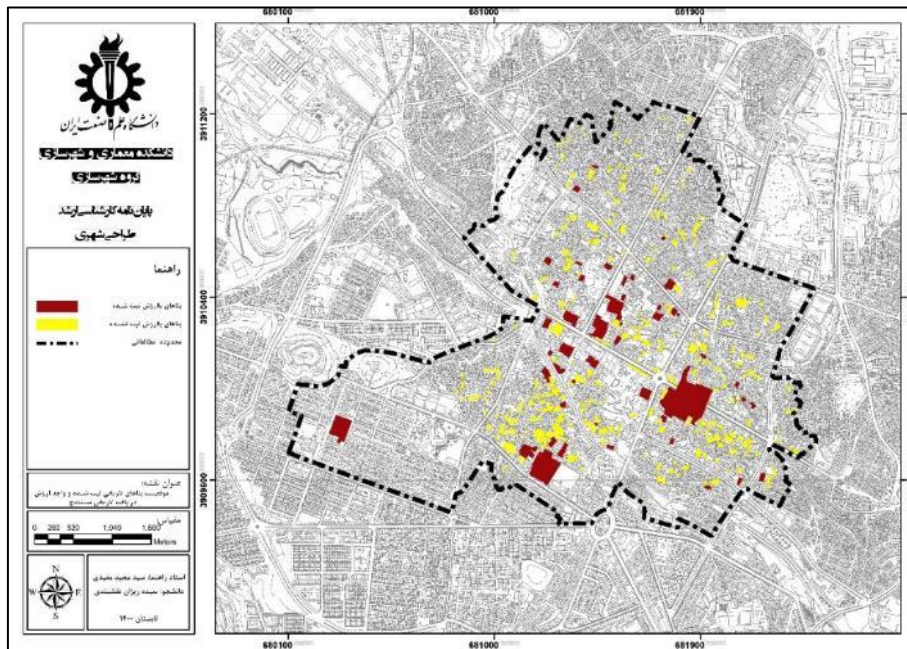
محدوده بافت تاریخی سنندج (اعلام شده از طرف سازمان میراث فرهنگی) به مساحت تقریبی ۲۶۷ هکتار، در برگرفته عناصری است که به عنوان بناهای ثبتی و بناهای باارزش شناخته شده‌اند. مهم‌ترین عنصر باقی مانده از بافت قدیم شهر، بازار سرپوشیده شهر است که در هسته تاریخی شهر قرار دارد. مسجد دارالاحسان، خانه وکیل‌الملک، قلعه حکومتی (که هم اکنون با حفظ عملکرد ستاد لشکر سپاه می‌باشد)، عمارت خسروآباد، خانه غیائی، خانه آصف، خانه مشیر وزیر و موزه سنندج از دیگر آثار به یادگار مانده عهد قاجاریه می‌باشند که همگی آن‌ها در شش محله قدیمی شهر و در مرکز شهر قرار دارند. این بخش از شهر دربرگیرنده بازار سنتی و خیابان‌های اصلی می‌باشد و در واقع قلب تپنده و فعال و مرکز مبادلات و تحولات اقتصادی-اجتماعی شهر و منطقه می‌باشد (Development and comprehensive construction plan of Sanandaj city, 2008, p.5-6).

محدوده مطالعاتی به دلیل قرارگیری در هسته مرکزی و تاریخی شهر، دارای مهم‌ترین و اصلیت‌ترین کاربری‌های بزرگ مقیاس تجاری و خدماتی و اداری و... شهر از جمله بازار اصلی شهر سنندج، مسجد جامع، پارکینگ طبقاتی، سینما، کتابخانه، موزه‌ها، بیمارستان،

نقشبندی، مفیدی، امکان‌سنجی ایجاد محورهای ارتباطی گردشگری میان بناهای تاریخی شهر سنندج



تصویر ۴. کاربری وضع موجود محدود مطالعه‌ی



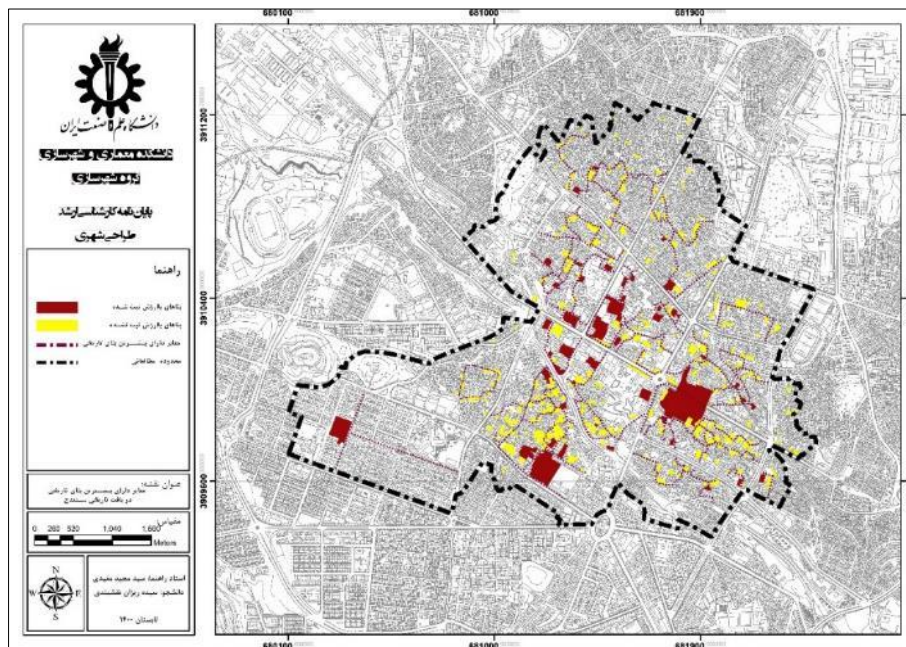
تصویر ۵. موقعیت بناهای با ارزش ثبت شده و ثبت نشده در بافت تاریخی سنندج

و پستی و بلندی دارای ساختاری ارگانیک است که در محدوده بافت قدیم آن به غیر از محدوده چهارباغ، تقریباً هیچ معبری را که به طور مستقیم احداث شده

شبکه معابر شهر قدیم سنندج علاوه بر آنچه که معمولاً به عنوان دلیل تاریخی برای معابر پیچ در پیچ و کم عرض شهرها در ایران ذکر می‌شود، به لحاظ شیب

خوش منظر است. بازار نیز به عنوان یک گره‌گاه اصلی (راه‌وند شهری) محل تلاقی تعداد زیادی از این معابر بوده است. بر اثر احداث شبکه صلیبی رضاشاهی ردپای تعدادی از معابر محو شده است (Plan to organize the historical and cultural center of Sanandaj, 2005, p. 226). از انطباق نقشه مکان بناهای تاریخی و نقشه معابر داخل محدوده، معابری که دارای بیشترین بناهای تاریخی در طول مسیر خود هستند، شناسایی شده است.

باشد نمی‌توان ملاحظه نمود. ساختار این شبکه به نحوی است که از طریق تعدادی از معابر اصلی‌تر که در داخل شهر نیز ادامه دارند، ارتباط شهر با سایر نقاط برقرار می‌شده است. این معابر در داخل شهر اکثراً از مراکز محلات عبور و در اتصال با یکدیگر مراکز محلات را به هم متصل می‌نموده‌اند. اتصال بین قسمت‌های مختلف این معابر اصلی نیز از طریق شبکه‌های فرعی‌تر برقرار می‌شده که انتهای آن‌ها به بن بست‌های منتهی می‌گردیده است. برخی از معابر در مسیر خود واشدگاه-هائی دارند که از نظر فضای شهری بسیار مطلوب و

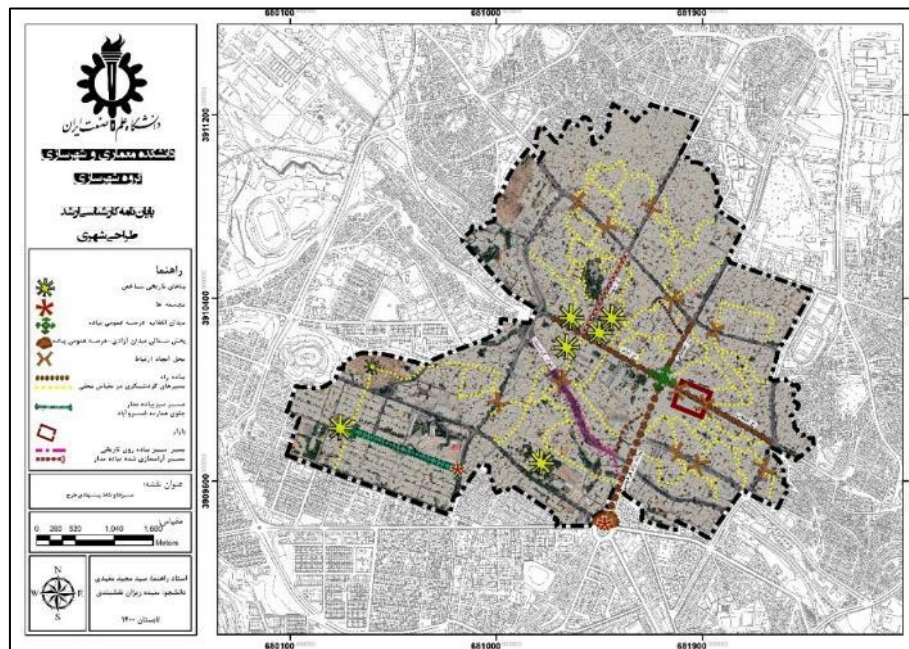


تصویر ۶. معابر دارای بیشترین تعداد بنای تاریخی در محدوده مطالعاتی

مسیرهای گردشگری پیاده‌مدار درون بافت و در مقیاس محلی دسته‌بندی شده‌اند. عوامل تأثیرگذار در انتخاب مسیرها مواردی از جمله حفظ هویت و شخصیت تاریخی محدوده، ایجاد ارتباط میان بناهای واجد ارزش تاریخی در محدوده، ترویج پیاده‌مداری در محدوده و ایجاد بستری مناسب برای گردشگری در بافت و توجه به نشانه‌ها است.

۶- یافته‌های پژوهش

با توجه به هدف انجام پژوهش، یافته اصلی این پژوهش شناسایی محورهای ارتباطی دارای پتانسیل میان بناهای تاریخی بافت مرکزی و تاریخی سنندج است که در دو مقیاس و گونه پیاده‌راه‌های مرکز شهر و



تصویر ۷. مسیرها و نقاط پیشنهادی جهت ایجاد ارتباط میان نقاط شاخص تاریخی و پیاده‌مدارسازی بافت مرکزی و تاریخی سنندج

دستور کار شهرداری قرار دارد. در پژوهش حاضر نیز گسترش پیاده‌راه فردوسی به خیابان‌های مذکور به عنوان راهکار کارا و مؤثر در ترویج پیاده‌مداری و کاهش بار ترافیکی مرکز شهر پیشنهاد شده است. در تکمیل پیاده‌راه‌سازی خیابان‌های مذکور، آرام‌سازی جریان سواره و طراحی جداره و پیاده‌روها در خیابان شهدا پیشنهاد می‌گردد. همچنین خیابان فرعی و تجاری ناصر خسرو که ورودی اصلی پایانه اتوبوس‌رانی سنندج در آن قرار دارد، به عنوان پیاده‌راه فرعی و متصل به پیاده‌راه فردوسی پیشنهاد داده شده است. بنابراین در خیابان‌های ذکر شده (بجز خیابان شهدا) محدودیت حضور سواره بجز در ساعات مشخص جهت بارگیری، وسایل نقلیه آتشنشانی، اورژانس و ... اعمال می‌شود.

✓ مسیرهای پیاده‌مدار گردشگری در مقیاس محلی و احیای بناهای واجد ارزش تاریخی در مسیر آن‌ها: با توجه به موضوع و هدف اصلی پژوهش، معابری

در ادامه و جهت تکمیل فرایند شناسایی مسیرهای واجد ارزش درون بافت، سازمان فضایی پیشنهادی محدوده ارائه شده است که شامل موارد زیر است:

✓ ایجاد ارتباط کالبدی و عملکردی میان محلات موجود در بافت: با بررسی و شناخت محدوده می‌توان ردی از ارتباطات گذشته را بین محلات قدیمی جست‌وجو کرد. در محدوده مطالعاتی این نقاط شناسایی و به عنوان محل ارتباط میان محلات و بخش‌های جدا از هم مشخص شده است. این نقاط ورودی مسیرهای گردشگری در مقیاس محلی هستند.

✓ گسترش پیاده‌راه فردوسی به معابر اطراف دارای پتانسیل آن: پیاده‌راه فردوسی در مرکز شهر سنندج که به تازگی احداث شده، با وجود اینکه در جزئیات اجرایی به طور کامل با طرح ارائه شده مطابقت نداشت، دارای عملکرد خوبی بوده و با استقبال شهروندان روبه‌رو شد. در طرح تکمیلی آن پیاده‌راه‌سازی خیابان انقلاب، طالقانی و امام در

که دارای بیشترین بنای واجد ارزش تاریخی بودند، شناسایی و بر روی نقشه مشخص شد. این مسیرها به عنوان مسیرهای پیاده‌مدار گردشگری در مقیاس محلی پیشنهاد می‌شوند.

✓ حمل و نقل عمومی و پارکینگ: با توجه به رویکرد پیاده‌مداری در طرح و پیشنهاد پیاده‌راه‌سازی مرکز شهر، ایجاد شبکه حمل و نقل عمومی و دوچرخه ضروری است. بنابراین با توجه به ویژگی‌ها و ظرفیت شهر، ایجاد خطوط اتوبوس درون شهری، BRT و دوچرخه در محدوده ارتباطی پیشنهاد می‌شود. استفاده از وسایلی مانند مانند گاری، درشکه و ون‌های جایه‌جایی گردشگر به عنوان مکمل می‌تواند مؤثر باشد. ایستگاه تاکسی در ابتدای میدان آزادی به ایستگاه دوچرخه تغییر و اختصاص یافته است. در محدوده مطالعاتی یک پارکینگ طبقاتی در ابتدای خیابان نمکی و دو پارکینگ جمعی در بلوار کردستان (زیر پل فردوسی) وجود دارد که سامان‌دهی و طراحی پارکینگ‌های بلوار کردستان از موارد پیشنهادی است. همچنین در محله قلاچوارلان و سرتپوله دو قطعه زمین بایر وجود دارد که پیشنهاد می‌شود با طراحی و جانمایی مبلمان مناسب به فضای چندمنظوره پارکینگ ساکنین محله (پارک خودرو در حاشیه معابر درون محله به دلیل نداشتن پارکینگ بیشتر واحدهای مسکونی از مشکلات محدوده مطالعاتی است)، فضای بازی کودکان و جمعه‌بازها اختصاص یابد.

✓ حذف کاربری‌های ناسازگار در محدوده: کاربری نظامی در محل دژ قدیمی شهر (در محله باشگاه افسران و جداره جنوبی خیابان امام) و دو تپه شیخ محمد باقر و شیخان که از گورستان‌های قدیمی شهر هستند، لکه‌های ناسازگار اصلی درون بافت هستند. وجود لکه نظامی در محل قدیمی دژ موجب غیرفعال بودن جداره جنوبی در بخش غربی

خیابان امام شده است. با توجه به پیشینه تاریخی سایت نظامی و قرارگیری در نزدیکی موزه مردم شناسی (خانه کُرد یا عمارت آصف)، موزه حبیبی (عمارت سالار سعید) و مسجد جامع سنندج، تغییر کاربری نظامی به مجموعه گردشگری-اقامتی پیشنهاد می‌شود که موجب افزایش سرزندگی و حضورپذیری این بخش از مجموعه خواهد شد. تپه- گورستان شیخ محمد باقر که آرامگاه شیخ محمد باقر با معماری زیبا در بلندی آن قرار دارد، دارای چشم‌انداز و دید بسیار زیبا به مناظر طبیعی و مصنوع شهر دارد. با توجه به نزدیکی تپه به عمارت خسروآباد و توپوگرافی و پوشش گیاهی تپه، تغییر کاربری به تپه سبز گردشگری-تفریحی و ایجاد مسیر ارتباطی میان آرامگاه و عمارت خسروآباد پیشنهاد می‌شود. تغییر کاربری تپه-گورستان شیخان به فضای سبز تفریحی نیز پیشنهاد می‌گردد. با توجه طرح سامان‌دهی تپه‌های سنندج که در یک سال اخیر تصویب شد و با اسناد به آن ساختمان‌سازی یا تخریب توپوگرافی تپه ممنوع است، پیشنهادات مطرح شده با این سند فرادست نیز مطابقت و همسویی دارد.

✓ تبدیل عملکرد میدان‌ها از فلکه به عرصه عمومی پیاده‌مدار: میدان آزادی و میدان انقلاب، دو میدان اصلی در مرکز شهر هستند که در محدوده مطالعاتی قرار دارند. این دو میدان توسط پیاده‌راه فردوسی بهم متصل شده و از نظر ترافیکی در طول شبانه‌روز بار ترافیکی زیادی را محتمل می‌شوند و موجب آلودگی بصری، صوتی و زیست‌محیطی مرکز شهر شده‌اند. با توجه به مطالعات صورت گرفته، پیشنهاد می‌گردد بخش شمالی میدان آزادی که به پیاده‌راه فردوسی متصل است، به عرصه عمومی پیاده در محوطه اطراف مجسمه آزادی اختصاص یافته و جریان ترافیک سواره به

بصری در ورودی بازارچه، نبود مبلمان مناسب و... پیشنهاد طراحی ورودی و مسیر بازارچه از پروژه‌های موضعی پیشنهادی است.

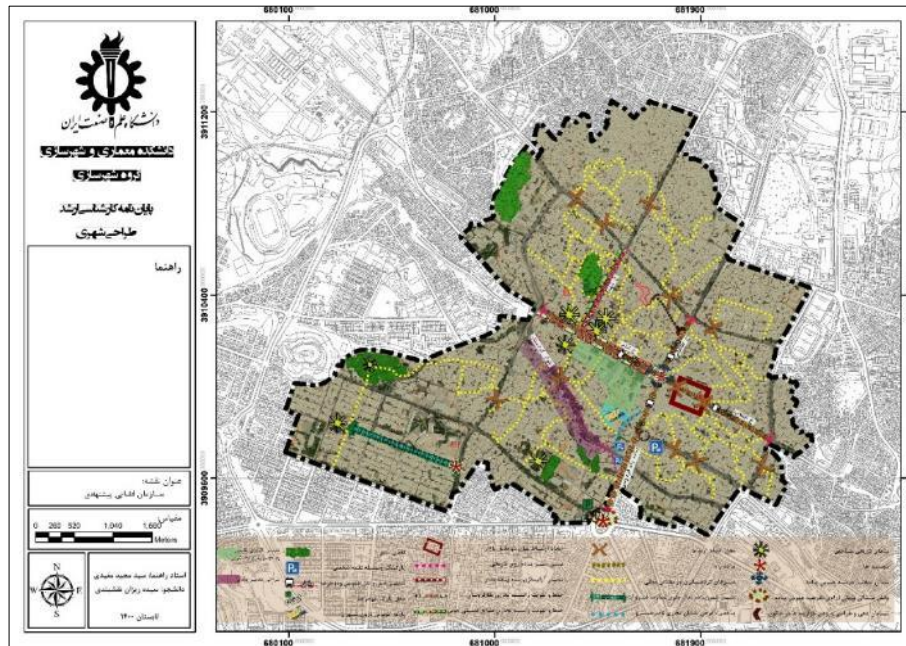
✓ حفظ و تقویت راسته‌های تجاری شاخص: راسته‌ی طلافروشان در دو جبهه‌ی خیابان امام و راسته‌ی صنایع دستی چوبی (تخته‌نرد، شطرنج و...) در جبهه غربی خیابان شهدا از راسته‌های فعال در محدوده هستند که ویتترین واحدهای تجاری در این قسمت شخصیت ویژه به معابر مذکور داده است. به دلیل قرارگیری کاربری نظامی در قسمت غربی خیابان شاپور، راسته‌ی طلافروشان در این قسمت انقطاع می‌یابد و موجب غیرفعال شدن جداره خیابان می‌شود. همان‌طور که در بند حذف کاربری‌های ناسازگار نیز اشاره شد، تغییر کاربری نظامی این بخش از سایت به مجموعه گردشگری-اقامتی موجب سرزندگی و حضورپذیری بیشتر فضا می‌شود و موجب تقویت راسته‌ی طلافروشان و در امتداد آن به سمت شمال (خیابان شهدا) راسته‌ی صنایع دستی چوبی می‌شود. سامان‌دهی جداره واحدهای تجاری فروش صنایع دستی چوبی خیابان شهدا در راستای تقویت آن پیشنهاد می‌گردد.

✓ ایجاد ارتباط میان دو بخش بازار سنندج: اقدامات تجددگرایانه گذشته در مرکز شهر سنندج موجب ایجاد گسست فضایی-کالبدی در بازار سنندج شده است؛ به گونه‌ای که خیابان انقلاب از وسط بازار و میدان وسط آن عبور کرده و بخش میانی ضلع شرقی و غربی به کلی از بین رفته است. پیاده‌راه-سازی خیابان انقلاب و ایجاد ارتباط دوباره میان دو بخش بازار از موارد پیشنهادات تکمیلی جهت بهبود وضع موجود این محدوده است.

بخش جنوبی آن انتقال یابد. همچنین با توجه به این‌که خیابان‌های منتهی به میدان انقلاب (انقلاب، طالقانی و امام) در پیشنهادات طرح به پیاده‌راه تغییر عملکرد یافته‌اند، بنابراین پیشنهاد می‌گردد میدان انقلاب نیز که در مرکز خود مجسمه و در جداره خود دارای بناهای واجد ارزش است، به عرصه عمومی پیاده‌مدار اختصاص تغییر یابد. فضای دو میدان مذکور به یک عرصه عمومی انعطاف‌پذیر تغییر می‌یابد که در جشن‌ها و مراسمات خاص نیز می‌توان از فضای آن‌ها بهره برد.

✓ سامان‌دهی معابر پلکانی بخش شمال غربی محله قطارچیان: با توجه به شیب نسبی این بخش از محدوده، معابر آن نیز با تبعیت از شیب به صورت پلکانی شکل گرفته‌اند. این معابر دارای دید مناسب به محلات مقابل خود (باشگاه افسران و قلاچوارلان) دارند. طراحی و سامان‌دهی این معابر موجب ارتقاء کیفیت بصری جبهه جنوبی بلوار کردستان و ورودی‌های شمالی محله قطارچیان می‌شود.

✓ سامان‌دهی و طراحی ورودی و مسیر بازارچه هاجر خاتون (گذر سرتپوله): بازارچه هاجر خاتون در مجاورت مقبره و مسجد هاجر خاتون یکی از شلوغ‌ترین بازارچه‌های فروش پارچه است. ورودی اصلی این بازارچه در خیابان طالقانی قرار دارد که دارای یک گشودگی فضایی در ابتدای بازارچه و بعد از آن مسیر باریک بازارچه به داخل محله سرتپوله پیشروی می‌کند. این مسیر یکی از مسیرهای تاریخی درون محله است که در گذشته و زمان حال نیز دارای عملکرد در سطح شهر و نقش پررنگ در تصویر ذهنی شهروندان دارد. به دلیل نامناسب بودن وضعیت کالبدی و اغتشاشات



تصویر ۸. سازمان فضایی پیشنهادی

۶- نتیجه‌گیری و پیشنهاد

پتانسیل‌های زیادی جهت ایجاد ارتباط میان بناهای تاریخی در شهر سنندج وجود دارد که با اتخاذ رویکرد پیاده‌مداری می‌تواند گامی مثبت در جهت ارتقاء وضعیت بافت قدیم و هسته شهر باشد. مهم‌ترین مواردی که می‌توان به آن اشاره نمود:

- وجود تعداد زیادی بناهای تاریخی با ارزش در سطح محدوده در مقیاس‌ها و کاربری‌های متنوعی که در گذشته داشته‌اند.
- هسته تجاری فعال شهر و مراجعه روزانه جمعیت زیادی به آن
- مسیرهای ارگانیک متنوع در درون محلات قدیمی
- ویژگی‌های خاص فرهنگی-اجتماعی شهر
- ویژگی‌های مناسب آب و هوایی شهر جهت جذب گردشگر
- شناخته شدن شهر سنندج به عنوانی مانند شهر هزار تپه، شهر مجسمه‌ها، شهر خلاق موسیقی با مطالعات صورت گرفته در طول انجام پژوهش می‌توان به سوال پژوهش به صورت زیر پاسخ داد:

گام اول جهت ایجاد ارتباط میان بناهای تاریخی سنندج ایجاد ارتباط کالبدی است. این ارتباط کالبدی می‌تواند از طریق معابر موجود دارای پتانسیل ارتباط (مانند بناها و جداره‌های تاریخی، دارای پیشینه و هویت مانند گذرهای قدیمی و ...) باشد. در گام بعدی پس از شناسایی معابر موردنظر، طراحی این مسیرها براساس اصول و معیارهای استخراج شده از مبانی نظری است. همچنین به موازات ایجاد ارتباط کالبدی، ارتباط عملکردی نیز باید مورد توجه قرار گیرد؛ به گونه‌ای که مسیرهای طراحی شده دارای عملکرد مناسب و جذاب گردشگری پیاده باشد. عملکردهای پیشنهادی مناسب با توجه شناخت محدوده و پتانسیل‌های موجود شامل عملکرد تجاری، فرهنگی، فراغتی، اقامتی است. باید توجه داشت که از احداث مسیرهای جدید در این گونه بافت‌ها باید پرهیز نمود؛ زیرا اگرچه ممکن است ارتباط کالبدی و عملکردی بیشتری میان بناها صورت گیرد، اما از طرف دیگر موجب از هم گسیخته شدن بافت تاریخی می‌گردد.

با توجه به اهمیت روزافزون توسعه پایدار در زمینه‌های مختلف، اهمیت بافت تاریخی در شهرها روز به روز

خود، بافت تاریخی شهرها را مورد توجه و در اولویت قرار دهند؛ زیرا موضوع گذر زمان و نادیده گرفتن این بافت‌ها می‌تواند اثرات جبران‌ناپذیری بر آن‌ها داشته باشد. طیف متنوعی از اقدامات و برنامه‌ها در این‌گونه بافت‌ها قابل اجرا است که با توجه به زمینه بافت، می‌توان بهترین و اثرگذارترین تصمیم‌ها را اتخاذ نمود و توسعه شهر را به سمت پایداری سوق داد.

بیشتر نمایان می‌گردد. اقدامات و عملیات ارتقای کیفیت فضاهای شهری در بافت‌های تاریخی از طرفی کم هزینه‌تر و از طرف دیگر اثرگذاری بیشتری در ایجاد حس مکان و هویت‌مندی شهرها در مقایسه با بافت‌های جدیدتر دارد و می‌توان توسعه‌ی میان‌افزا را نیز بخشی از آن دانست. بنابراین مسئولان مرتبط با مدیریت شهری باید در طرح‌ها و برنامه‌های شهری

7- References

Persian References:

- Ablaqi, E. (2001). "Historical texture, protection, restoration, improvement or renovation?". *Journal of Haft shahr*, 2(4), 113-124.
- Ahmadi, S. (2016). Investigating the perspectives of historical texture management with emphasis on cultural and social requirements. *Daneshe shahr*, (363).
- Ahmadiyan, R & bayatzadeh, M. (2013). *Design of sidewalks in the historical texture of cities is a factor for tourism development: Zanjan city*. Paper presented at the First national conference on urban planning and architecture over time. Qazvin International University.
- Alizade, H & Lahoopour, S. (2009). Spatial-physical character of the historical core of Sanandaj. *Bi-Quarterly Art and Opinion* (2), 57-69.
- Azarzadeh, R & Salehieh yazdi, H. (2015). Historical texture or historical area; The media activates the nervous system of the historical context in an interview with Seyed Mohammad Beheshti Shirazi. *Chideman*, 4(10), 18-23.
- Azimi, S., Partovi, P. (2012). Conceptual Model and Analytical Framework of Functional-Spatial Structure of Historical Context Revitalization Emphasize on Urban Tourism, Case Study: Tehran Central Zone. *Journal of Architecture and Urban Planning*, 4(8), 75-94.
- Babalou, A & Garakani Dashteh, P. (2021). Measuring the Walkability of Urban Areas; Case study: Streets of Sub-District 1 and 2 in 12th district of Tehran. *Scientific Journal of Iranian Urbanism*, 4(7), 199-212.
- Daneshmand, S & Vakilinezhad, R. (2015). Determining the priorities of the tourist route in the historical trxture of the city: the historical texture of Shiraz. Paper presented at National Conference on Dilapidated and Historic Textures; Challenges and solutions, Kashan University.
- Ghorbani, R & Jame kasra, M. (2010). Pedestrian movement, a new approach to revitalizing urban centers; Case study: Tarbiat sidewalk in Tabriz. *Urban regional studies and research*, 2(6), 55-72.
- Habibi, M. (2000). Tourism footpath. *Journal of Honar-Ha-Ye Ziba Memari-va-Shahrsazi*, (9), 43-51.
- Movahed, e & ahmadi, e. (2013). Routing tourists in historical contexts with the approach of conservation and restoration of these contexts using GIS; Case study: Sanandaj. *Journal of Environmental Science*, 39(1), 93-100.

- Safaeepur, E. Reyhanehsadat, S. (2017). Reconstruction of historical textures with the approach of recreating tourism (Case study: Bazaar axis from Atiq Square to Naghsh Jahan Square in Isfahan). Paper presented at 7th International Conference on Sustainable Development and Urban Development, Esfahan.
- Tadbirshahr Consulting Engineers, *Development and construction plan (comprehensive) of Sanandaj city*. (2008). Housing and Urban Development Organization of Kurdistan Province.
- Tiesdell, S., Oc, T & Hiath, T. (2000). Towards a successful revitalization of the city's historic neighborhoods, *Journal of Haft shahr*, Iran Urban Development and Improvement Company.
- Tiesdell, S., Oc, T & Hiath, T. (2000). Historic urban quarters, *Journal of Haft shahr*.
- Zadboom Consulting Engineers (2005). *Plan to organize the historical and cultural center of Sanandaj*. Kurdistan Province Cultural Heritage and Tourism Organization.

Latin References:

- Abdullatif Radha, R., & Mohammed Amin, R. K. (2020, June). Assessing Walkability in Sulaimani City Center. *Kurdistan Journal of Applied Research (KJAR)*, 5(1), 175-199.
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), 246-257.
- Ismagilova, G., Safiullin, L., & Bagautdinova, N. (2014). Tourism development in the region based on historical heritage. *Life Science Journal*, 11(6), 363-367.
- Khaleghi, N. (2018). Assessing the Impacts of Pedestrianisation on Historic Urban Landscape of Tehran. *Int. J. Architect. Eng. Urban Plan*, 28(1), 91-104.
- Nasser, N. (2003, May). Planning for Urban Heritage Places: Reconciling Conservation, Tourism, and Sustainable Development. *Journal of Planning Literature*, 17(4), 467-479.
- Nepravishta, F. (2015). Conservation and Rehabilitation of Urban Heritage and Tourism: Shkodra Case Study.
- Nuno Pinto, L., & Burns, M. (2014). Evaluating the Impacts of Urban Regeneration Companies in Portugal: The Case of Porto. *Planning, Practice & Research*, 29(5), 525-542.
- Oc, T., Hiath, T., & Tiesdell, S. (2010). design in historic urban quarters. In T. Oc, T. Hiath, & S. Tiesdell, *Revitalising Historic Urban Quarters (Vol. 1)*. *Rivista di Scienze del Turismo. Ambiente Cultura Diritto Economia*.
- Penica, M., Golovina, S., & Murgule, V. (2015). Revitalization of Historic Buildings as an Approach to Preserve. *International Scientific Conference Urban Civil Engineering and Municipal Facilities*. 117, pp. 883-890. Elsevier Ltd.
- Rana, P., & Singh, R. (2000). Sustainable Heritage Tourism: Framework, Perspective and Prospect. *National Geographical Journal of India*, 46(pts.1-4), 141-158.
- Saghafi Asl, A., Haghlesan, M., & Abdollahzadeh Taraf, A. (2012). The role of pedestrian streets in sustainability of urban spaces, Case Study: Tabriz. *Advances in Natural and Applied Sciences*, 6(6), 1014-1021.
- Tsitman, T., Proshunina, K., & Kudryavtseva, S. (2018). Formation of pedestrian

street network system planning structure of historical part of city of Astrakhan. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 451. IOP Publishing Ltd.

- Ujang, N., & Zakariya, K. (2015). The Notion of Place, Place Meaning and Identity in Urban Regeneration. Asian Conference on Environment-Behaviour Studies Chung-Ang University "Environmental Settings in the Era of Urban Regeneration". 170, pp. 709-717. Seoul: Procedia -Social and Behavioral Sciences.
- Ujang, N., & Muslim, Z. (2015). Walkability and Attachment to Tourism Places in the City of Kuala Lumpur, Malaysia. Athens Journal of Tourism, 2(1), 55-68.
- Wong, S. (2011). Walkability and community identity in the city centre of Kuala Lumpur. PhD thesis, The University of Melbourne, Faculty of Architecture, Building and Planning.



BY



انتهارات شهرسازي
مجله علمي شهرسازي ايران

نحوه ارجاع به این مقاله:

نقشبندی، سیده ریزان، مفیدی شمیرانی، سید مجید. (۱۴۰۱). امکان‌سنجی ایجاد محورهای ارتباطی گردشگری میان بناهای تاریخی شهر سنندج با رویکرد پیاده‌مداری، شهرسازی ایران، ۵ (۹)، ۲۳-۴۳.

COPYRIGHTS
Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted to the Iranian Urbanism Journal. This is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

URL: <https://www.shahrsaziiran.com/1401-5-9-article2/>
DOR: <https://dorl.net/dor/20.1001.1.27170918.1401.5.9.2.2>