

مدل توسعه مکانی و ارتقاء کیفیت محیطی پیاده‌راه‌های شهری با رویکرد زمینه‌گرا (نمونه موردی: پیاده‌راه بوعلی همدان)

مهسا اردلان^۱، حسن سجاذزاده^{۲*}، محمد سعید ایزدی^۳

mahsaardalan23@yahoo.com

۱. کارشناس ارشد طراحی شهری، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه بوعلی سینا

۲. دانشیار، دکتری شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه بوعلی سینا

ms.izadi@basu.ac.ir

۳. استادیار، دکتری شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه بوعلی سینا

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۹/۰۲/۳۰

تاریخ وصول مقاله: ۱۳۹۸/۱۱/۱۱

چکیده

امروزه، سنجش و ارزیابی توسعه فضاهای شهری از طریق روش‌ها و رویکردهای کمی، نظریه‌های روان‌شناختی، بخش مهمی از تحقیقات علوم شهری و اجتماعی را به خود اختصاص داده که به دلیل کم‌توجهی به واقعیات، غفلت از نگرش‌های کیفی و دارائی‌های مکانی و همچنین تجویز نسخه‌ای واحد و مشابه برای همه فضاها، در عمل کمتر توانسته به ارائه راهکارهای عملی منجر شود. رویکرد پیاده‌مداری، به دنبال ارتقاء کیفیت زندگی و نگرشی انسانی به فضا است. این پژوهش به دنبال مدل توسعه در پیاده‌راه بوعلی و همین‌طور یافتن راهکارهایی برای ارتقاء کیفیت‌های محیطی است. برای این منظور با ۶۰ نفر از افراد شامل متخصصان معماری و شهرسازی، مدیران شهری، گردشگران، کسبه و کاربران پیاده‌راه، مصاحبه عمیق به روش گلوله برفی و تا رسیدن به اشباع نظری انجام شد. شیوه تحلیل داده‌ها با کدگذاری باز، کدگذاری محوری، و کدگذاری گزینشی انجام شد که در نهایت ۱۳۶ در قالب مفهوم و ۳۳ مقوله استخراج و استنباط شد. نتایج پژوهش نشانگر آن است که پدیده محوری ارتقاء حضور پذیری و هویت فضایی است. این روش به ایجاد ارزش افزوده جدیدی در پیاده‌راه بوعلی منجر می‌شود.

کلیدواژه

پیاده‌راه‌های شهری، پیاده‌راه بوعلی، حضور پذیری، کیفیت محیطی، همدان

سراغاز

شهری لحاظ می‌شود، کیفیت عرصه‌های عمومی موجود در آن شهر است و این واقعیت اجتناب‌ناپذیر است که کیفیت این فضاها، معیار سنجشی برای میزان مطلوبیت شهرها محسوب می‌شود (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۱). امروزه برنامه ریزان و طراحان شهری، جنبه‌های انسانی فضاهای عمومی را بیش از پیش مورد توجه قرار می‌دهند و مردم نیز مشتاقانه‌تر در این فضاها شرکت می‌کنند (Gehl and Gemzoe, 2004). فضاهای عمومی شهری، به مردم اجازه می‌دهد باهم ملاقات داشته و روی هم تأثیر بگذارند (Holland et al, 2007). آنچه مردم را به سمت یک فضا

یکی از عوامل مهم برای تعیین کیفیت شهرها، مطلوبیت فضاهای عمومی آن‌هاست. فضاهای عمومی شهر، به‌عنوان بخش مهمی از هویت اجتماعی شهر، عرصه برقراری تعاملات اجتماعی و فعالیت‌های شهروندان محسوب می‌شود. وقتی در مورد فضای شهری صحبت می‌شود، در واقع از فضایی صحبت می‌شود که کنش‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی برای کاربران فراهم می‌کند (Karami et al., 2013 ; Hajmirsadeghi et al., 2014). یکی از مهم‌ترین معیارهایی که در ارزیابی شهرها و محیط‌های

کاربران، موجب ارتقاء کیفیت وضعیت محیطی فضاهای شهری خواهد شد. از این رو این پژوهش با اتکای به مصاحبه‌های عمیق از کارشناسان شهرسازی و معماری، مدیران شهری و کاربران فضایی به استخراج و استنباط مفاهیم و مقوله‌های مرتبط با کیفیت محیطی پیاده راه بوعلی شهر همدان با رویکرد زمینه‌گرا می‌پردازد. بنابراین، این تحقیق نخست در پی استخراج و استنباط پدیده محوری توسعه مکانی پیاده راه شهری در راستای چشم‌اندازسازی و توسعه راهبردی پیاده راه بوعلی و سپس ارائه مدلی جامع، بومی و زمینه‌گرا، نسبت به پدیده محوری است که بتواند همه ابعاد اجتماعی، فرهنگی، کالبدی، عملکردی، محیطی، اقتصادی و تاریخی را پوشش دهد و در نهایت به تبیین اقدامات زمینه‌ساز و توسعه‌ای و بررسی پیامدهای پیش رو در فرایند توسعه نوع و الگوی کیفیت محیطی خواهد بود که در فرایند تحقیق در پیاده راه مورد نظر استنباط خواهد شد.

پیشینه تحقیق

در سال‌های پایانی دهه ۱۹۸۰ و ابتدای دهه ۱۹۹۰، نارضایتی از غلبه ماشین در فضاهای شهری، به ظهور جنبش نو شهرگرایی منجر شد. در شهرهای اروپایی، این انگاره با هدف خارج ساختن محدوده‌های تاریخی شهرها از سیطره اتومبیل و برای حفاظت از بافت‌های کهن و احیای اجتماعی مراکز شهری، مطرح و اجرایی شد (Habibi, 2000). در شهرهای آمریکایی، در اوایل دهه ۱۹۶۰ گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت و خیابان‌های پیاده شکل گرفتند که هم‌سو با مقاصد تجاری در مرکز شهرها بودند. آموس راپاپورت با رویکردی روان‌شناسانه، مؤلفه‌های کیفیت‌سازی محیط‌های شهری را در ایمنی، امنیت، راحتی، زمان و مکان، شرایط جوی و اقلیمی، راحتی و جذابیت مسیر، حذف موانع، کیفیت محیط عابر، نوع پوشش گیاهی و زیبایی دسته‌بندی می‌کند (Rappoport, 1987). Hoehner و همکاران (۱۹۹۴)، شاخص‌های ارتقاء

می‌کشاند حضور مردمان دیگر است (Whyte, 1988). ایجاد فضاهای عمومی اجتماع‌پذیر، به‌عنوان محل رخداد تعاملات اجتماعی، در راستای خلق محیط‌های شهری پایدار، یکی از اهدافی است که در دهه‌های اخیر بسیار مورد توجه قرار گرفته است. عملکرد اصلی فضای عمومی، فراهم‌سازی و بسترسازی حضور مردم است، لذا ابعاد اجتماعی و فرهنگی آن از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است (شجاعی، پرتوی، ۱۳۹۴). امروزه به دلیل مشکلات زیادی از جمله تسلط اتومبیل بر فضا (Chen and Feng, 2016)، کاهش ایمنی (Lacinak and Ristvej, 2017)، کاهش امنیت (Torkyan et al., 2015)، عدم وجود کاربری‌های گوناگون و جاذب جمعیت (اسماعیل پور و همکاران، ۱۳۹۴)، رضایت شهروندان از فضا و به دنبال آن تمایل آنان برای حضور در این فضاها کاهش یافته است که این امر موجب تبدیل فضاهای عمومی شهر که باید بستر تعاملات اجتماعی قشرها و گروه‌های سنی مختلف و وقوع رفتارهای گوناگون باشد، به فضاهایی فقط برای عبور تبدیل شوند. پیاده راه‌های شهری نیز از مهم‌ترین عرصه‌های عمومی در شهرها هستند که توجه بیشتری به نیازهای انسان در آن دیده شده و در صورت برخورداری از کیفیت‌های لازم، می‌توانند در جذب افراد موفق عمل کرده و بستری مناسب برای افزایش حضورپذیری و برقراری تعاملات اجتماعی باشند. این پژوهش به دنبال یافتن کیفیت‌های محیطی مؤثر بر حضورپذیری پیاده راه‌ها و نحوه تأثیرگذاری آن‌هاست و همین‌طور ارائه راهکارهایی برای افزایش حضورپذیری پیاده‌راه‌ها.

در این پژوهش سعی شده است که به تبیین مدل توسعه و ارتقاء کیفیت محیطی فضاهای پیاده شهری در خیابان بوعلی شهر همدان پرداخته شود. با توجه به این که کیفیت محیطی فضاهای پیاده بر کیفیت زندگی و سلامت محیطی استفاده‌کنندگان از فضا، اثر مستقیم دارد، لذا توجه به ویژگی‌های زمینه‌ای و متفاوت هر فضا در فرایند ارتقاء کیفیت محیطی و همچنین دریافت نظرات و مشارکت

مناسب، تراکم پیاده‌ها، وجود درختان، رعایت مقیاس انسانی، پاکیزگی و آلودگی هوا، را مهم‌ترین شاخص‌ها و معیارهای کیفیت محیطی در پیاده‌راه‌های شهری، تأکید شده (Al-Hagla, 2009). Wood و همکاران (۲۰۱۰) در خصوص نقش مؤلفه‌های کیفیت محیطی در فضاهای پیاده، به دسترسی به خدمات و نیازهای روزانه، دسترسی به پارک و فضای سبز، امنیت محیطی، عرض مناسب برای پیاده‌رو، کف‌پوش مناسب، پیوستگی مسیر، تراکم پیاده، احساس آزادی، درختان و پاکیزگی، اشاره و تأکید می‌کند. McCormack و همکاران (۲۰۱۲) نیز در خصوص کیفیت‌های فضاهای پیاده به پنج عامل: تنوع فعالیت‌ها، خرده‌فروشی، فراغت و تفریح، قدرت جذب افراد، آسایش و راحتی در فضا، اشاره دارد. Jun و Hur (۲۰۱۵)، در ارزیابی فضاهای پیاده، از تراکم، کیفیت دسترسی پیاده به مغازه‌ها و مراکز خرید و تسهیلات راحتی پیاده، به‌عنوان مهم‌ترین کیفیت‌های محیطی مؤثر در فضاهای پیاده نام می‌برد.

مبانی نظری

پیاده‌راه‌های شهری

در طول صد سال گذشته، چهار رویه درباره رابطه بین اتومبیل‌ها و فضاهای شهری معرفی شده است که عبارت‌اند از: اتومبیل‌مداری، پیاده‌مداری، تعادل و آرام کردن ترافیک (Naghbi et al., 2015). حال اگر پیاده‌راه‌ها از کیفیت مطلوبی برخوردار نباشند، مردم از سپری کردن اوقات خود در آن‌ها ناامید شده و مسیرهای جایگزینی را انتخاب می‌کنند (Gehl and Gemzoe, 2006). Southworth (۲۰۰۵) کیفیت محیط فیزیکی عابر پیاده را کلیدی برای تشویق مردم به انتخاب پیاده‌روی می‌داند و معتقد است که فضای پیاده می‌تواند کیفیت‌های بصری جذابی را در طول مسیر ارائه کند. Biddulph (۲۰۰۳) نیز گسترش و تکمیل ظرفیت شبکه خیابان به همراه افزایش سطح امنیت و دسترسی برای افرادی که بدون اتومبیل سفر می‌کنند را یکی

دهنده محیط‌های پیاده شهری را کاربری زمین، تسهیلات فراغتی، جابه‌جایی و حمل‌ونقل، زیبایی‌شناسی و محیط اجتماع، معرفی می‌کند. از منظر Friedman و همکاران (۱۹۹۴)، اختلاط کاربری، وجود مراکز تجاری، ارتباط و اتصال با شبکه خیابان، کاربری مسکونی در فواصل نزدیکی به پیاده‌راه‌ها را از دلایل مهم در پشتیبانی و کیفیت سازی فضاهای پیاده شمرده است. برخی نیز به عواملی چون: شبکه ارتباطی و تقاطع‌های چهار جهته، تراکم بالا و اختلاط کاربری در رونق بخشی به محورهای پیاده تأکید می‌کند (Cervero, 1996). Southworth (۲۰۰۵) در تحقیق خود به نقش الگوهای خیابان، کاربری زمین و نحوه چیدمان فضایی در تعادل بخشی و کیفیت افزایی محیط‌های پیاده تأکید کردند. Moudon و همکاران (۱۹۹۷) نیز معتقد به راحتی مسیر پیاده، الگوی خیابان‌ها، جهت‌یابی خیابان‌ها و تراکم در سرزندگی فضاهای پیاده اشاره داشتند. Corti و Giles (۲۰۰۳)، در تحقیقات خود به این نتیجه رسیدند که معیارهای: میزان فاصله و وسعت فضایی، تسهیلات فراغتی، زمین‌های ورزشی و سایر فضاهای باز موجود در منطقه از فاکتورهای مهم در کیفیت محیطی فضاهای شهری فعال و سرزنده است. در این رابطه، Hooker و همکاران (۲۰۰۵) نیز به نقش تسهیلات عمومی - تفریحی، روشنایی مسیر، ایمنی و امنیت از جرم تأکید دارد. Lee و همکاران (۲۰۰۸)، تراکم بافت فضایی، زیرساخت‌های مسیرهای پیاده، دسترسی به نقاط مقصد، اختلاط کاربری، توپوگرافی مناسب زمین و زیبایی محیطی را در ارزیابی کیفیت فضاهای پیاده در نظر گرفتند. Panter و Sluijs (۲۰۰۸) در تحقیق خود بیان کردند که مهم‌ترین کیفیات در پیاده‌راه‌های شهری، تجهیزات و تسهیلات موجود در فضا، شکل فضای شهری، طول مسیر و امنیت مسیر است. در پژوهشی دیگر، به نقش دسترسی، حمل و نقل عمومی، امنیت در مقابل جرم، ایمنی در مقابل جریان سواره، نور مناسب، مکان مناسب برای پیاده‌روی، شیب مناسب پیاده‌رو، عرض مناسب برای پیاده‌رو، پیوستگی

از معیارهای ایجاد خیابان‌های قابل زندگی به شمار می‌آورد.

کیفیت محیطی در فضاهای شهری

فعالیت‌های شهروندان به نوعی تابعی از محیط، شرایط و کیفیات آن است؛ به‌طوری که برای بسیاری از افراد اجتماع و بسیاری از فعالیت‌های فردی و اجتماعی، رضایت از فضاهای شهری به سبب کیفیت، نقشی تعیین کننده در کاربری یا عدم کاربست فضاهای شهری دارد. محیط شهری ترکیبی از عناصر طبیعی شامل: هوا، آب، اقلیم و غیره است و عناصر مصنوع شامل: فعالیت‌های فرهنگی، اجتماعی، انسانی و منابع آلاینده است. با توجه به کاربرد مفهوم کیفیت محیطی در زمینه‌های مختلف مانند معماری، طراحی و برنامه‌ریزی شهری، علوم محیطی، روانشناسی محیط و...، تعریف این مفهوم شامل درک ویژه‌ای از هر کدام از زمینه‌های ذکر شده است (kesalkheh and Dadashpoor, 2012). محیط‌شناسان دو شاخص برای کیفیت محیطی قائل‌اند. یکی شاخص عینی که برای سنجش آن دسته از جوانب محیطی نیاز است که ارزیابی آن‌ها به‌دشواری صورت می‌گیرد. این شاخص‌ها نقطه عزیمتی برای سیاست‌گذاری محیطی محسوب می‌شوند و ضامن اعتبار معیارهای ذهنی هستند و دوم شاخص ذهنی که محصول آگاهی از میزان رفاه، رضایتمندی افراد و نیز آنچه از نظر مردم مهم تلقی می‌شود را امکان‌پذیر می‌کند. این شاخص‌ها نشان‌دهنده وابستگی افراد به محیط سکونت خویش و وجود حمایت و پشتیبانی عمومی از محیط هستند (Van Kamp et al., 2003). کیفیت محیطی یکی از مفاهیم محوری دانش و حرفه طراحی شهری بوده در حدی که بسیاری از نظریه‌پردازان، ارتقا کیفیت محیط و فضا را مهم‌ترین وظیفه فعالیت طراحی شهری می‌دانند (پاکزاد، ۱۳۸۸). امروزه استفاده زیاد از اتومبیل، سطح خدمات ناکارآمد، پایین آمدن کیفیت هوا، پایین آمدن حس مکان و سایر مشکلات، تأثیر منفی بر کیفیت زندگی انسان‌ها

دارد (serag el din et al., 2012). قابلیت‌های یک فضای شهری توسط فرد بررسی و تحلیل شده و آنچه برداشت او از محیط است، در ذهن نقش می‌بندد. به دنبال آن، فرد برای برآورده کردن یکی از سطوح نیازهای خود به استفاده از فضا روی می‌آورد (لنگ، ۱۳۸۸). در ارتباط با فضای شهری می‌توان گفت، این فضا در وهله اول باید قادر به تأمین نیازهای اولیه هر فرد باشد تا بستر حضور آن‌ها در فضا را فراهم سازد. سپس با تأمین نیازهای بعدی، حضور افراد در فضا را تقویت نماید. بنابراین نخستین عامل مؤثر بر حضور پذیری در فضای شهری، برآورده شدن نیازهای اولیه است. (دانش و طیبی، ۱۳۹۰).

یان گل (۱۳۸۷) در کتاب زندگی در فضای میان ساختمان‌ها، فعالیت‌ها در فضای شهری را به سه دسته تقسیم کرده که عبارت‌اند از: فعالیت‌های ضروری و اجباری که به ناچار باید انجام شود زیرا افراد به آن‌ها نیازمندند و با کیفیت و ویژگی‌های فضا ارتباطی ندارند. فعالیت‌های انتخابی یا گزینشی که در صورتی اتفاق می‌افتد که شرایط محیطی و اقلیمی مناسب بوده و جذابیت و دعوت‌کنندگی کافی در فضای شهری وجود داشته باشد. این فعالیت‌ها زمانی اتفاق می‌افتد که مردم در فضاهای یکسانی قرار داشته باشند، که امکان برقراری تعاملات فراهم باشد. فعالیت‌های اجتماعی به‌صورت غیرمستقیم هر جایی که فعالیت‌های ضروری یا اختیاری وضعیت مناسبی در فضاهای عمومی ایجاد می‌کنند، اتفاق می‌افتد. بنابراین، می‌توان گفت فعالیت، فصل مشترک بین انسان و فضای شهری است و از این حیث که آن‌ها را به یکدیگر پیوند می‌زند، اهمیت می‌یابد (جیکوبز، ۱۳۸۶). کرمونا (۱۳۸۸) در کتاب مکان‌های عمومی، فضاهای شهری معتقد است که نخستین اصل رابطه بین مردم و فضا است. دومین اصل فرضیه‌های مربوط به حوزه قلمرو عمومی و زندگی عمومی است که مرتبط به یکدیگرند. سومین اصل مربوط به واحدهای همسایگی و محلات است. چهارمین اصل مربوط به امنیت و پنجمین اصل به بررسی دسترسی مربوط می‌شود.

جدول ۱. شاخص‌های تأثیرگذار بر کیفیت محیطی در محیط‌های شهری

محقق	موضوع اصلی / عنوان پژوهش	خلاصه نظرات و نتایج
Lang, J (1961)	تجارب کیفیت محیطی	ایمنی، امنیت، محیط‌زیست، خلاقیت، زیبایی
Lynch, K (1981)	شکل خوب شهر	سرزندگی، دسترسی، معنی، نظارت عمومی، عدالت فضایی، کارایی، تناسبات
Bently, I (1985)	محیط‌های پاسخ‌ده	نفوذپذیری، تنوع، انعطاف‌پذیری، خوانایی، تناسبات بصری، غنای حسی، رنگ تعلق
Jacobs, A. and Appleyard, D., (1987)	طراحی شهری و کیفیت محیطی	سرزندگی، تنوع، هویت فضایی، دسترسی، رویدادپذیری، شادی، معنا، زندگی همگانی، همه شمولی، خود اتکایی فضایی
Kamp et al. (2003)	رفاه شهری	تسهیلات و تجهیزات شهری، تنوع خدماتی، فضاهای سبز، زندگی شبانه، هویت کالبدی، بهداشت محیط، ایمنی و امنیت، کیفیت دسترسی
Gehl, and Gemzoe (2004)	فضاهای انسانی	فعالیت‌های اجتماعی، فعالیت‌های اختیاری، تنوع اجتماعی، تعلق مکانی، فضاهای همگانی
Southworth, M (2005)	کیفیت فضاهای پیاده شهری	دسترسی، راحتی و آسایش، سرزندگی و حیات، شادی و شعف، حفاظت از محیط، تنوع و تجانس، معنی، خوانایی ساخت، باز بودن فضاها، مرمت و نگهداری، سلامتی و ایمنی
Carmona, M (2009)	ابعاد کیفیت محیطی در طراحی و برنامه‌ریزی	پایداری زیست‌محیطی، سیما و منظر شهری، فرم شهری، کیفیت عرصه همگانی، دسترسی، امنیت محیطی، اختلاط کاربری، تراکم فضایی، عدالت فضایی
Strath et al., (2012)	ادراک کاراکترهای محیطی	خدمات، فضاهای سبز، مفرح بودن فضا، مبلمان و تجهیزات شهری، امنیت و ایمنی، همه شمولی، زندگی ۲۴ ساعته
Manchanda, S., and Steemers, K (2012)	پایداری محیطی	کیفیت زندگی، راحتی، آسایش محیطی، فضاهای زیست‌پذیر، فضای سبز، فضاهای همگانی
Cambir, A and Vasile, V (2015)	کیفیت محیطی و کیفیت اقتصادی محیط	خرده‌فروشی، اقتصاد محلی، عوامل اجتماعی
Gavrilidis et al., (2016)	کیفیت زندگی و چشم‌انداز شهری	خدمات و تسهیلات فضایی، فضاهای سبز، ایمنی و امنیت، پاکیزگی محیطی
Krinitcyna, Z.V et al., (2016)	کیفیت محیطی و کیفیت زندگی	سلامتی و تندرستی، امنیت، کیفیت زندگی، زندگی اجتماعی، اقلیم و جغرافیا
Musse et al., (2018)	کیفیت محیطی و ادراکات فضایی	تنوع کاربری، فضاهای سبز، خدمات و تسهیلات، فضاهای فرهنگی، زندگی شبانه، ایمنی و امنیت

روش تحقیق

رویکرد تحقیق

ماهیت این پژوهش از نوع کیفی و کاربردی است. هدف اصلی این پژوهش تبیین مدلی زمینه‌گرا برای توسعه راهبردی پیاده راه بوعلی از منظر کیفیت محیطی است. این هدف‌گذاری می‌تواند الگو و زمینه ارتقاء کیفیت محیطی را ابزاری برای توسعه و چشم‌اندازسازی پیاده راه بوعلی مطرح کند. جهت تبیین مدل مذکور از روش نظریه زمینه‌ای (گرند تئوری) بهره گرفته شده است. هدف نظریه زمینه‌ای کشف الگوها، فرایندها و درک چگونگی تعاملات اجتماعی گروهی از افراد در دنیای واقعی است. نظر به اینکه راهبردهای توسعه پایدار فضاهای شهری، حاصل تعامل بین گروه‌های مختلف ذی‌نفعان و برآیندی از ترجیحات آن‌هاست، لذا برای درک این پدیده، روش نظریه زمینه‌ای در نظر گرفته شده است. در این نوع پژوهش، پژوهش‌گر اجازه می‌دهد که نظریه از دل داده‌ها پدیدار شود (Helen et al., 2007).

شیوه نمونه‌گیری و حجم نمونه

در این روش، نخست با مصاحبه عمیق و هدفمند از ۶۰ نفر به روش گلوله برفی شامل چهار طیف متخصصان، مدیران شهری، کسبه، کاربران و گردشگرانی که با خیابان بوعلی آشنایی کامل داشتند، به حالت اشباع دست یافته شد. اشباع نظری به روش گلوله برفی، هنگامی حاصل می‌شود که نمونه جدید مطالعاتی را بر مطالعات پیشین نیفزاید و دیگر چیز جدیدی به دست نیاید (Corbin and Strauss, 2008). مشارکت‌کنندگان در این مصاحبه‌های عمیق، به دو دسته مشارکت‌کنندگان با خاستگاه داخلی (ساکنان، کسبه و مدیران شهری) و مشارکت‌کنندگان با خاستگاه بیرونی (متخصصان، گردشگران و مشتریان) تقسیم شدند. مصاحبه‌های عمیق به صورت نیمه ساختار یافته و بر اساس سؤالات پژوهش هر کدام با میانگین ۲۵ دقیقه انجام پذیرفت. در مجموع حدود ۲۷ نفر از مدیران و متخصصان مصاحبه به عمل آمد. متخصصان افرادی بودند که در حوزه

پیاده راه‌سازی دارای تخصص بودند و مدیران شهری نیز از میان کسانی انتخاب شدند که در روند مستقیم طراحی و اجرای پیاده راه بودند. مصاحبه با مردم و کسبه نیز طی ۴ بار مراجعه و شامل مصاحبه به ۸ مرد و ۸ زن با میانگین سنی ۳۵ سال انجام گرفت. افراد انتخاب شده برای مصاحبه از مردم و بازدیدکنندگان نیز از میان کسانی انتخاب شدند که هر هفته به این مکان مراجعه داشته‌اند و کاملاً به محیط آشنا بودند.

شیوه تحلیل داده‌ها

مراحل انجام تحقیق با روش گرند تئوری، مبتنی بر جمع‌آوری داده‌ها، یادداشت‌برداری، کدگذاری، دسته‌بندی کردن مفاهیم و مقولات است (Goulding, 1999). در فرایند کدگذاری باز، پژوهش‌گر، از داده‌ها از طریق جزء به جزء کردن اطلاعات، به شکل‌بندی مقوله‌ها درباره پدیده مورد مطالعه می‌پردازد و بر اساس داده‌های گردآوری شده از مصاحبه‌ها، مشاهده یادداشت‌های روزانه و یادداشت‌های فنی، مقوله‌های اصلی و فرعی را مشخص می‌کند. سپس در مرحله کدگذاری محوری، پژوهش‌گر یک مقوله کدگذاری باز را انتخاب می‌کند و آن را به عنوان مقوله یا پدیده اصلی، در مرکز فرایند، بررسی می‌کند. سپس رابطه سایر مقوله‌ها که متشکل از شرایط علی (عواملی که مقوله اصلی را تحت تأثیر قرار می‌دهند، راهبردها (اقداماتی که در رابطه با مقوله اصلی انجام می‌شود)، شرایط زمینه‌ای و واسطه‌ای (عوامل محیطی و زمینه‌ای ویژه‌ای که راهبرد را تحت تأثیر قرار می‌دهد) و عواقب (پیامدهای حاصل از راهبردها) با مقوله محوری مشخص و استنباط می‌شود. برای تحلیل داده‌های کیفی در رویکردهای مختلف پژوهش کیفی نظیر: گراند تئوری، پدیدارشناسی، تحلیل محتوا، پژوهش تاریخی، مطالعه موردی و ...، معمولاً از نرم‌افزار maxqda استفاده می‌شود. نرم‌افزار maxqda این امکان و قابلیت بی‌شمار را برای پژوهش‌گران فراهم کرده تا در حوزه تحقیق و پژوهش‌های کیفی به صورت هم‌زمان کدها، مراحل

بررسی شباهت‌ها و تفاوت‌ها، مفاهیم شکل می‌گیرند. در جریان کدگذاری باز، به خرد کردن، تجزیه و تحلیل، مقایسه، برچسب زدن و مفهوم‌سازی از داده‌ها پرداخته می‌شود. منظور از مفهوم‌سازی این است که هر قسمت از تعاملات، نظرات و ایده‌هایی که در متن وجود دارد، استخراج می‌شود.

گام دوم-کدگذاری محوری

هدف از این مرحله، برقراری رابطه بین مفاهیم تولید شده در مرحله کدگذاری باز است. اساس فرایند ارتباط دهی در کدگذاری محوری، در تمرکز و تعیین یک مقوله به عنوان مقوله محوری و سپس قرار دادن سایر مقولات هم‌جنس فرعی، ذیل مقوله اصلی است. در ادامه با بررسی مفاهیم و قرارگیری مفاهیم نزدیک و هم‌جنس در یک طبقه، مقوله محوری استخراج می‌شود. از مجموع داده‌های کدگذاری شده ۶۰۳ کد استخراج شد. این کدها در مرحله کدگذاری باز در قالب ۱۳۶ مفهوم و سپس ۳۳ مقوله اصلی کدگذاری شدند. در جدول ۲، فرایند کدگذاری باز و نحوه استخراج مقوله‌ها، قابل مشاهده است.

کدگذاری و مصاحبه‌ها را در اختیار داشته باشند و با چند حرکت ساده، به همه موارد مورد نظر در ارتباط با یک کد خاص، دسترسی داشته باشند. قابلیت وارد کردن اسناد مختلف به نرم‌افزار: مانند اسناد متنی، صوتی، ویدئویی، تصویری، کامنت‌های یوتیوب، اسناد صفحه گسترده، جداول و ... از دیگر خصوصیات این نرم‌افزار است.

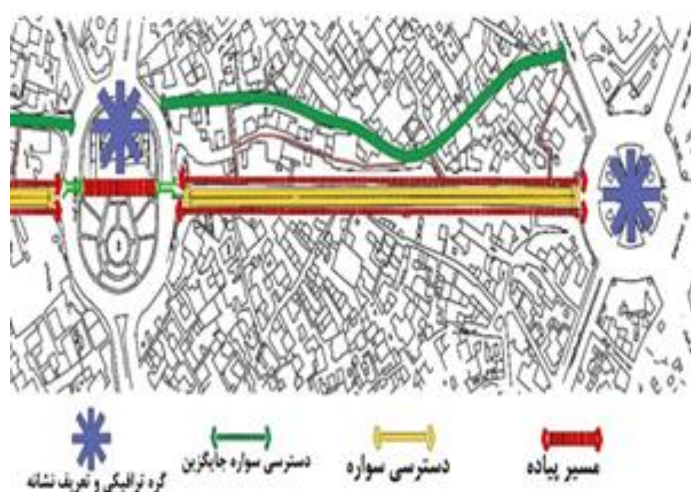
نمونه موردی

طرح شعاعی شهر همدان، در سال ۱۳۰۷ توسط کارل فریش تهیه و به تصویب رسید. این طرح از میدانی در مرکز شهر و ۶ خیابان عریض شعاعی - مرکزی تشکیل شده است. خیابان بوعلی یکی از این شش خیابان اصلی است. این خیابان به عنوان نخستین تجربه موفق پیاده راه سازی در شهر همدان، با قرارگیری در موقعیت مرکزی شهر و ارتباطات قوی با بافت اطراف واجد بسیاری از عناصر با ارزش تاریخی و عملکردی شهر است.

تحلیل یافته‌ها

گام اول-کدگذاری باز

در این نوع کدگذاری، پس از خلاصه کردن مصاحبه‌ها و



شکل ۱. خیابان بوعلی شهر همدان

(مأخذ: نگارندگان)

جدول ۲. خرده مقوله‌ها و مقوله‌های (کدگذاری باز و محوری) استخراج شده

مفاهیم	مقوله‌ها	(درون‌مایه‌ها)
حضور به صورت خانوادگی / حضور به همراه دوستان و نزدیکان / تنظیم قرارهای اجتماعی / تنظیم قرارهای دوستانه / امکان دیدار با اقوام / سابقه حضور متداوم در فضا	قرارگاه جمعی	پدیده محوری: حضورپذیری و هویت مکانی
تعاملات اجتماعی قدرتمند در فضا / وجود پاتوق‌های اجتماعی / جذابیت ناشی از ازدحام / مطلوبیت حضور پذیرای اجتماعی / تعاملات اجتماعی سازنده به همراه خانواده / پاتوق اجتماعی / رویداد پذیرای فرهنگی و مذهبی	تعاملات اجتماعی	
کاربرهای تجاری فعال و سرزنده / جذابیت مغازه‌ها برای خرید/جذابیت کاربری‌های تجاری / حضور به منظور خرید از کاربری‌های تجاری / جذابیت تنوع کاربری‌های تجاری/تهیه کالاهای ارزان تهیه مایحتاج زندگی/ مناسب بودن فضاهای تجاری و تفریحی جذابیت خرید.	هویت تجاری	
سینما به‌عنوان عامل جاذب/ برگزاری جشنواره‌های فرهنگی و هنری در فضای خیابان/ برگزاری آیین‌های جمعی مذهبی و فرهنگی/ بناهای زیبا و تاریخی و همجواری با فضای بازار به‌عنوان کانون فرهنگی و اجتماعی	هویت گردشگری	
حضور به منظور مسائل پزشکی	هویت پزشکی و گردشگری سلامت	
حضور به منظور کاربری اداری/ دفاتر اداری/ تنوع محصولات عرضه شده، ارتباط با انواع راسته بازارهای سنتی، دستفروشی‌ها	هویت اداری	
تنوع محمولات عرضه شده، ارتباط با انواع راسته بازارهای سنتی، دستفروشی‌ها	تنوع کاربری	شرایط علی
دسترسی راحت به فضا/ قرارگیری در موقعیت مناسب شهر همدان / ایفای نقش به‌عنوان مفصل فضایی/ نزدیک بودن به دیگر کاربری‌های شهری/ حضور روزانه و هفتگی/ نفوذپذیری کالبدی محور پیاده راه / اتصال با دو میدان مهم شهری	دسترسی و هم پیوندی فضایی	
درک زیبایی فضا/همانگی سنت و مدرنیته/ نمایانی آسمان/ دل‌بازی و اشرافیت دید/رضایت از سنتی بودن مسیر/جذابیت فضایی در شب/ مطلوبیت نورپردازی / غنای بصری	جذابیت بصری	شرایط زمینه‌ای
آرامش و آسایش محیطی/ مکث و استراحت/ گذران اوقات فراغت و تفریح/ تجهیزات و مبلمان شهری/ فضای سبز و درختان/ هوای خوب.	مطبوعیت و آسایش فضایی-اقلیمی	
عدم امکان حضور همه گروه‌های سنی-جسمی/ تضاد منافع میان ساکنان فضا و خرده‌فروشی‌های موقت/ وجود نزاع‌های اجتماعی/ نارضایتی از وجود دست‌فروش‌ها/ عدم حضور پیوسته شهروندان در همه زمان‌ها.	فقدان روحیه مشارکت و همکاری	شرایط مداخله‌گر= محدودیت‌ها
عدم وجود حمل‌ونقل عمومی/ کمبود انعطاف‌پذیری فضایی /عدم دسترسی مناسب سواره/ چالش‌های بارگیری مغازه‌داران/ افزایش بار ترافیکی خیابان‌های اطراف/ سنگفرش‌های نامناسب با توجه به ویژگی‌های اقلیمی/ نارضایتی از رنگ‌های استفاده شده	محدودیت‌های کیفیت محیطی	
رویکرد انسانی و محرک توسعه نسبت به پیاده راه/ نگاه از پایین به بالا در طراحی پروژه/ اولویت‌بندی اقدامات	فرایند گرایی	شرایط مداخله‌گر= الزامات
همراهی کاربران در فرایند طراحی و اجرای پروژه / آگاه‌سازی مدیران از واقعیات پیاده راه‌سازی/ القاء روحیه پیاده مداری در بافت	طراحی و اجراء همراه با مردم	
حضور قشرهای اجتماعی در سطوح مختلف/ حضور قشرهای متنوع اجتماعی /حضور قشرهای جوان و تحصیل‌کرده/ امکان حضور در صورت ناتوانی جسمی.	همه شمولی فضایی	
توجه به علقه‌ها و سلیقه‌های متنوع/ رضایتمندی از حضور همه اقشار اجتماعی	جامعیت بخشی به سطوح اجتماعی	
احساس امنیت فضایی/ رضایت اجتماعی/ سرزندگی اجتماعی	تعلق اجتماعی	
حفظ و احیای ابنیه تاریخی و اجزای بازار سنتی هم‌جوار با پیاده راه/ توجه به ات‌صال بی‌شتر خیابان با	بستر سازی عرصه	

میدان‌ها و سایر خیابان‌های اطراف/ استفاده از تجربه شکست پیاده را اکیاتان در امتداد خیابان بوعلی/ جلوگیری از احداث بناهای بلندمرتبه/ توجه به خط آسمان و سیما و منظر فضایی/ ارتقاء تنوع عملکردی فضا/ ارتقاء تأسیسات و تجهیزات شهری	خیابان و حشو زوائد	راهبردها و اقدامات زمینه‌ساز
توسعه حمل‌ونقل عمومی/ ارتقاء علائم و تابلوهای خیابان/ ارتقاء انعطاف‌پذیری فضایی/ توجه به کیفیت فضا برای حضور ناتوانان جسمی و حرکتی/ روشنایی شبانه فضا/ نصب عناصر خدمات رفاهی/ توسعه فضای سبز و درختان، نصب سایبان‌های متحرک برای تابستان/ جلوگیری از سایه‌اندازی‌های زیاد در زمستان	توسعه زیرساخت‌های شهری توجه به آسایش محیطی	
ارتقاء رویدادپذیری فضایی/ توسعه پارک‌های شهری/ فضاهای مکت و حرکت/ طراحی مبلمان‌های متنوع/ نصب مجسمه‌ها و توجه به هنرها و تئاتر خیابانی/ فعالیت‌های شبانه/ برگزاری رخدادهای فرهنگی و جشنواره‌های هنری/ توسعه کاربری‌های فعال و ۲۴ ساعته/ عملکردهای چند منظوره/ ارتقاء تنوع کاربری‌ها و فعالیت‌ها/ همه شمولی فضایی/ خطرناک‌سازی فضایی	فضای شهری خلاق	راهبردها و اقدامات توسعه پیاده راه
توجه به سرمایه‌های اجتماعی/ مشارکت ذی‌نفعان و ذی‌مدخلان، ارتقاء اعتمادسازی در محیط/ مسئولیت‌پذیری در حفظ و احیاء و نگهداری از محیط/ توسعه مدیریت‌های بومی و محلی در فضاهای پیاده/ آموزش و آگاهی در حوزه حفظ و احیاء هویت‌های کالبدی و اجتماعی محیط/ توجه به دانش‌های بومی و محلی و تقویت حوزه‌های فعال اجتماعی/ شناسایی استعدادها و ظرفیت‌ها و دارایی‌های مکانی/ تشویق سرمایه‌گذاری‌های خرد و محلی/ توسعه خرده‌فروشی و بازارهای محلی و غیررسمی/ پایش و ارزیابی مستمر ارزش‌های اقتصادی و اجتماعی محیط.	برندسازی فضای شهری	پیامدها

مأخذ: نگارندگان

وجود ندارد محقق می‌تواند با توجه به خود پدیده و با نگاه منظم به داده‌ها، بازبینی رویدادها و وقایعی که از نظر زمانی مقدم بر پدیده مورد نظرند، شرایط علی را بیابد. همچنین شرایط مداخله‌گر، شرایطی ساختاری هستند که به پدیده‌ای تعلق دارند و بر راهبردهای کنش و واکنش اثر می‌گذارند. آن‌ها راهبردها را در درون زمینه خاصی سهولت می‌بخشند و یا آن‌ها را محدود و مقید می‌کنند. همچنین شرایط زمینه‌ای، شرایطی است که از قبل حاکم هستند و نیز بر

مقولات استخراج شده طبق مدل استراوس و کوربین و مطابق جدول ۲، در چهار بخش: شرایط (علی، زمینه‌ای، مداخله‌گر)، مقوله اصلی، راهبردها و پیامدها، مورد بحث و بررسی قرار گرفت. مقوله‌هایی شرایطی هستند که مقوله اصلی را تحت تأثیر قرار می‌دهند و به وقوع یا گسترش پدیده مورد نظر می‌انجامند. شرایط علی در داده‌ها اغلب با واژگانی نظیر وقتی، در حالی که، از آنجا که، چون، به سبب و به علت بیان می‌شوند. حتی زمانی که چنین نشانه‌هایی

خاطرات جمعی، دل‌بستگی به مکان، ارزش‌های مکان و کیفیت عملکردی و فضایی پیاده راه می‌گردد. براین اساس هویت اجتماعی و کالبدی شامل پیاده راه بوعلی، محور و اساس توسعه پیاده راه است. بنابراین با ارتقاء فعالیت‌های فرهنگی، گردشگری در قالب بازآفرینی و احیاء مجدد ابنیه تاریخی می‌تواند به توسعه مکانی پیاده راه بیانجامد.

مدل توسعه مکانی پیاده راه بوعلی مبتنی بر کشف استعدادها، ظرفیت‌ها، قابلیت‌ها، دارایی‌ها، برندها و سرمایه‌های مکانی پیاده راه و حاصل برهم کنش مؤلفه‌های درونی مکان است. ارتقاء هویت مکانی و حضور پذیری در پیاده راه مورد نظر به عنوان محور توسعه مکان، مستلزم جذب کنش گران در فضا، برندسازی مکان، بهره‌گیری از دانش‌های بومی و محلی، ظرفیت‌سازی محلی، اعتمادسازی، نهادسازی، ارتقاء تعاملات محیطی و بهره‌گیری از سرمایه‌های اجتماعی در مکان است. این مفاهیم به‌طور کلی فرایند توسعه مکانی پیاده راه را حول محور حضور پذیری و هویت مکانی، شکل می‌دهد. رویکرد توسعه مکانی مطرح شده، ریشه در دارایی‌های اجتماعی و ویژگی‌های ذهنی - عینی و کالبدی فضایی مکان دارد.

مؤلفه محوری

در این پژوهش به مفهوم «حضور پذیری و هویت مکانی» به عنوان مقوله محوری مدل توسعه پیاده بوعلی شهر همدان، دست یافته شد و شش مفهوم «قرارگاه جمعی»، «تعاملات اجتماعی»، «هویت پزشکی»، «هویت اداری»، «هویت گردشگری» و «هویت تجاری»، به عنوان مقوله‌های مفهوم محوری، یعنی، «حضور جمعی»، استنباط و استخراج شد. مدل مذکور را می‌توان به صورت یک مدل یا نمودار صوری، اما معنایی و مفهومی ترسیم کرد. مدل زمینه‌ای استخراج شده این پژوهش در شکل آورده شده است.

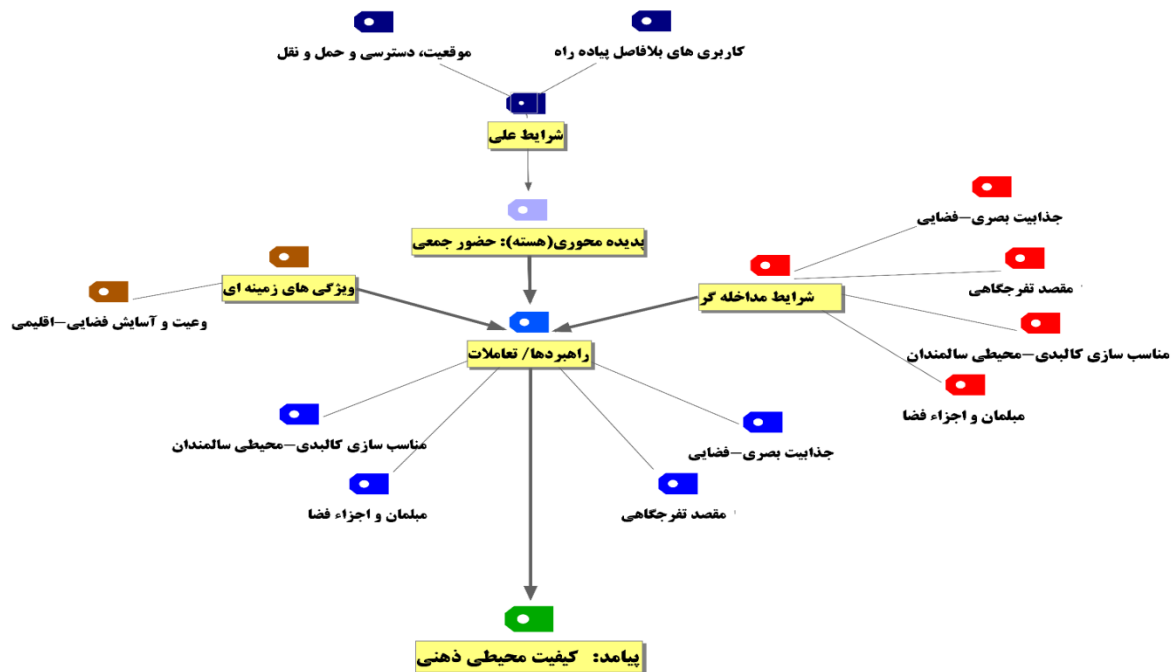
در راستای هدف دوم این پژوهش که ارائه مدلی جامع، بومی و زمینه گرا، از منظر ارتقاء کیفیت محیطی پیاده راه است که بتواند تا حد ممکن همه ابعاد اجتماعی، فرهنگی، کالبدی، عملکردی، محیطی، اقتصادی و تاریخی را پوشش دهد، مدل ارائه شده در شکل ۳ قابل مشاهده است.

راهبردها تأثیر می‌گذارند. این مقولات نشانگر مجموعه شرایط خاصی است که در آن راهبردهای کنش و واکنش صورت می‌پذیرد. به همین علت عوامل محیطی بازار و عوامل داخلی شرکت در بخش شرایط زمینه‌ای قرار گرفتند. راهبردها مبتنی بر کنش‌ها و واکنش‌هایی برای کنترل، اداره و برخورد با پدیده مورد نظر هستند. راهبردها مقصود داشته، هدفمند است و به دلیلی صورت می‌گیرد. در خصوص پیامدها هم می‌توان گفت که پیامدها، نتایجی که در اثر راهبردها پدیدار می‌شود. پیامدها نتایج و حاصل کنش‌ها و واکنش‌ها هستند. پیامدها را همواره نمی‌توان پیش‌بینی کرد و الزاماً همان‌هایی نیستند که افراد قصد آن را داشته‌اند. پیامدها ممکن است حوادث و اتفاقات باشند، شکل منفی به خود بگیرند، واقعی یا ضمنی باشند، و در حال یا آینده به وقوع بپیوندند. همچنین این امکان وجود دارد که آنچه در برهه‌ای از زمان پیامد به شمار می‌رود. در زمانی دیگر به بخشی از شرایط و عوامل تبدیل شود.

گام سوم - کدگذاری انتخابی

رویکرد توسعه مکانی به معنای جستجوی فرصت‌ها، قابلیت‌ها و دارایی‌های مکان در راستای مدیریت مکان است. در این رویکرد، بستری از تعامل میان کنش گران مختلف مبتنی بر شرایط زمینه‌ای - موضعی و بهره‌گیری از دانش‌های تخصصی و بومی شکل می‌گیرد. مطابق جدول ۲، مدل توسعه مکانی پیاده راه بوعلی شهر همدان ترکیبی از حضور پذیری و هویت مکانی است. این مدل متأثر از شش مقوله: قرارگاه جمعی، تعاملات اجتماعی، هویت تجاری، هویت گردشگری، هویت اداری، هویت پزشکی و گردشگری سلامت است. با توجه به مفهوم توسعه مکانی مجموع مقولات اشاره شده حول مفهوم حضور پذیری و هویت مکانی شکل می‌گیرد. هویت مکانی عامل اتصال پیوند مخاطبان درونی و بیرونی پیاده راه بوعلی بوده و قابلیت هماهنگی با بستر فرهنگی و تاریخی محدوده مورد نظر را داراست. هویت مکانی در واقع عامل و محرک توسعه پیاده راه بوعلی بوده و موجب ارتقاء کیفیت مکان،

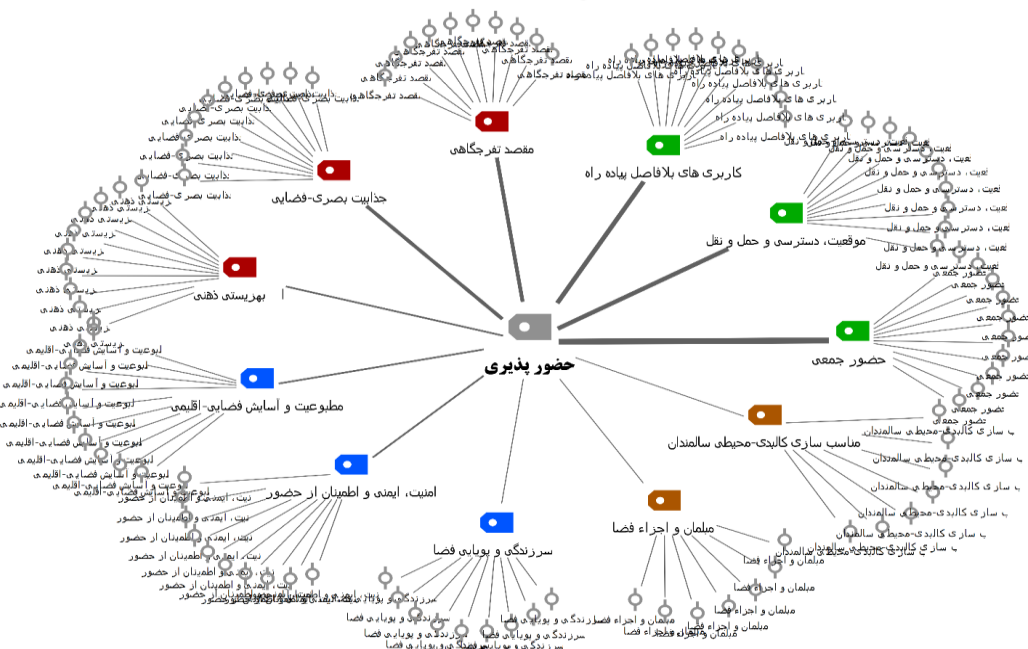
Code Theory Model



شکل ۲. مدل زمینه‌ای استخراج شده از نظرات شهروندان با استفاده از نرم‌افزار MAXQDA

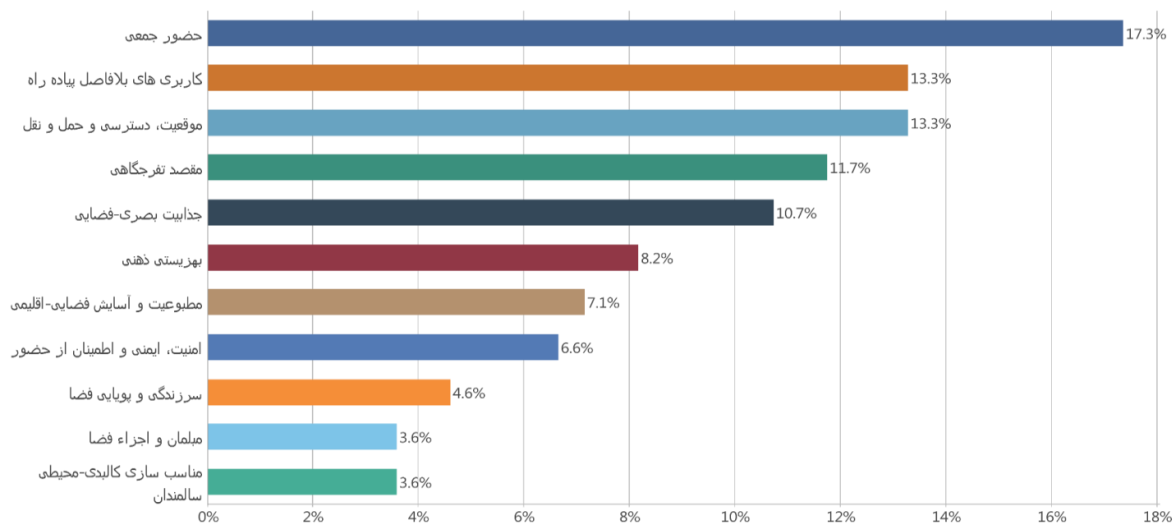
مأخذ: نگارندگان

Code-Subcode-Segments Model



شکل ۳. فراوانی مقولات استخراجی با استفاده از نرم‌افزار MAXQDA

مأخذ: نگارندگان



شکل ۴. درصد فراوانی مقولات استخراجی با استفاده از نرم‌افزار MAXQDA

مأخذ: نگارندگان

بحث و نتیجه‌گیری

در این پژوهش از طریق روش زمینه‌گرا، مدلی برای توسعه مکانی و ارتقاء کیفیت محیطی پیاده راه بوعلی همدان، مبتنی بر شرایط زمینه‌ای ارائه شد. با توجه به این که یکی از اهداف پژوهش، استنباط پدیده محوری ارتقاء کیفیت محیطی در راستای توسعه راهبردی موضوع پیاده راه مورد مطالعه بوده است، طبق نتایج مصاحبه‌ها، مقوله هسته‌ای در این مدل، حضور پذیری و هویت مکانی استخراج شده است. نتایج مصاحبه از صاحب‌نظران، کارشناسان، گردشگران و کاربران نشان می‌دهد که ارتقاء کیفیت محیطی و تأکید بر هویت کالبدی مکان می‌تواند به موضوع توسعه مکان با ابعاد گردشگری، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، عملکردی، کالبدی و مدیریتی توسعه پیاده راه بوعلی کمک نماید. هسته شکل دهنده به مدل پارادایمی پژوهش ترکیبی از هویت‌های مکانی و حضورپذیری برای توسعه پیاده راه است که تحت تأثیر دارایی‌های مکانی و توسعه برندهای مکانی محیط قرار دارند. بنابراین هویت مکانی و حضور پذیری می‌تواند به‌عنوان عاملی محوری در راستای توسعه پایدار و افزایش ارزش‌های مکانی از جمله گردشگری در

مکان، ارزش‌های محیطی، عملکردی و کالبدی را سامان دهد. این مدل توسعه مکان، حاصل برهم کنش عوامل درونی مکان و برندهای فضایی و محیطی استخراج و استنباط شده است. توجه به جذب همه کنش‌گران در فرایند توسعه کیفیت محیطی پیاده راه‌ها، استفاده از ظرفیت‌سازی، فرهنگ‌سازی و فرایندهای تعاملی به‌جای فرایندهای بالا به پایین و شناسایی هویت‌های درونی در تعامل با جامعه محلی، مفاهیمی هستند که در این پژوهش استخراج و کدگذاری شدند. بنابراین، مدل توسعه مکانی پیاده راه‌ها بر مبنای شناسایی دارایی‌های درونی، اهرم قرار دادن آن‌ها و در نهایت توسعه فرهنگی که در بستری از همکاری میان کنش‌گران محلی و دانش کارشناسی شکل گرفته و هدایت می‌شود.

بدین ترتیب، بازنگری مداوم در رویکردهای توسعه مکانی پیاده راه بوعلی شهر همدان مبتنی بر گردشگری، تجاری، فرهنگی و خلاقیت فضایی پیاده راه، تحت تأثیر فرهنگ و تاریخ مکان و ارزش‌های اقتصادی و تجاری در فرایند تعامل بین کنش‌گران، معنا می‌یابد. در کنار این مفاهیم، بررسی محدودیت منابع و همچنین مطالعه

راه‌های شهری دارا هستند که در زمینه جذابیت بصری، زیبایی فضای پیاده، تنوع معماری‌های سنتی و مدرن، نمایانی آسمان، دلبازی خیابان و اشرافیت دید به اطراف، سنتی بودن مسیر، جذابیت فضایی در شب، مطلوبیت نورپردازی و غنای بصری از جمله عوامل کیفی زمینه‌ای بودن که موجبات حضور پذیری در فضای پیاده را فراهم کرده است. در خصوص آسایش محیطی نیز آرامش و آسایش محیطی، امکان استراحت و گذران اوقات فراغت و تفریح، وجود تجهیزات و مبلمان شهری مناسب، فضای سبز و درختان و در نهایت هوای خوب، از مهم‌ترین عوامل زمینه‌ای مساعد در قابلیت توسعه پیاده راه بیان شده است. البته در این میان دو عامل فقدان روحیه مشارکت و همکاری و همچنین کیفیت محیطی از محدودیت‌های زمینه‌ای پیاده راه مورد نظر است، اما در عین حال از الزامات و مؤلفه‌های تسهیل‌کننده امر توسعه می‌توان به طراحی و اجرای همراه با مردم، همه شمولی فضایی و تعلق اجتماعی اشاره کرد که به سهولت اجرای راهبردها، در راستای تقویت پدیده محوری عمل می‌کنند. از آنجا که برای تحقق هر توسعه مکانی نیاز به ارائه راهبردهای زمینه‌ساز و بستر ساز در محیط است، براین اساس راهبردهای زمینه‌ساز و بستر ساز توسعه مکانی در پیاده راه شامل سه مقوله: حشو زوائد موجود در خیابان به لحاظ سیما و منظر شهری، توسعه زیر ساخت‌های شهری برای حضور همگانی و زمینه سازی برای آسایش محیطی کاربران در پیاده راه مورد نظر است. اما راهبردهای توسعه نیز شامل: تحقق فضای شهری خلاق در پیاده راه، برند سازی شهری است.

براین اساس و به‌طور کلی می‌توان چند پیشنهاد مهم زیر را در راستای توسعه مکانی پیاده راه بوعلی شهر همدان با توجه به پدیده محوری مورد نظر یعنی ارتقاء هویت مکانی و حضور پذیری به شرح زیر در نظر گرفت.

- احیاء و بازآفرینی ابنیه تاریخی با هویت در قالب القاء کاربری‌های جاذب و متنوع فرهنگی، خدماتی و گردشگری در طول پیاده راه

ترجیحات و نظرات مخاطبان واقعی مکان امری اساسی در هدایت هویت توسعه مکان پیاده راه خواهد بود. یعنی، تقویت هویت گردشگری، تجاری و پزشکی پیاده راه، رویدادپذیر کردن مکان، تقویت جریان سازی اجتماعی در فضا، شبکه‌سازی فضایی پیاده راه بر مبنای کارکردهای فرهنگی، تفریحی و گردشگری، ارتقاء سطح خدمات پشتیبان گردشگری، تدوین ضوابط ارتقاء سیما و منظر خیابان‌های پیاده، رویکرد بازآفرینی و احیای ابنیه سنتی، رویکرد بهسازی به جای رویکرد نوسازی و ... از جمله راهبردها و اقداماتی است که می‌تواند در راستای ارزش برند و تقویت کیفیت‌های محیطی فضاهای پیاده، کمک نماید. خروجی این فرایند، فضایی پویا، جذاب، خاطره انگیز، خوانا و برانگیزاننده کارکردهای فرهنگی در اذهان مخاطبان مکان پیاده راه به دنبال خواهد داشت که قابلیت رقابت برای جذب مخاطبان و گردشگران را فراهم می‌سازد. این تصویر با مدیریت بومی و محلی در پیاده راه بوعلی، ارزش افزوده‌ای مبتنی بر شرایط تاریخی و فرهنگی و همچنین توسعه کیفیت محیطی را ایجاد می‌کند. بدین ترتیب و با در نظر گرفتن دارایی‌های محیطی شاهد رشد گردشگری، انگیزه‌های سرمایه‌گذاری، پالایش عملکردی حول محور کارکردهای فرهنگی و تفریحی، بازآفرینی کالبدی، احیا و بهسازی، توانمندی و مشارکت کنش‌گران درونی مکان و در نهایت ارتقاء فرهنگ مکان خواهیم بود.

در راستای تحقق مدل توسعه مکانی فوق در پیاده راه بوعلی توجه به شرایط علی و لازم این منطقه شامل: کیفیت دسترسی و تنوع کاربری‌ها در فضای پیاده راه ضروری است. این بدان معناست که تا فضای شهری موردنظر، مسائل مربوط به کیفیت راه‌ها و دسترسی‌ها و ایجاد تنوع کاربری‌های مناسب را حل نکند، محیط برای ایجاد پدیده محوری، یعنی حضور پذیری آماده نخواهد شد. بنابراین، موقعیت فضاهای شهری از منظر قابلیت احداث پیاده راه، حائز اهمیت است. به لحاظ زمینه‌ای نیز دو مقوله: جذابیت بصری و آسایش محیطی نقش مهمی در توسعه مکانی پیاده

- امکان حضور پذیری اقشار مختلف اجتماعی در پیاده راه و ارتقاء امنیت محیطی مکان برای حضور کودکان، سالمندان، بانوان، کم‌توانان جسمی - حرکتی و قشر جوان با در نظر گرفتن شرایط جسمی، فرهنگی و اجتماعی آن‌ها در مکان.
- در نظر گرفتن سیستم حمل‌ونقل عمومی متناسب با شأنیت فضا برای تسهیل افراد ناتوان مراجعه کننده به پیاده راه و بهره‌گیری افراد سالمند از خدمات پزشکی مسیر مورد نظر.
- ارتقاء سیما و منظر پیاده راه مورد نظر و توجه به خط آسمان، جداره‌های با هویت، مصالح بومی، تراکم مناسب
- ارائه ضوابط و مقررات ساخت‌وسازهای جدید و کنترل اعمال سلیقه‌گرایی و مداخلات غیراصولی در فرایند توسعه پیاده راه
- امکان بستر مشارکت ذینفعان و ذی‌نفعان در فرایند اداره و مدیریت کیفی محیطی در راستای حفظ و توسعه پیاده راه

منابع

- اسماعیل‌پور، ن؛ کارآموز، ا؛ و فخارزاده، ز، (۱۳۹۴). ارزیابی اختلاط کاربری در فضای شهری خیابان و راهکارهای ارتقا آن (نمونه موردی: خیابان کاشانی در بافت میانی شهر یزد)، *فصلنامه تحقیقات جغرافیایی*، ۳۰(۴۷)، صص ۲۴-۱.
- پاکزاد، ج، (۱۳۸۸). *مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری*، انتشارات شهیدی، تهران.
- جعفری مبین، ش، (۱۳۹۲). ارزیابی کیفی پیاده راه‌های شهری در شهرهای ایرانی، نمونه موردی: پیاده راه بوعلی شهر همدان، *پژوهش‌های شهری هفت حصار*، ۱(۴)، صص ۳۶-۲۹.
- جیکوبز، ج، (۱۳۸۶). *مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی*، ترجمه: آرزو افلاطونی، دانشگاه تهران، تهران.
- دانش، ج، طیبی، ا، (۱۳۹۰). کیفیت حضور در میدانی شهری با تأکید بر نمونه‌های سنتی ایران، *فصلنامه شهر/ایرانی/اسلامی*، ۱(۴)، صص ۸۰-۷۱.
- راست بین، س؛ جعفری، ی؛ دارم، ی؛ و معززی مهر طهران، ا، (۱۳۹۱). رابطه همبستگی بین کیفیت‌های محیطی و تداوم حیات شهری در عرصه‌های عمومی، نمونه موردی: جلفای اصفهان، *نشریه باغ نظر*، ۹(۲۱)، صص ۴۶-۳۵.
- رفعیان، م؛ تقوایی، ع؛ خادمی، م؛ و علیپور، ر، (۱۳۹۱). بررسی تطبیقی رویکردهای سنجش کیفیت در طراحی فضاهای عمومی شهری، *نشریه انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران*، ۱(۴)، صص ۴۳-۳۵.
- شجاعی، د؛ پرتوی، پ، (۱۳۹۴). عوامل مؤثر بر ایجاد و ارتقاء اجتماع پذیری در فضاهای عمومی با مقیاس‌های مختلف شهر تهران (نمونه موردی: فضاهای عمومی دو محله و یک ناحیه در منطقه ۷ تهران)، *نشریه باغ نظر*، ۱۲(۳۴)، صص ۹۳-۱۰۸.
- کارمونا، م، (۱۳۸۸)، *مکان‌های عمومی فضاهای شهری ابعاد گوناگون طراحی شهری*، ترجمه: فریبا قرائی، مهشید شکوهی، دانشگاه هنر تهران، تهران.
- گل، ی، (۱۳۸۷). *زندگی در فضای میان ساختمان‌ها*، ترجمه: شیمیا شصتی، جهاد دانشگاهی، تهران.
- لنگ، ج، (۱۳۸۸). *آفرینش نظریه‌های معماری*، ترجمه: علیرضا عینی‌فر، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- محمد پور، ا، (۱۳۹۲). *روش تحقیق کیفی ضد روش*، انتشارات جامعه‌شناسان، تهران.

- Al-Hagla, K. (2009). Evaluating New Urbanism's Walkability Performance: A comprehensive Approach to Assessment in Saifi Village, Beirut, Lebanon. *Urban Design international*, 14, 139-151.
- Bentley, I. (1985). *Responsive Environments: A Manual for Designers*. The Architectural Press. London.
- Biddulph, M. (2003). The limitations of the urban village concept in neighbourhood renewal: A Merseyside case study. *Urban Design International*, 8(1-2), 5-19.
- Carmona, M. (2009). *Public spaces of urban spaces Different aspects of urban design*. Translated by: Fariba Gharai, Mahshid Shokouhi and others. Art University. Tehran.
- Cambir, A., & Vasile, V. (2015): Material Dimension of Life Quality and Social Inclusion. *Procedia Economics and Finance*, 32, 932-939.
- Cervero, R. (1996). Mixed land-uses and commuting: Evidence from the American Housing Survey. *Transportation Research A: Policy and Practice*, 5, 361-377.
- Chen, Y., & Feng, J. (2016). Understanding pedestrian 'Travel Behavior In Large Chinese Cities' A case study of Shanghai central city, *Transportation research Procedia*, published by Elsevier B.V.
- Corbin, J., & Strauss, A. (2014). *Basics of qualitative research*. sage
- Friedman, B., Gordon, S.P., & Peer, J.B. (1994). Effect of nontraditional neighborhood design on travel characteristics. *Transportation Research Record*, 1466, 63-70.
- Gavrilidis, A., Ciocanea, C., Nita, M., Onose, D. & Nastase, I. (2016). Urban landscape quality index- planning tool for evaluating urban landscape and improving the quality of life, *Procedia Environmental Science*, 32, 155-167.
- Gehl, J., & Gemzoe, L. (2004). *Public Spaces Public Life*, Published by the Danish Architectural Press, ISBN 8774073052.
- Gemzoe, L., & Gehl, J. (2006). *The Copenhagen experience what the pedestrian wants*. Ekim Tan Delft University of Technology photos.
- Giles-Corti, B., & Donovan, R. J. (2003). Relative influences of individual, social environmental and physical environmental correlates of walking. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1583-1589.
- Goulding, c. (1999). *Grounded Theory: some Reflections on paradigm, procedures and Misconceptions*, university of wolverhampton, UK.
- Habibi, S.M. (2000). Tourism of Pedestrian way. *Honarhay-e- Ziba Tract*. University of Tehran Press, Tehran.9.
- Hajmirsadeghi, R. S., Shamsuddin, S., Bin, L. H., & Foroughi, A. (2013). Design's factors influencing social interaction in public squares, *European online journal of natural and social science*, 1.2(4), 556-564.
- Hanley, D., & Garrick, L. (2010). *How Shared Space Challenges Conventional Thinking about Transportation Design*, -
<http://www.planetizen.com/node/47317>.
- Helen, J., Streubert, S., & Carpenter, S. (2007). *Qualitative research in nursing*. USA: William and Wilkins.
- Hoehner, Ch. M., Brennan R., Elliott, L.K., Handy, M. B., & Brownson, R. C. (1994). Perceived and objective environmental measures and physical activity among urban adults. *Transportation Research Record*, 1466, 63-70.
- Holland, C., Clark, A., Katz, J., & Peace, S. (2007). *Social Interaction in Urban Public Places*, First published in Great Britain in 2007 by The Policy Press.
- Hooker, S.P., Wilson, D. Griffin, S., & Ainsworth, B. (2005). Perceptions of environmental supports for physical activity in African American and white adults in a rural county in South Carolina. *Preventing Chronic Disease*, 2(4),
- Jacobs, A., & Appleyard, D. (1987). Toward an Urban Design Manifesto, *JAPA*. 53(1), 112-120.
- Jun, H., & Hur, M. (2015). The relationship between walkability and neighborhood social environment: The importance of physical and perceived walkability. *Applied Geography*, 62, 115-124.
- Kamp, I.V., Leidelmeijer, K., Marsman, G. & Hollander, A. (2003). Urban environmental quality and human well-being Towards a conceptual framework and demarcation of concepts; a literature study, *Landscape and Urban Planning*, 65, 5-18.
- Karami, S., Fakhraee, A., & Karami, S. (2014). Studying the Effect of Accessibility and Vitality on Urban Spaces Efficiency in Iran, *International Journal of Architecture and Urban Development*. 5.

- Kesalkheh, S., Dadashpoor, H. (2012). *new and traditional residential environments* 48th.
- Krinitcyna, Z.V., Mikhailova, T.R., & German, M.V. (2016). *Quality of life as the basis for achieving social welfare of the population*. In SHS Web of Conferences (Vol. 28). EDP Sciences.
- Lacinak, M., & Ristvej, J. (2017). Smart City Safety and Security, Published by Elsevier Ltd, *Procedia Engineering*, 192, 522-527.
- Lang, J. (1961). *Urban Design – The American Experience*, New York: Van Nostrand Reinhold.
- Lee, Y. (2008). Subjective Quality of life Measurement in Taipei, *Building and Environment*, 43, 1205-1215.
- Lynch, K. (1981). *A Theory of Good City Form*. Mass: MIT Press. Cambridge
- McCormack, G., Friedreich Ch., Sandalack, B.A., Giles, C. B & Doyle-Baker, P. K. (2012). The relationship between clusteranalysis derived walkability and local recreational and transportation walking among Canadian adults, *Health and Place*, 18, 1079–1087.
- Musse, M., Barona, D. & Rodrigues, L. (2018). Urban environmental quality assessment using remote sensing and census data, *Int J Appl Earth Obs Geoinformation*, 71, 95-108.
- Manchanda, S., Steemers, K. (2012). Environmental Control & the Creation of Well-being. In Sustainable Environmental Design in Architecture. *Springer. New York, NY*, 69-81.
- Moudon, A.V., Hess, P. M., Snyder, M.C & Stanilov, K. (1997). Effects of site design on pedestrian travel in mixed-use. medium-density environments. *Transportation Research Record*, 1578, 48-55.
- Naghbi, E., Habib, F., & Sabani, A. (2015). pedestrian area design to promote social interaction, case study: Isfahan khajoo neighborhood, *international journal of architecture and urban development*, 5(2), 31_42.
- Panter, J. R; Jones, A. P; & Van Sluijs E. M .F .(2008)., Environmental Determinants of Active Travel in Youth, *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 5.
- Rappoport, A. (1987). *Pedestrian Street Use, culture and perception*. Anee Moudon Ed. *Public Streets for public use*. New York: Van Nostand Reinhold.
- Seage EL Din, H., Shalaby, A., & Elsayed Farouh, H. (2013), principles of urban quality of life for a neighborhood, housing and building research centre, *HBRC Journal* , 9, 86-92.
- Southworth, M. (1997). Walkable suburbs: An evaluation of neotraditional communities at the urban edge. *Journal of the American Planning Associatio.*, 63(1), 28-44.
- Southworth, M. (2005). Designing the walkable city. *Journal of urban planning and development*, 131(4), 246-257.
- Strath, S., Greenwald, M., Isaacs, R., Hart, T., Lenz, E., Dondzila, C. & Swartz, A. (2012). Measured and Perceived Environmental Characteristics are Related to Accelerometer Defined Physical Activity in Older Adults, *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 9, 1-9.
- Torkyan, V., Shokooh, M., Iman, K. A., AmirReza, H., & S.Bagher, H. (2015, February). Effect of physical factors on the sense of security of the people in Isfahan's traditional bazaar, *Asian Conference on Environment-Behaviour Studies, AcE-Bs*, Published by Elsevier Ltd, *Procedia-Social and Behavioral Science*, 201, 165-174.
- Van Kamp, I., Leidelmeijer, K., Marsman, G., & de Hollander, A. (2003). Urban environmental quality and human well-being: Towards a conceptual framework and demarcation of concepts; a literature study. *Landscape and Urban Planning*, 65(1), 1-5.
- Wood, D., Lawrence, F., & Giles-Corti, B. (2010). Sense of community and its relationship with walking and neighborhood design. *Social Science and Medicine*, 70, 1381-1390.
- Whyte, W. (1988). *The Social Life of Small Urban Spaces*, Project for Public Spaces. Washington: Conservation Foundation