

نشریہ اور مو

فصلنامہ و شمارہ دوم شہر انسان محور، محور توسعه آیندہ



مصاحبه

- ۴۴ فلسفه تعلق: چرا شهر بدون انسان فقط هندسه است؟
یک پیاده راه، صد روایت؛ درس هایی از راسته غلام خان برای شهر انسان محور
- ۴۵
- ۴۶ انسان اول است، اما در دانشگاه چندمین است؟

یادداشت

- ۴۹ قراردادی که هیچکس امضا نکرد
۵۰ در این شهر، صدایم به دیوار نمیخورد

معرفی کتاب

- ۵۳ شهرهایی برای مردم
۵۴ زندگی میان ساختمان ها
۵۵ شهر های انسان محور

گزارش

- ۵۸ سیمای کانون آذربایجان دانشگاه ارومیه
۵۹ سیمای انجمن علمی علوم ورزشی دانشگاه ارومیه

سخن ابتدایی

- ۳ سخن ابتدایی استاد مشاور
۵ سخن ابتدایی مدیرمسئول
۷ سخن ابتدایی سردبیر

سوابق و افتخارات انجمن

- ۹ نگاهی بر افتخارات و سوابق انجمن

جستار

- ۱۳ انسان، آن غول گمشده

مقاله

- تحلیل تطبیقی انسان محوری در دو محور پیاده راه خیام و راسته غلام خان
۱۶ شهر ارومیه
شهر انسان محور، محور توسعه
۲۷ آینده (مطالعه موردی: ارومیه)
طراحی فضاهای شهری فعال با رویکرد
۳۴ علوم ورزشی بازم ارومیه مطالعه موردی

نشریه علمی دانشجویی اوروم، شهر انسان وحر، وحر تهست، آينده

صاحب امتياز: انجمن علمی دانشجویی مهندسی شهرسازی دانشگاه اوروميه

مدیرمسئول نشریه: مهندس راضیه کاظمی نازلو

سردبیر نشریه: آيسن بی نیاز

استاد مشاور نشریه: دکترفرشید آرام

اعضای هیئت تحریریه: مهندس راضیه کاظمی نازلو، آيسن بی نیاز، اسمابرزگر، نگین

یزدانی، نسارسولی والا، امیررضا پاشای مهر، امیرحسین لطیفی، مهدی علی وردی زاده، نوید اکبری

مترجم و ویراستار زبان ترکی: دکتر میرعلی رضایی، علی عبدالی

مترجم و ویراستار زبان انگلیسی: بهنیا خضری

عکاس: علی اوسلانی

مدیر تولید محتوا و گرافیک و طراح جلد: امیرعلی صفائی نیا

صفحه آرا: مهندس راضیه کاظمی نازلو

تهیه کننده: انجمن علمی دانشجویی مهندسی شهرسازی دانشگاه اوروميه

سال چاپ: زمستان ۱۴۰۴



استاد مشاور نشریه

ASSISTANT PROFESSOR

دانشان اوستا

دکتری پایداری و بازآفرینی شهری (طراحی شهری) از دانشگاه پلی تکنیک مادرید
استادیار دانشکده معماری، شهرسازی و هنر دانشگاه ارومیه
استاد مشاور انجمن علمی مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

PhD in Urban Sustainability and Regeneration (Urban Design) from Technical University of Madrid (Universidad Politécnica de Madrid) / Assistant Professor at the Faculty of Architecture, Urban Planning and Art, Urmia University



مادریدین پلی تکنیک بیلیم یوردون دان یئنی دن شهر دوزتمه دکتر لوقو
اورمیه بیلیم یوردون معمارلیق، شهر دوزتمه و هنر فاکولته سی نین آسیتنت اوستاد
اورمیه بیلیم یوردونون شهر دوزتمه علمی توپلومونون دانشمان اوستاد

DR. FARSHID ARAM

دکتر فرشید آرام

شهر تنها مجموعه‌ای از خیابان‌ها، ساختمان‌ها و زیرساخت‌ها نیست؛ بلکه عرصه‌ای است که زندگی انسانی در آن معنا می‌یابد و روابط اجتماعی شکل می‌گیرد. در سال‌های اخیر، بحث «شهر انسان‌محور» به یکی از مهم‌ترین رویکردهای نوین در نظریه و عمل شهرسازی تبدیل شده است؛ رویکردی که تلاش می‌کند از میان حجم عظیم مسائل فنی و کالبدی، بار دیگر «انسان» را در مرکز تصمیم‌گیری‌ها و طراحی‌ها قرار دهد.

نشریه پیش‌روی شما با محوریت موضوع پیاده‌مداری و اهمیت بازنگری در نقش عابر پیاده در شهر، فرصتی ارزشمند برای بازاندیشی در این زمینه فراهم کرده است. پیاده‌مداری تنها یک انتخاب حمل‌ونقلی نیست، بلکه شاخصی از کیفیت حیات شهری و نشانه‌ای از سلامت اجتماعی، زیست‌محیطی و اقتصادی است که هم‌زمان به‌عنوان محرکی کارآمد برای سایر رویکردهای نوین شهرسازی - از شهر ۱۵ دقیقه‌ای و سالتوژنیک تا شهر پایدار و خلاق - عمل می‌کند.

این شماره از نشریه «اورمو» با پرداختن به این موضوعات، می‌تواند بستری برای تبادل ایده‌ها، معرفی تجربه‌های موفق و پیشنهاد راهکارهای علمی و عملی باشد. حضور فعال دانشجویان در شکل‌گیری این گفت‌وگو، نه تنها به غنای علمی دانشگاه کمک می‌کند، بلکه آینده حرفه شهرسازی را در مسیری آگاهانه‌تر قرار می‌دهد. بی‌تردید، نسل تازه‌ی شهرسازان با تکیه بر دانش روز و نگاه انسانی، قادر خواهد بود شهری بسازد که در آن حرکت، تعامل و زیستن برای همه اقشار جامعه آسان‌تر، ایمن‌تر و لذت‌بخش‌تر باشد. در پایان، تلاش صمیمانه اعضای انجمن علمی شهرسازی دانشگاه ارومیه را برای تهیه این شماره از نشریه می‌ستایم و امیدوارم این مجموعه بتواند گامی کوچک اما مؤثر در ارتقای کیفیت مباحث شهرسازی و گسترش نگاه انسان‌محور در شهر ارومیه و دیگر شهرهای کشور باشد. با آرزوی توفیق برای همه دانشجویان پرتلاش و دغدغه‌مند این حوزه.

فرشید آرام

مشاور انجمن علمی شهرسازی دانشگاه ارومیه





شهر، یال نیز کوچه‌لر، بینالار و آلت‌یایملار توپلوسو دئییل. بلکه بیر ساحه‌دیر کی اورادا اینسانی حیات معنا تاپیر و ایجتیماعی ارتباطلار قورولور. سون ایللرده «اینسان یونوملو شهر» دانشیقلا ری، شهر دوزتمه نظریه‌سی و عملی سینده ان اونملی یئنی باخیشلاردان بیر اولوبدور. بیر باخیش کی بویوک سایدا فنی پروبلملرین آراسیندا، دفعه‌لرله «اینسانی» قرارلار و رسم‌لرین اورتاسیندا یئرلشدیرمیه چالیشیر. بو سایمیزدا «پیاده‌مداری» موضوعو و شهرده عابر پیاده‌نین رولونو یئنیندن گوزدن کئچیرمک اونمینین یونوندو، بو ساحه‌ده یئنیندن دوشونمک اوچون بیر دیرلی فرصت یاراتمیشدیر. پیاده‌مداری ساده‌جه بیر داشینما سئچیمی دئییل، بلکه بیر شهر حیاتینین اولچوسو و ایجتیماعی، زیست-محیطی و ایقتیصادی ساغلاملیقین بیر ایزیدیر کی عئینی زاماندا باشقا شهر دوزتمه باخیشلاری اوچون - ۱۵ دقیقه‌لیک شهر و سالتوژنیکدن توتوب دواملی و یارادیجی شهره قدر - بیر گوجلو محرک کیمیدیر. بو «اورمو» درگیسینین سایسی بو موضوعلارا توخونماقلا، فیکیرلرین موباديله‌سی، اوغورلو تجربه‌لرین تانیدیل‌ماسی و علمی و عملی یوللار اوچون بیر یئر اولار. بیر دیالوگون فورمالاشماسیندا آکادمیک اویرنجیلرین فعال ایشتیراکی، نه‌ینکی غنای علمی‌یه قاتقیدیر، بلکه شهر دوزتمه مسلکینین گله‌جه‌یینی ده داها بیلگی‌لی بیر یولا سوروکله‌ییر. شوبه‌سیز، شهر دوزلدن‌لرین یئنی نسلی، گونون بیلیمینه و اینسانی باخیشا دایاناراق، ائله بیر شهر اینشا‌ئنده بیلر کی اورادا یورومه، تعامل و یاشاماق بوتون ایجتیماعی قاتلار اوچون راحت، گوونلی و ایله‌نجه‌لی اولاجاق. سونوندا، اورمیه بیلیم‌یوردونون علمی شهر دوزتمه توپلومونون اويله‌لرینی بو درگی سایسینین حاضرلانماسینا گوره اورکدن تقدیر ائدیرم و اومود ائدیرم کی بو توپلوم، اورمیه و اولکهنین باشقا شهرلرینده شهر دوزتمه سؤحبت‌لرینین کیفیتینی یوکسلتمک و اینسان یونوملو باخیشی گئنیشلندیرمک اوچون کیچیک اما ائتکیلی بیر آددیم اولار. بو ساحه‌ده چالیشقان و دردلی بوتون اویرنجیلره باشاریلار آرزولاییرام.

فرشید آرام

اورمیه بیلیم‌یوردونون شهر دوزتمه علمی توپلومونون دانشمانی

A city is not merely a collection of streets, buildings, and infrastructure; it is an arena where human life finds meaning and social relationships take shape. In recent years, the “human-centered city” has become one of the most important new approaches in urban planning theory and practice – an approach that, amid the huge volume of technical and physical issues, tries once again to place “the human being” at the center of decisions and designs. This journal, focusing on walkability and the importance of rethinking the pedestrian’s role in the city, provides a valuable opportunity for reflection in this field.

Walkability is not just a transport choice; it is an indicator of urban quality of life and a sign of social, environmental, and economic health. At the same time, it acts as an effective driver for other new urban planning approaches – from the 15-minute city and salutogenic city to the sustainable and creative city. This issue of Urmo journal, by addressing these topics, can be a platform for exchanging ideas, introducing successful experiences, and proposing scientific and practical solutions.

The active participation of students in shaping this discourse not only enriches academic life but also steers the future of the urban planning profession on a more conscious path. Undoubtedly, the new generation of urban planners, relying on up-to-date knowledge and a human-centered perspective, will be able to build a city where moving, interacting, and living become easier, safer, and more enjoyable for all sections of society.

Finally, I sincerely appreciate the efforts of the members of the Scientific Association of Urban Planning at Urmia University in preparing this issue, and I hope that this collection can be a small yet effective step toward improving the quality of urban planning discussions and expanding the human-centered approach in Urmia and other cities of our country. Wishing success to all the hard-working and dedicated students in this field.

Farshid Aram

Advisor to the Scientific Association of Urban Planning, Urmia University



مدیر مسئول نشریه

MANAGING EDITOR

سوروملو مدیر

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری دانشگاه ارومیه
دبیر انجمن علمی مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

Master's student in Urban Planning, Urmia University
Secretary of the Scientific Association of Urban Engineering,
Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون شهر پلاناما یوکسک لیسانس اورنجسی
اورمو بیلیم یوردونون شهر دوزتمه موهندیسلیگی نین علمی توپلومونون یازاری



RAZIYEH KAZEMI NAZLOO

راضیه کاظمی نازلو

به نام خدا و برای خدا

شهرها همواره روایتگر تاریخ تمدن‌ها بوده‌اند. از سپیده‌دم تمدن، هنگامی که نخستین شهرها شکل گرفتند، تا امروز که بیش از نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی می‌کنند، این پرسش همواره مطرح بوده است: شهر برای چه کسی ساخته می‌شود؟

در دهه‌های اخیر، شهرها بیش از آن‌که برای انسان طراحی شوند، در خدمت صنعت، خودرو و بازار قرار گرفتند. خیابان‌های عریض برای خودروها، آسمان‌خراش‌های بلند برای سودآوری و فضاهای بی‌روح برای صرف «زندگی کردن». اما امروز، در آستانه تحولاتی بنیادین، نگاه به شهر در حال دگرگونی است.

شهر انسان‌محور، فراتر از یک شعار، رویکردی است که انسان را در مرکز تمامی تصمیمات شهری قرار می‌دهد؛ شهری که در آن کودک بدون ترس بازی می‌کند، سالمند به راحتی تردد می‌کند و جوان عرصه‌ای برای خلاقیت می‌یابد. شهری که عدالت اجتماعی، دسترسی برابر و مشارکت شهروندان، ستون‌های اصلی برنامه‌ریزی آن را تشکیل می‌دهند.

در حوزه برنامه‌ریزی شهری، این تغییر نگاه بازگشتی است به اصول نخستین: انسان، محور همه چیز است. فناوری باید در خدمت انسان باشد، نه فرادست او. هویت فرهنگی باید پاس داشته شود و هم‌زمان پاسخگوی نیازهای در حال تغییر شهروندان باشد.

امیدوارم این شماره از فصلنامه «اورمو» گامی هرچند کوچک در ترویج این اندیشه باشد که شهر از آن انسان است و توسعه باید انسان‌محور باشد.



تاتری نین آدی ایله و تاتری اوچون

شهرلر هر زامان تمدن تاريخلرينى روايت ائدن اولوبلار. تمدنين دوغولماسيندان، او زامان كى شهرلر قورولدولار، تا بو گونوموزدهكى دونيانين يارى نوفوسو شهرلرده ياشاير، بو سورو هميشه سورولماقدادير: شهر كيم اوچون اينشاء انديلير؟ معاصر چاغلاردا، انسان اوچون نظرده توتولماقدان چوخ، صنعت، ماشين و بازارين خدمتينه گنديلر. گنئيش كوچهلر ماشينلار اوچون، يوكسك بينالار منفعت آرتيرماق اوچون و روحسوز مكانلار ساده جه ياشاماق اوچون. اما بو گون، تمل و اساس دييشيكلرين آستاناسيندا، شهره باخيشلار دييشيلمكدهدير.

انسان يونوملو شهر، بير سوزدن آرتيق، بير باخيش دير كى بوتون شهر قرارلارينين اورتاسينا قويور. ائله بير شهر كى اوردا اوشاق قورخوسوز اويناير، ياشلى انسان راحت گزير و گنج بير ياراتماق ساحاسى تاپير. ائله بير شهر كى ايجتماعى عدالت، برابر ال تاپماق و وطنداشلارين ايشتيراكى، اونون پلانلاشديريلماسينين اصلى ديركلرينى تشكيل وئير.

شهر پلانلاشديريلماسى ساحاسيندا، بو باخيش دييشيكليگى ايلك پرنسيپلره گئرى دونوش دور: انسان، هر شئين اورتاسيندا دير. تكتولوژى انسانين خدمتينده اولماليدير، اونون اوستونده دئيل. كولتورل كيملك آياق آلتيندا اولونمالمالى و عيى زاماندا وطنداشلارين دييشه ن احتياجلارينا جاواب وئرمه ليدير.

اوميد كى «اورمو» درگيسينين بو سايسى، بو دوشونجه نين يايينلاماسيندا كيچيك بير آدديم اولسا، بو دور كى شهر انسانين دير و اينكيشاف انسان يونوملو اولماليدير.

In the name of God

Cities have always been narrators of the history of civilizations. From the dawn of civilization, when the first cities took shape, to today—when more than half of the world's population lives in urban areas—one question has persistently been asked: For whom is the city built?

In recent decades, cities have been more in service of industry, the automobile, and the market than designed for human beings. Wide streets for cars, towering skyscrapers for profit, soulless spaces just for living. But today, on the threshold of fundamental transformations, the way we see the city is changing.

A human-centered city is more than a slogan—it is an approach that places people at the center of every urban decision. A city where children play without fear, the elderly move about easily, and young people find a space for creativity. A city where social justice, equal access, and citizen participation form the main pillars of its planning.

In the field of urban planning, this shift in perspective is a return to first principles: human beings are the center of everything. Technology must serve people—not dominate them. Cultural identity must be preserved while simultaneously responding to the changing needs of citizens.

We hope that this issue of Urmo journal is a small step, however modest, in promoting this idea: that the city belongs to people, and development must be human-centered..



سرمد پیر نشریه

CHEIF EDITOR

باش یازار

دانشجوی کارشناسی شهرسازی دانشگاه ارومیه
عضو انجمن علمی مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

Urban Engineer student, Urmia University
Member of the Scientific Association of Urban Engineering,
Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون شهر دوزتمه موهندیسیلیقی نین لیسانس اورنجی سی
اورمیه بیلیم یوردونون شهر دوزتمه موهندیسیلیقی نین علمی توپلومونون اویه سی



AYSAN BINIAZ

آیسن بی نیاز



به نام شهری که قلبش با قدمهای ما می تپد

در روزگاری که خستگی بر شانه‌هایمان نشست، بیش از هر زمان به شهری نیاز داریم که ما را بفهمد و به ما مجال «بودن» بدهد. هر شهری، پیش از آن که خیابان و ساختمان باشد، روایتِ نفس‌های آدم‌هایی است که در آن زندگی می‌کنند. ارومیه شهری است که هویتش نه در ارتفاع سازه‌ها، بلکه در نگاه‌ها، قدم‌ها و پیوندهای مردمی است که در آنجا زندگی می‌کنند.

امروز بیش از همیشه روشن شده که آینده از دل انسان می‌گذرد؛ از کوچه‌هایی که هنوز صدای خنده و گفت‌وگو در آن‌ها جاری است.

شهر انسان‌محور فقط یک مفهوم فنی نیست. دعوتی‌ست برای روشن کردن شهر با حضور انسان‌ها؛ برای اینکه زندگی را به فضاها و فضاها را به زندگی بازگردانیم.

در این شماره، «اورمو» از آینده شهری می‌نویسیم که قلبش با قدمهای مردم می‌تپد و برای بهتر بودن به آن‌ها نیاز دارد.





او شهرين آدینا کی اورکی آدیملاریمیزلا دیونور

ائله بیر چاغدا کی، یورغونلوق چینلریمیزه ائنیب، هر زاماندا داها چوخ ائله بیر شهره احتیاجیمیز وار کی
بیزلری آنلاسین و بیزه «ولماق» ایمکانی وئرسین. هر بیر شهر، کوچه و بینا اولماقدان قاباق، اوردا یاشایان
انسانلارین نفسلرینه دایاناراق بیر حیکایه دیر. اورمیه بیر شهردیر کی اونون کیملیگی تیکنیتلرین یوکسکلیینده
دئییل، اوردا یاشایان انسانلارین باخیشلاریندا، آدیملاریندا و ایلگیلرینده دیر.
بو گون هر زامانکیندا داها آیدین اولوب کی، گله جک انسان دان کئچیر؛ هله ده گولوش و صؤحت سسلرینین
آخدیغی کوچه لردن.

انسان یؤنوملو شهر ساده جه فنی بیر آنلایش دئییل. بو، شهری انسانلارین وارلیغی ایله ایشیقلا ندیرماق اوچون
بیر چاغری دیر؛ حیاتین مکانلارا و مکانلارین حیاتا قاییتار یلماسی اوچون.
بو ساییمیزدا «اورمو»، اورکی انسانلارین آدیملاریندا دؤیون و داها یاخشی اولماق اوچون اونلارا احتیاجی
اولان بیر شهرین گله جه کی حاقیندا یازیریق.

In the name of the city whose heart beats with our steps

In an era when weariness has settled on our shoulders, we need a city that understands us and gives us room to be—more than ever before.

Every city, before it is streets and buildings, is the story of the breaths of the people who live there. Urmia is a city whose identity lies not in the height of its structures, but in the gazes, the footsteps, and the bonds of the people who live there.

Today, it has become clearer than ever that the future passes through the human heart—through the alleys where laughter and conversation still flow.

A human-centered city is not just a technical concept. It is an invitation to illuminate the city with the presence of people. To bring life back into spaces, and spaces back into life.

In this issue of Urmo, we write about an urban future whose heart beats with the footsteps of its people—and that needs them to become better.



گزارشی از افتخارات و سوابق انجمن علمی مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

برگزیده درون دانشگاهی حوزه رقابتی مسابقات علمی ۱۴.۲-۱۴.۱

شایسته تقدیر شانزدهمین جشنواره بین المللی حرکت حوزه رقابتی مسابقات علمی ۱۴.۲-۱۴.۱

برگزیده درون دانشگاهی حوزه رقابتی انجمن برتر ۱۴.۲-۱۴.۱

شایسته تقدیر شانزدهمین جشنواره بین المللی حرکت حوزه رقابتی انجمن برتر ۱۴.۲-۱۴.۱

برگزیده درون دانشگاهی حوزه رقابتی رویداد های علمی ۱۴.۳-۱۴.۲

برگزیده درون دانشگاهی حوزه رقابتی آموزشی ۱۴.۳-۱۴.۲

برگزیده هفدهمین جشنواره بین المللی حرکت حوزه رقابتی انجمن برتر ۱۴.۳-۱۴.۲

برگزیده هفدهمین جشنواره بین المللی حرکت حوزه رقابتی آموزشی ۱۴.۳-۱۴.۲

شایسته تقدیر جشنواره داخلی حرکت اتحادیه حوزه رقابتی محتوای دیجیتال ۱۴.۳-۱۴.۲

شایسته تقدیر جشنواره داخلی حرکت اتحادیه حوزه رقابتی انجمن برتر ۱۴.۳-۱۴.۲

شایسته تقدیر هجدهمین جشنواره حرکت بین المللی حوزه رقابتی آموزشی ۱۴.۴-۱۴.۳



جستار

آنچه در این بخش خواهید خواند:

انسان، آن غول گمشده در بوم شهر



انسان، آن غول گمشده در بوم شهر

این روزها هر جا که قدم می‌زنم، حس عجیبی دارم؛ انگار شهر را برای غول‌ها ساخته‌اند، برای موجوداتی که قدشان از همه چیز بلندی است. خیابان‌ها عریض‌اند، تقاطع‌ها کش‌دار و بی‌انتهای، ساختمان‌ها با غرور شیشه‌ای آنقدر بالا رفته‌اند که باید مدام سرم را عقب بدهم تا انتهایشان را ببینم. گاهی واقعاً فکر می‌کنم اشتباهی وارد یک ماکت غول آسا شده‌ام.

معماری «آدم‌کش» گمشده در نسبت‌ها

ایستادن کنار یک ساختمان نوساز با نمای شیشه‌ای تمام‌قد و ورودی‌ای به بلندی یک درخت چندساله، تجربه‌ی عجیبی بود. هیچ نیمکتی، هیچ سایبانی، هیچ گوشه‌ای برای نشستن و تماشای شهر. انگار تو را به چشم مورچه‌ای می‌بینند که کنار اتوبانی عظیم، بی‌اهمیت است. در نقاشی، وقتی بخوایم عظمت یک کوه را به تصویر بکشیم، کافی است یک آدم کوچک در دامنه‌اش بگذارم تا نسبت معنا پیدا کند. اما شهرهای امروز، انگار این نسبت را فراموش کرده‌اند. همه چیز برای چرخ‌های ماشین طراحی شده، نه برای چشم و قد انسان. نتیجه؟ شهری که در آن، هر انسانی حس یک پیکسل اضافی را دارد، نه یک سوژه.

پالت سرد بلوارها؛ رنگ‌هایی که انسان را پس می‌زنند

رنگ، روح نقاشی است. یک هنرمند می‌داند که رنگ‌های سرد مثل آبی و خاکستری، فاصله می‌اندازند و رنگ‌های گرم، مثل اخرا و قهوه‌ای، صمیمیت می‌آورند. حالا برویم یک بلوار تازه‌کشیده شده را تصور کنیم: نماهای سفید و طوسی سرد، پیاده‌روهای سیمانی بی‌روح، تابلوهای آبی کمرنگ. انگار کسی پالتش را گم کرده و فقط سردترین رنگ‌ها مانده‌اند. در این فضا آدم نه خودش را می‌بیند و نه دیگری را. در مقابل، نگاهی به کوچه‌های قدیمی ببیند؛ با دیوارهای گلی و پله‌های ناهموارشان، رنگ‌های گرم و خاکی دارند که ناخودآگاه آدم را به سمت خود می‌کشند. چرا این درس ساده را فراموش کردیم؟

خطوط راست، انسان‌های بی‌زاویه؛ آزادی

در یک نقاشی، خطوط مستقیم و عمود کار یک نقشه‌کش است، نه یک هنرمند. اما فضاهای عمومی امروزی، انگار تابع همین منطق خشک نقشه‌کشی‌اند. کم پیدا می‌شود یک گوشه‌ی خمیده، یک دیوار کج، یا یک گذرگاه غیرمنتظره که دعوت کند به کشف. «انسان‌محوری» واقعی یعنی فضا را طوری طراحی کنی که انسان در آن حق انتخاب داشته باشد؛ بنشیند، بایستد، خیره شود، راه برود یا حتی گم شود. اما بیشتر فضاهای امروزی، عمق ندارند. جایی برای سایه نیست. آفتاب همه چیز را می‌بلعد، و انسان بی‌سایه، عملاً بی‌وزن می‌شود. این شهر، انگار انسان را فراموش کرده و فقط چهارچوب‌هایش را باقی گذاشته.

امیدی به کج شدن خط افق

البته همه‌ی شهر این طور نیست. گاهی یک میدان قدیمی، یک بازارچه‌ی کوچک، یا حتی یک پل عابر پیاده با رنگ‌های شاد، دلم را گرم می‌کند. اما کاش سازندگان شهر، گاهی فیلم‌نامه به دست بگیرند و یادشان بیاید که نسبت طلایی، فقط برای موزه‌ها نیست. کاش بفهمند انسانی که در میان خطوط موازی شهر گم شود، دیگر «به» خاطر انسان ساخته شدن «معنا ندارد. من، با نگاه یک نقاش، گاهی شهر را فقط یک قاب خالی می‌بینم که مدام تکرار می‌شود. امیدوارم روزی نقاشی بیاید و دوباره خط افق را کج کند.



اسما برزگر
ASMA BARZEGAR

دانشجوی کارشناسی نقاشی دانشگاه ارومیه
نائب دبیر انجمن علمی نقاشی دانشگاه ارومیه

Painting student, Urmia University
Vice Secretary of the Scientific Association
of Painting, Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون رساملیق لیسانس اورنجی سی
اورمیه بیلیم یوردونون رساملیقی نین علمی
توپلومونون موعاونین یازاری

✉ lauradillion04@gmail.com

◆ The human being, that lost giant within
the city's fabric.

◆ اینسان، او شهر بوموندا ایتیریلیمیش دئو

مقاله

آنچه در این بخش خواهید خواند:

تحلیل تطبیقی انسان محوری در دو محور پیاده راه خیام و راسته غلام خان شهر ارومیه

شهر انسان محور، محور توسعه آینده (مطالعه موردی: شهر ارومیه)

طراحی فضاهای شهری فعال با رویکرد علوم ورزشی (مطالعه موردی: شهر ارومیه)





امیررضا پاشای مهر
AMIRREZA PASHAEIMEHR



آیسن بی نیاز
AYSAN BINIAZ

دانشجوی کارشناسی شهرسازی دانشگاه ارومیه
عضو انجمن علمی مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

Urban Engineer
student, Urmia
University
Member of the
Scientific Association
of Urban Engineering,
Urmia University

ارومیه بیلیم یوردونون شهر
دوزتمه موهندیسیلیقی نین
لیسانس اورنجی سی
ارومیه بیلیم یوردونون شهر
دوزتمه موهندیسیلیقی نین
علمی توپلومونون اویه سی

دانشجوی کارشناسی شهرسازی دانشگاه ارومیه
عضو انجمن علمی مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

Urban Engineer
student, Urmia
University
Member of the
Scientific Association
of Urban Engineering,
Urmia University

ارومیه بیلیم یوردونون شهر
دوزتمه موهندیسیلیقی نین
لیسانس اورنجی سی
ارومیه بیلیم یوردونون شهر
دوزتمه موهندیسیلیقی نین
علمی توپلومونون اویه سی

تحلیل تطبیقی انسان محوری در دو محور پیاده راه خیام و راسته غلام خان شهر ارومیه

چکیده

در سال های اخیر، توجه به رویکرد انسان محور در طراحی و ساماندهی فضاهای شهری به یکی از موضوعات مهم در مطالعات شهرسازی تبدیل شده است. در این میان، پیاده راه های شهری و راسته های بازار به دلیل تمرکز فعالیت های اقتصادی و حضور مستمر شهروندان، از مهم ترین بسترهای تحقق انسان محوری به شمار می روند. پژوهش حاضر با هدف تحلیل تطبیقی میزان تحقق مؤلفه های انسان محوری در دو محور **پیاده راه خیام** و **راسته غلام خان** در شهر ارومیه انجام شده است. در این مطالعه، با اتکا به ادبیات نظری حوزه انسان محوری، پنج مؤلفه اصلی شامل دسترسی پذیری، ایمنی، سرزندگی، کیفیت محیطی و هویت استخراج و ده شاخص منتخب برای ارزیابی دو محور تعیین گردید. روش تحقیق از نوع توصیفی-تحلیلی است و داده ها از طریق مشاهده میدانی گردآوری شد. پس از سازمان دهی داده ها، تحلیل تطبیقی شاخص به شاخص به منظور بررسی تفاوت ها و شباهت های دو فضا انجام گرفت. نتایج کلی بیانگر آن است که انسان محوری تنها متکی بر طراحی کالبدی نیست، بلکه حاصل تعامل مؤثر مدیریت شهری، کیفیت فعالیت ها و ویژگی های اجتماعی فضا است.

واژگان کلیدی:

ارومیه، انسان محوری، پیاده مداری، فضای عمومی



امیررضا پاشای مهر
AMIRREZA PASHAEIMEHR

دانشجوی کارشناسی شهرسازی دانشگاه ارومیه
عضو انجمن علمی مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

Urban Engineer
student, Urmia
University
Member of the
Scientific Association
of Urban Engineering,
Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون شهر
دوزتمه موهندیسیلیقی نین
لیسانس اورنجی سی
اورمیه بیلیم یوردونون شهر
دوزتمه موهندیسیلیقی نین
علمی توپلومونون اوپه سی



آیسن بی نیاز
AYSAN BINIAZ

دانشجوی کارشناسی شهرسازی دانشگاه ارومیه
عضو انجمن علمی مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

Urban Engineer
student, Urmia
University
Member of the
Scientific Association
of Urban Engineering,
Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون شهر
دوزتمه موهندیسیلیقی نین
لیسانس اورنجی سی
اورمیه بیلیم یوردونون شهر
دوزتمه موهندیسیلیقی نین
علمی توپلومونون اوپه سی

Comparative Human-Centeredness Analysis of Khayyam Pedestrian Walkway and Gholam Khan Axis in Urmia

Abstract

In recent years, attention to the human-centered approach in the design and organization of urban spaces has become a major theme in urban planning studies. Among these, pedestrian walkways and bazaar axes are considered key settings for realizing human-centeredness due to their concentration of economic activities and continuous presence of citizens. This study aims to conduct a comparative analysis of the extent to which human-centered components are realized in two axes — Khayyam Pedestrian Walkway and the Gholam Khan Bazaar Axis — in the city of Urmia. Drawing on the theoretical literature on human-centeredness, five main components were identified: accessibility, safety, vitality, environmental quality, and identity. Ten selected indicators were then determined to evaluate both axes. The research employs a descriptive-analytical method, and data were collected through field observation. After data organization, a comparative indicator-by-indicator analysis was conducted to examine the differences and similarities between the two spaces. The overall findings indicate that human-centeredness does not rely solely on physical design, but is rather the result of effective interaction among urban management, the quality of activities, and the social characteristics of the space.

Keywords: Urmia, human-centeredness, pedestrian orientation, public space

انسان یؤنمولوویون ایکی یؤنده «خیام پیدایا یولو» و «غلامخان راستاسی» تطبیقی نین تحلیلی

اوزئت

بو یاخین ایللرده، شهر فضا سینین ساھمالانماسی و پلانلاشدیریلماسیندا انسان یؤنمولو باخیشا اوداقلانماق شهرسالما آراشدیرمالاریندا اؤنملی قونولاردان بیرینه چئوریلیمیشدیر. بورادا شهر و سیرا بازارلارین پیدایا سکیرلی اقتصاددی فعالیتلرین سیخلیغی و وطنداشلارین داواملی اورایا گلیشی انسان یؤنمولوویون گئرچکلشمه سی نین اؤنملی سببی ساییلیر. بو آراشدیرما انسان یؤنمولو گؤسترگه لرینین ایکی اساس یؤنده — اورمیه نین «خیام پیدایا یولو» و «غلامخان راستاسی» نین گئرچکلشمه مقدارینین تطبیقی و تحلیلی نین هدفی اوغروندا آپاریلیمیشدیر. بو آراشدیرمادا انسان یؤنمولو حوزه نین نظری ادبیاتینا دیالی بئش اساس آنالیش — آلدده ائده بیلمه، آرخیئینلیق، جانلیلیق، محیط و کیملیک کیفیتینی چیخاریلیمیش و بو ایکی پروژه نین دهیرلندیریلمه سی اوچون ۱۰ گؤستریجی سئچیلدی. آراشدیرما متدو توصیفی-تحلیلی دیر و وئرینلر میدان مشاهدہ سی اساسیندا توپلانندی. وئرینلرین دوزلنمه سیندن سونرا ایکی فضائین فرقلری و اوخشارلیقلاری نین آراشدیریلماسی اوچون قارشیللیق گؤسترگه لی تطبیقی تحلیل آپاریلدی. آلدده ائدیلمیش نتیجه لر بونو گؤستردی کی، انسان یؤنمولو لوک یالنیز قورولوش یؤنمولو پلانلارلا دئییل، بلکه شهر مدیریتی، فعالیت نئجه لییی و فضائین اجتماعی اؤزلیکلرینین تاثیرلی امکداشلیقلارینا اسلاسلانیر.

آناhtar سوزلر: اورمیه، انسان یؤنمولو، پیدایا یونمولو، اجتماعی مکان

چنین فضاهایی نه تنها به بهبود کیفیت زندگی شهری کمک می‌کنند بلکه در تقویت هویت مکانی و حس تعلق شهروندان نیز نقش مهمی دارند. به همین دلیل در دهه‌های اخیر بسیاری از شهرهای جهان با اجرای پروژه‌های پیاده‌راه‌سازی و بازآفرینی فضاهای عمومی تلاش کرده‌اند تا محیط‌های شهری را به فضاهایی انسان‌محور و سرزنده تبدیل کنند.

اهمیت این موضوع در مقیاس جهانی نیز در سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه شهری مورد تأکید قرار گرفته است. رویکردهای نوین برنامه‌ریزی شهری به‌ویژه در چارچوب توسعه پایدار بر ضرورت ایجاد شهرهای زیست‌پذیر، فراگیر و انسان‌محور تأکید دارند. در این میان ارتقای کیفیت فضاهای عمومی، افزایش قابلیت پیاده‌روی در شهرها، تقویت تعاملات اجتماعی و ایجاد محیط‌های امن و فعال از جمله راهبردهای کلیدی برای تحقق این هدف به شمار می‌روند. تجربه بسیاری از شهرهای موفق جهان نشان می‌دهد که تقویت پیاده‌مداری و بازآفرینی فضاهای عمومی می‌تواند به افزایش سرزندگی شهری، رونق اقتصادی محلی و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان منجر شود. در سال‌های اخیر بسیاری از شهرهای ایران دچار خودرومحوری شده‌اند و همین امر بر میزان پیاده‌مداری این شهرها تأثیر چشمگیری داشته است (پناهی و حاتمی، ۱۴۰۳: ۸۸). همچنین شهرهای ایرانی از پیشینه‌ای غنی در زمینه فضاهای انسان‌محور برخوردارند. اجزای شهر سنتی ایرانی ساختاری هماهنگ و منسجم برآمده از مفاهیم مختلف را در شامل می‌شدند. شبکه‌گذرها، از مهم‌ترین عناصر ارتباطی این شهرها بوده که علاوه بر پیونددهی بین بخش‌های مختلف بافت، زمینه حضور و فعالیت‌های متنوع ساکنین محله را ایجاد نموده و جایگاهی مهم در حوزه همگانی شهر داشته‌اند (عابدینی و آیوازیان، ۱۴۰۱: ۷۴). بازارهای سنتی، گذرهای شهری، میدان‌ها و محلات تاریخی نمونه‌هایی از فضاهای عمومی هستند که در آن‌ها حرکت پیاده، تعاملات اجتماعی و فعالیت‌های اقتصادی و فرهنگی به‌صورت طبیعی در کنار یکدیگر شکل گرفته‌اند. در مقابل در دهه‌های اخیر با رشد شهرنشینی و گسترش شبکه‌های حمل‌ونقل شهری بسیاری از فضاهای شهری در ایران نیز تحت تأثیر الگوی توسعه خودرو محور قرار گرفته‌اند. این روند به کاهش کیفیت فضاهای عمومی و تضعیف نقش پیاده در شهر انجامیده است. در واکنش به این وضعیت طی سال‌های اخیر در برخی شهرهای ایران تلاش‌هایی برای ایجاد یا احیای فضاهای پیاده‌مدار و ارتقای کیفیت فضاهای عمومی صورت گرفته است. پروژه‌های پیاده‌راه‌سازی در مراکز شهری، ساماندهی خیابان‌های تاریخی و بازآفرینی فضاهای شهری از جمله اقداماتی هستند که با هدف افزایش حضور شهروندان در فضاهای عمومی و تقویت سرزندگی شهری اجرا شده‌اند که نشان می‌دهد گفتمان انسان‌محوری به تدریج در برنامه‌ریزی و طراحی شهری ایران نیز مورد توجه قرار گرفته است.

با این حال یکی از چالش‌های مهم در این زمینه شناخت و ارزیابی میزان تحقق اصول انسان‌محوری در فضاهای شهری مختلف و مقایسه الگوهای سنتی و معاصر در این حوزه است. در بسیاری از موارد فضاهای تاریخی و سنتی شهرهای ایرانی به طور طبیعی دارای ویژگی‌های انسان‌محور هستند در حالی که برخی فضاهای شهری جدید با وجود برنامه‌ریزی‌های انجام شده ممکن است در تحقق کامل این اصول با چالش‌هایی مواجه باشند.

با رشد و توسعه شهری، جایگاه صنعت و تکنولوژی بر دیگر مقوله‌های شهری از جمله انسان‌محوری پیشی گرفت و جایگاه انسان در شهر مورد غفلت واقع شد، به‌واقع در شهرسازی رایج، برنامه‌ریزی برای ماشین همواره مقدم بر برنامه‌ریزی برای انسان بوده است (انصاری، ۱۳۸۶: ۱۴۰۲). همچنین در دهه‌های اخیر شهرها در مقیاس جهانی با چالش‌های متعددی نظیر افزایش جمعیت شهری، رشد فضاهای خودرومحور، کاهش کیفیت فضاهای عمومی و افت تعاملات اجتماعی، ترافیک، آلودگی هوا و آلودگی صوتی مواجه شده‌اند. برقراری تعامل اجتماعی و به اشتراک گذاردن فضاهای شخصی یکی از مهمترین شاخصه‌های فضاهای عمومی شهری است که با وجود خودرو امکان پذیر نمی‌گردد (پاکزاد، ۱۴۴۰: ۱۳۸۶).

بر این اساس و برای حل این مشکلات از اواخر قرن بیستم به‌تدریج رویکردی نو در حوزه طراحی و برنامه‌ریزی شهری مطرح شد که بر **انسان‌محوری** به‌عنوان یکی از اصول بنیادین توسعه شهری تأکید دارد. این دیدگاه در واکنش به غلبه رویکردهای خودرومحور در شهرها شکل گرفت و تلاش دارد با بازگرداندن شهر به مقیاس انسانی، زمینه ارتقای کیفیت حضور شهروندان در فضاهای شهری را فراهم سازد. در چارچوب این نگرش تقویت پیاده‌مداری، افزایش تعاملات اجتماعی و بهبود کیفیت تجربه فضایی شهروندان از مهم‌ترین اهداف به شمار می‌آید. طبق این رویکرد شهر دیگر صرفاً محلی برای عبور و مرور وسایل نقلیه تلقی نمی‌شود بلکه به‌عنوان بستری برای زندگی روزمره، تعاملات اجتماعی و حضور فعال انسان‌ها در فضاهای عمومی مورد توجه قرار می‌گیرد. در راستای تحقق این رویکرد برنامه‌ریزان و طراحان شهری مفاهیم جدیدی را در ادبیات شهرسازی مطرح کرده‌اند؛ مفاهیمی نظیر شهر دوستدار کودک، شهر دوستدار سالمند، شهر دوستدار افراد دارای معلولیت و حتی شهر دوستدار حیوانات از جمله چارچوب‌هایی هستند که با هدف ارتقای کیفیت زیست شهری شکل گرفته‌اند. تحقق این ایده‌ها مستلزم فراهم‌سازی زیرساخت‌ها و تمهیدات کالبدی مناسب در فضاهای شهری است. اقداماتی نظیر ایجاد فضاهای تفریحی و پارک‌های موضوعی برای گروه‌های سنی مختلف، مناسب‌سازی معابر و فضاهای عمومی برای افراد کم‌توان و معلول، افزایش ایمنی در مسیرهای شهری، تأمین روشنایی کافی در معابر و پارک‌ها و همچنین ارتقای کیفیت فضاهای عمومی از جمله راهکارهایی به شمار می‌آیند که در جهت تحقق شهرهای انسان‌محور مورد توجه قرار می‌گیرند. مصادیق زیرساختی برای تحقق شهر انسان‌محور که علاوه بر زیبایی بصری شهری، موجب کاهش هزینه‌های مدیریت شهری می‌شود، سنگفرش معابر، به‌خصوص در بافت تاریخی شهر است (روزنامه جوان، ۱۴۰۲، ۱۳۹۹: ۱۵۶).

اندیشمندان برجسته‌ای در حوزه طراحی شهری به تبیین ابعاد مختلف این رویکرد پرداخته‌اند که شاخص‌های ارزیابی دو محور برگزیده در این پژوهش، بر اساس آنها است. بر اساس این دیدگاه‌ها یکی از مهم‌ترین راهبردهای تحقق شهرهای انسان‌محور، توسعه فضاهای پیاده‌مدار و ارتقای کیفیت فضاهای عمومی شهری است. پیاده‌راه‌ها و محورهای شهری که حرکت انسان را در اولویت قرار می‌دهند، امکان تعاملات اجتماعی، فعالیت‌های فرهنگی و اقتصادی و حضور فعال شهروندان در فضای شهری را فراهم می‌کنند.

پیشینه پژوهش

در سال‌های اخیر رویکرد انسان‌محوری در طراحی شهری به یکی از مهم‌ترین موضوعات پژوهشی در حوزه شهرسازی تبدیل شده است. بسیاری از مطالعات تلاش کرده‌اند با بررسی ابعاد کالبدی، اجتماعی و ادراکی فضاهای شهری عوامل مؤثر بر شکل‌گیری محیط‌های شهری انسان‌محور و پیاده‌پذیر را شناسایی کنند. در سطح بین‌المللی پژوهش‌های جدید بر نقش تجربه انسانی و ادراک فضایی در طراحی فضاهای عمومی تأکید دارند Gruosso و همکاران (۲۰۲۵) در پژوهشی با عنوان **ذهن گسترش‌یافته فضای عمومی:**

چگونه طراحی شهری تجربه انسانی را شکل می‌دهد با استفاده از تحلیل کیفی مطالعات موردی فضاهای عمومی و طبقه‌بندی آن‌ها در قالب شش پارادایم طراحی نشان دادند که ادغام رویکردهای آیینی، بدن‌محور، حسی، اتمسفری، اجرایی و هوشمند افزوده می‌تواند به خلق فضاهای عمومی فراگیر و انسان‌محور منجر شود که رفاه، مشارکت و رفتار مثبت شهروندان را تقویت می‌کند. Maniei و همکاران (۲۰۲۴) در پژوهشی با عنوان **تأثیر عملکرد طراحی شهری بر پیاده‌مداری در محوطه‌های میراث فرهنگی اصفهان، ایران** با رویکردی چندروشی شامل پرسشنامه کارشناسان، پیمایش کاربران، مشاهده میدانی رفتار عابران، تحلیل نحو فضا و تحلیل در ArcGIS به بررسی اثر عملکرد طراحی شهری بر پیاده‌پذیری در بافت تاریخی اصفهان پرداختند. نتایج این مطالعه نشان داد که ادغام مؤثر نشانه‌ها، الگوهای جهت‌یابی و کارکردهای اجتماعی - اقتصادی سایت‌های میراث فرهنگی، همراه با تصویرپذیری و کیفیت‌های محیطی و زیباشناختی فضا نقش تعیین‌کننده‌ای در شکل‌دهی رفتار عابران و ارتقای پیاده‌پذیری در بافت‌های تاریخی دارد.

در مطالعات مرتبط با شهرهای ایران نیز ابعاد مختلف تحقق شهر انسان‌محور مورد بررسی قرار گرفته است. Jamei و همکاران (۲۰۲۱) در مقاله‌ای با عنوان **طراحی شهری و پیاده‌مداری: درس‌هایی از شهرهای سنتی ایران** با ترکیب مرور ادبیات نظری و مطالعه موردی، پارامترهای طراحی شهری مؤثر بر پیاده‌پذیری را بر اساس نظریه فرم شهری اندازه‌گیری‌شده شامل تراکم، پیوستگی و دسترسی و کاربری مختلط بررسی کردند. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که عناصر کالبدی شهرهای سنتی ایران مانند بازارها، مساجد، محلات فشرده و گذرهای باریک به‌طور طبیعی شرایط مناسبی برای پیاده‌پذیری و تعاملات اجتماعی فراهم می‌کنند و تلفیق این ارزش‌های سنتی با رویکردهای نوین طراحی شهری می‌تواند وابستگی به خودرو را کاهش دهد.

از سوی دیگر برخی پژوهش‌ها بر شناسایی عوامل و الزامات تحقق شهر انسان‌محور تمرکز داشته‌اند. انصاری (۲۰۲۳) در پژوهشی با عنوان **کاوش عوامل مؤثر بر تحقق شهر انسان‌محور با رویکرد آینده‌پژوهی: مطالعه موردی شهر همدان** با استفاده از پرسشنامه و تحلیل داده‌ها در نرم‌افزارهای MICMAC و Scenario Wizard نشان داد که عواملی همچون حس امنیت شهروندان، انعطاف‌پذیری طرح‌های توسعه شهری و امنیت شهری از مهم‌ترین مؤلفه‌های تحقق شهر انسان‌محور در فضاهای شهری همدان هستند.

از این رو تحلیل تطبیقی میان فضاهای شهری سنتی و فضاهای پیاده‌مدار جدید می‌تواند درک عمیق‌تری از ابعاد انسان‌محوری در شهرهای ایرانی فراهم کند و زمینه ارائه راهکارهای مناسب برای ارتقای کیفیت فضاهای عمومی شهری را فراهم سازد.

در این میان شهر ارومیه به عنوان یکی از شهرهای تاریخی شمال‌غرب ایران نمونه‌ای مناسب برای مطالعه این موضوع به شمار می‌رود. این شهر علاوه بر برخورداری از بافت تاریخی و بازار سنتی در سال‌های اخیر شاهد تغییراتی در ساختار فضاهای عمومی شهری و ایجاد محورهای پیاده‌مدار بوده است. بازار تاریخی ارومیه به عنوان یکی از عناصر مهم ساختار شهری این شهر دارای راسته‌های متعددی است که در طول زمان نقش مهمی در حیات اقتصادی و اجتماعی شهر ایفا کرده‌اند. یکی از این راسته‌ها، راسته غلام‌خان است که به عنوان بخشی از بازار سنتی شهر نمونه‌ای از فضای شهری تاریخی با ماهیت پیاده‌مدار محسوب می‌شود. در چنین فضاهایی سازماندهی فعالیت‌های تجاری، مقیاس انسانی، حضور مستمر شهروندان و تعاملات اجتماعی از مهم‌ترین ویژگی‌های محیط شهری به شمار می‌روند.

در مقابل پیاده راه خیام (خیام سنگفرش) عنوان یکی از محورهای شهری که در سال‌های اخیر با رویکرد پیاده‌راه‌سازی ساماندهی شده است نمونه‌ای از تلاش‌های معاصر برای ایجاد فضاهای شهری انسان‌محور و پیاده‌مدار در این شهر به شمار می‌رود. این محور با هدف افزایش حضور شهروندان در فضای شهری، ارتقای کیفیت محیطی و تقویت فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی به عنوان یک پیاده‌راه شهری طراحی و اجرا شده است. با این حال ارزیابی میزان موفقیت چنین پروژه‌هایی در تحقق اصول انسان‌محوری و مقایسه آن با نمونه‌های سنتی مانند بازارهای تاریخی می‌تواند دیدگاه‌های ارزشمندی در زمینه طراحی و برنامه‌ریزی فضاهای شهری ارائه دهد.

از این رو مقایسه میان پیاده راه خیام (خیام سنگفرش) به عنوان یک پیاده‌راه شهری معاصر و مدرن با راسته غلام‌خان به عنوان بخشی از بازار سنتی ارومیه می‌تواند امکان بررسی و تحلیل ابعاد مختلف انسان‌محوری در دو بستر فضایی متفاوت را فراهم سازد. این مقایسه نه تنها به شناخت بهتر ویژگی‌های کالبدی و عملکردی این فضاها کمک می‌کند بلکه می‌تواند نشان دهد که چگونه مفاهیمی مانند پیاده‌مداری، مقیاس انسانی، کیفیت فضاهای عمومی و سرزندگی شهری در الگوهای سنتی و معاصر شهرسازی تجلی یافته‌اند. همچنین این تحلیل می‌تواند به روشن شدن نقاط قوت و ضعف هر یک از این الگوها و ارائه راهبردهایی برای ارتقای کیفیت فضاهای عمومی در شهرهای ایرانی کمک کند.

هدف اصلی این پژوهش تحلیل تطبیقی ابعاد انسان‌محوری در دو محور شهری ارومیه شامل پیاده راه خیام (خیام سنگفرش) و راسته غلام‌خان با تأکید بر مؤلفه‌هایی مانند پیاده‌مداری، کیفیت فضاهای عمومی، سرزندگی شهری و مقیاس انسانی است.

این پژوهش در پی پاسخ به این پرسش است که ابعاد و ویژگی‌های انسان‌محوری در دو محور خیابان خیام شمالی و راسته غلام‌خان بازار ارومیه چیست و این دو محور از منظر تحقق شاخص‌های انسان‌محوری چه شباهت‌ها و تفاوت‌هایی با یکدیگر دارند؟

همچنین پناهی، محمدپور و احمدزاده (۱۴۰۳) در پژوهشی با عنوان **امکان‌سنجی تحقق‌پذیری توسعه زیست‌محیطی مبتنی بر حمل‌ونقل انسان‌محور (مطالعه موردی: کلان‌شهر تبریز)** با استفاده از مدل‌سازی معادلات ساختاری و تحلیل داده‌ها در نرم‌افزارهای AMOS و SPSS به بررسی ظرفیت‌ها و محدودیت‌های توسعه حمل‌ونقل انسان‌محور در تبریز پرداختند. نتایج تحقیق نشان داد که نبود مدیریت یکپارچه حمل‌ونقل، ضعف در جامعیت طرح‌های شهری و کمبود ناوگان عمومی پاک از مهم‌ترین موانع تحقق این رویکرد محسوب می‌شوند در حالی که توسعه مترو، اتوبوس‌های تندرو و تقویت پیاده‌راه‌ها از مهم‌ترین ظرفیت‌های تحقق حمل‌ونقل انسان‌محور به شمار می‌آیند.

در حوزه ارزیابی پیاده‌مداری در شهرهای ایران نیز مطالعاتی انجام شده است. صیدیگی و همکاران (۱۴۰۲) در پژوهشی با عنوان **ارزیابی توسعه پیاده‌مداری انسان‌محور در شهر گلوگاه** با استفاده از پرسشنامه و روش تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP) به بررسی میزان تحقق رویکرد انسان‌محور در معابر شهری پرداختند. نتایج این پژوهش نشان داد که خیابان امام بیشترین اولویت را برای اجرای پیاده‌راه انسان‌محور در شهر گلوگاه دارد. همچنین قبادی و همکاران (۱۴۰۱) در مقاله‌ای با عنوان **طراحی شهری بیوربانیسم: نگرشی زیست-انسان‌محور به طراحی شهری** با رویکرد توصیفی-تحلیلی به معرفی مفهوم بیوربانیسم پرداختند و نشان دادند که در نظر گرفتن محیط شهری به‌مثابه یک موجود زنده و ایجاد پیوند میان عناصر طبیعی و نیازهای انسانی می‌تواند چارچوبی مناسب برای ارتقای کیفیت فضاهای شهری انسان‌محور فراهم آورد.

با وجود مطالعات انجام‌شده بررسی ادبیات پژوهش نشان می‌دهد که بخش عمده تحقیقات پیشین یا بر ابعاد نظری و عوامل مؤثر بر تحقق شهر انسان‌محور در مقیاس کلی شهر تمرکز داشته‌اند و یا به تحلیل پیاده‌پذیری در بافت‌های تاریخی یا سیستم‌های حمل‌ونقل شهری پرداخته‌اند. در مقابل پژوهش‌های محدودی به مقایسه تطبیقی فضاهای شهری با ماهیت‌های متفاوت از جمله محورهای سنتی و پیاده‌راه‌های معاصر از منظر شاخص‌های انسان‌محوری توجه کرده‌اند. همچنین بررسی پژوهش‌ها نشان می‌دهد که پژوهشی در حوزه انسان‌محوری در شهر ارومیه انجام نشده است که الزام انجام این پژوهش را نشان می‌دهد و از این‌رو بررسی تطبیقی چنین فضاهایی می‌تواند درک دقیق‌تری از نحوه تحقق اصول انسان‌محوری در ساختارهای کالبدی و عملکردی مختلف فراهم کند.

مبانی نظری

انسان‌محوری در شهرسازی:

انسان‌محوری یکی از مهم‌ترین رویکردهای معاصر در طراحی شهری است که در آن نیازها، ادراکات، رفتارها و فعالیت‌های انسان به عنوان محور اصلی شکل‌گیری فضاهای شهری در نظر گرفته می‌شود. در این رویکرد شهر نه صرفاً به عنوان مجموعه‌ای از ساختمان‌ها و زیرساخت‌ها بلکه به عنوان بستری برای زندگی اجتماعی انسان‌ها طراحی می‌شود. یان گل تأکید می‌کند که کیفیت شهرها زمانی افزایش می‌یابد که طراحی آن‌ها بر اساس مقیاس انسانی، امکان پیاده‌روی، حضور و تعامل اجتماعی شکل گیرد (Ghel, 2010).

یکی از اصول اساسی انسان‌محوری توجه به مقیاس انسانی در طراحی فضاهای شهری است. به این معنا که ابعاد فضا، فاصله‌ها و عناصر شهری باید با توانایی‌های حرکتی و ادراکی انسان هماهنگ باشند تا شهروندان بتوانند به راحتی در فضا حرکت کرده و از آن استفاده کنند (Ghel, 2010). همچنین جین جیکوبز بر اهمیت حضور مردم در فضاهای شهری و نقش آن در امنیت و سرزندگی شهر تأکید می‌کند و معتقد است که شهرهای موفق شهرهایی هستند که در آن‌ها فعالیت انسانی در خیابان‌ها و فضاهای عمومی جریان دارد (Jacobs, 1961). ویلیام وایت نشان داد که طراحی مناسب فضاهای شهری می‌تواند موجب افزایش توقف، گفتگو و تعاملات اجتماعی میان افراد شود (whyte, 1980).

مفهوم فضاهای عمومی:

فضاهای عمومی به فضاهایی در شهر گفته می‌شود که دسترسی به آن‌ها برای همه شهروندان آزاد است و امکان حضور، فعالیت و تعامل اجتماعی در آن‌ها وجود دارد. این فضاها نقش بسیار مهمی در شکل‌گیری زندگی شهری و ارتباطات اجتماعی دارند. متیو کارمونا فضاهای عمومی را بخشی اساسی از ساختار شهر می‌داند که علاوه بر عملکردهای کالبدی دارای ابعاد اجتماعی، فرهنگی و ادراکی نیز هستند (Caramona et al., 2003). از مهم‌ترین اصول فضاهای عمومی می‌توان به دسترسی‌پذیری، امنیت، سرزندگی و تنوع فعالیت‌ها اشاره کرد. دسترسی‌پذیری به این معناست که همه افراد جامعه بدون محدودیت بتوانند از فضا استفاده کنند. امنیت نیز از طریق حضور مردم و فعالیت‌های مختلف در فضا افزایش می‌یابد مفهومی که جیکوبز آن را با عنوان چشم‌های خیابان مطرح کرده است (Jacobs, 1961). علاوه بر این وجود فعالیت‌های متنوع می‌تواند باعث افزایش حضور شهروندان و در نتیجه افزایش پویایی فضا شود (Gehl, 1971).

مفهوم فضاهای شهری:

فضاهای شهری به مجموعه فضاهای باز و نیمه‌بازی گفته می‌شود که در میان ساختمان‌ها قرار گرفته و محل شکل‌گیری فعالیت‌های شهری هستند. این فضاها شامل عناصری مانند خیابان‌ها، میدان‌ها، پیاده‌راه‌ها، پارک‌ها و فضاهای باز شهری می‌شوند. از دیدگاه کارمونا فضاهای شهری زمانی موفق هستند که بتوانند میان ابعاد کالبدی، عملکردی، اجتماعی و ادراکی تعادل برقرار کنند (Caramona et al., 2003). کوین لینچ نیز بر اهمیت ساختار فضایی شهر و نقش عناصر مختلف در خوانایی محیط شهری تأکید می‌کند. از نظر او عناصر شهری مانند مسیرها، گره‌ها و نشانه‌ها در شکل‌گیری تجربه فضایی شهروندان نقش اساسی دارند و می‌توانند به درک بهتر فضاهای شهری کمک کنند (lynch, 1960).

تفاوت فضای عمومی و فضای شهری:

هرچند مفاهیم فضای عمومی و فضای شهری گاهی به جای یکدیگر استفاده می‌شوند، اما از نظر مفهومی تفاوت‌هایی میان آن‌ها وجود دارد. فضای شهری مفهومی گسترده‌تر است و به تمام فضاهای باز موجود در شهر اشاره دارد در حالی که فضای عمومی بخشی از فضای شهری است که دسترسی آن برای عموم مردم آزاد بوده و برای فعالیت‌های اجتماعی مورد استفاده قرار می‌گیرد (Caramona et al., 2003). به عبارت دیگر همه فضاهای عمومی بخشی از فضای شهری هستند اما همه فضاهای شهری لزوماً عمومی نیستند.

منبع نظری	شاخص‌های قابل بررسی در فضا	مؤلفه ارزش‌یابی
گل (۲۰۱۰)، کارمونا (۲۰۰۳)	پیوستگی مسیر پیاده، عرض مناسب مسیر، سبوتل حرکت برای عابران، دسترسی برای گروه‌های مختلف (کودکان، سالمندان)، وجود موانع حرکتی، ارتباط با سایر مسیرهای شهری	دسترسی پذیری و امکان حرکت
جیکوبز (۱۹۶۱)	حضور افراد در فضا، نظارت طبیعی معازه‌ها و فعالیت‌ها، روش‌های مناسب، میزان داخل یا خودرو، احساس امنیت کاربران	ایمنی و امنیت
گل (۱۹۷۱)، وایت (۱۹۸۰)، جیکوبز (۱۹۶۱)	میزان حضور مردم، تنوع فعالیت‌های تجاری و اجتماعی، امکان توقف و گفتگو، مدت زمان ماندگاری افراد در فضا، فعالیت‌ها در ساعات مختلف روز	سرزندگی و فعالیت اجتماعی
گل (۲۰۱۰)، وایت (۱۹۸۰)	کیفیت کف‌سازی، وجود سایه، عملکرد توری مناسب، نظافت محیط، شرایط آسایش اقلیمی، کاهش آلودگی صوتی	کیفیت محیطی و آسایش
لینچ (۱۹۶۰)	وضوح مسیرها، قابل تشخیص بودن ورودی‌ها، وجود نشانه‌های شاخص، سبوتل جهت‌یابی در فضا	خوانایی و ادراک فضایی
گل (۲۰۱۰)	ناسازگاری عرض مسیر با ارتفاع ساختمان‌ها، مشاهده جزئیات در سطح دید انسان، نزدیکی فعالیت‌ها به مسیر حرکت، احساس صمیمیت فضا	مقیاس انسانی
جیببی (۱۳۷۵)، پاکزاد (۱۳۸۵)	ارزش تاریخی فضا، معماری بومی، حضور فعالیت‌های سنتی، حس تعلق کاربران به مکان، پیوند با فرهنگ محلی	هویت و تعلق مکانی

فضای عمومی شهری:

فضای عمومی شهری به فضاهایی گفته می‌شود که در آن‌ها زندگی اجتماعی شهر شکل می‌گیرد. این فضاها شامل میدان‌ها، خیابان‌ها، پیاده‌راه‌ها و پارک‌ها هستند و نقش مهمی در ایجاد تعاملات اجتماعی، هویت شهری و سرزندگی شهر دارند. یان گل معتقد است که کیفیت این فضاها تأثیر مستقیمی بر میزان حضور مردم و فعالیت‌های اجتماعی در شهر دارد (Gehl, 1971). در فضاهای عمومی شهری فعالیت‌های مختلفی مانند حرکت، توقف، گفتگو، خرید و تفریح رخ می‌دهد و همین فعالیت‌ها باعث شکل‌گیری زندگی میان ساختمان‌ها می‌شود. (Gehl, 1971)

پیاده‌مداری در شهرسازی:

پیاده‌مداری یکی از اصول مهم در برنامه‌ریزی شهری انسان‌محور است که در آن حرکت پیاده نسبت به حرکت خودرو در اولویت قرار می‌گیرد. در شهرهای پیاده‌مدار فضاهای شهری به گونه‌ای طراحی می‌شوند که امکان حرکت ایمن، راحت و جذاب برای عابران فراهم شود (Gehl, 2010). پیاده‌مداری نقش مهمی در افزایش تعاملات اجتماعی و سرزندگی شهری دارد، زیرا هنگامی که افراد در فضاهای شهری پیاده حرکت می‌کنند احتمال توقف، مشاهده محیط و برقراری ارتباط با دیگران افزایش می‌یابد. جیکوبز معتقد است خیابان‌هایی که در آن‌ها فعالیت پیاده جریان دارد از نظر اجتماعی فعال‌تر و از نظر امنیتی نیز پایدارتر هستند (Jacobs, 1961). همچنین وجود امکاناتی مانند فضاهای نشستن، کافه‌ها و فعالیت‌های تجاری در امتداد مسیرهای پیاده می‌تواند حضور مردم در فضا را افزایش دهد (Whyte, 1980).

ویژگی فضاهای شهری سنتی ایران:

فضاهای شهری سنتی ایران نمونه‌ای موفق از طراحی شهری انسان‌محور به شمار می‌آیند. این فضاها بر اساس فرهنگ، اقلیم و ساختار اجتماعی جامعه ایرانی شکل گرفته‌اند و ویژگی‌هایی مانند مقیاس انسانی، پیاده‌محوری و پیوستگی فضایی در آن‌ها دیده می‌شود. محسن جیببی در بررسی تحول شهر ایرانی نشان می‌دهد که فضاهایی مانند بازار، میدان و مسجد به عنوان مراکز اصلی فعالیت اجتماعی در شهرهای سنتی عمل می‌کردند (جیببی، ۱۳۷۵). از دیگر ویژگی‌های این فضاها می‌توان به سازگاری با شرایط اقلیمی، استفاده از فضاهای سایه‌دار و ایجاد مسیرهای پیاده متصل اشاره کرد که باعث افزایش آسایش و حضور شهروندان در فضا می‌شد (پاکزاد، ۱۳۸۵). این ویژگی‌ها نشان می‌دهد که بسیاری از اصولی که امروزه در شهرسازی معاصر مطرح می‌شوند در ساختار شهرهای سنتی ایران نیز وجود داشته‌اند.

روش تحقیق

پژوهش حاضر از نظر هدف در زمره تحقیقات کاربردی و از منظر ماهیت و روش یک پژوهش توصیفی-تحلیلی با رویکرد کیفی است که بر پایه استراتژی مطالعه موردی تطبیقی بنا شده است. با توجه به ضرورت درک عمیق تجربیات فضایی و الگوهای رفتاری در دو بستر کالبدی متفاوت (بافت تاریخی و بافت معاصر)، این پژوهش به جای تکیه بر داده‌های کمی از روش مشاهده مستقیم و ساختارمند بهره گرفته است تا ویژگی‌های انسان‌محوری در خیابان خیام شمالی و راسته غلام‌خان ارومیه را واکاوی نماید. جهت تدوین چارچوب نظری و استخراج معیارهای سنجش منابع کتابخانه‌ای و اسناد بالادستی مورد بازبینی قرار گرفتند. بر این اساس مؤلفه‌های کلیدی انسان‌محوری (شامل پیاده‌مداری، نظارت اجتماعی، مقیاس انسانی، تنوع فعالیت و آسایش محیطی) از نظریات اندیشمندانی چون یان گل، جین جیکوبز و کوین لینچ استخراج گردید تا به عنوان مبنای تحلیل‌های میدانی مورد استفاده قرار گیرند. در فرایند برداشت میدانی، داده‌ها از طریق مشاهده عینی و پیمایش پیاده در هر دو محدوده گردآوری شدند. این مشاهدات شامل رصد الگوهای حرکتی عابرین، شناسایی فضاهای مکث و تجمع، بررسی کیفیت جداره‌ها و نحوه تعامل کاربران با فضا در ساعات مختلف روز بوده است. همچنین جهت مستندسازی دقیق و تحلیل بصری ویژگی‌های کالبدی عکاسی محیطی انجام شد تا جزئیات مربوط به مبلمان شهری، نفوذپذیری بصری و کیفیت مصالح به دقت ثبت گردد. در انتها از روش استدلال منطقی و تحلیل محتوای کیفی برای تجزیه و تحلیل یافته‌ها استفاده شده است. در این مرحله مشاهدات ثبت‌شده در هر دو محور با معیارهای استخراج‌شده از مبانی نظری تطبیق داده شدند و در نهایت با استفاده از تحلیل تطبیقی نقاط قوت و ضعف هر دو نمونه در تحقق شاخص‌های انسان‌محوری مقایسه گردید تا تفاوت‌های ماهوی میان پیاده‌راه برنامه‌ریزی‌شده (خیام شمالی) و پیاده‌مداری سنتی و ارگانیک (راسته غلام‌خان) تبیین شود.

با توجه به مبانی نظری پژوهش و مفاهیم مطرح‌شده در زمینه انسان‌محوری در فضاهای شهری مجموعه‌ای از شاخص‌ها استخراج گردید. سپس به منظور امکان ارزیابی میدانی و تحلیل تطبیقی در محدوده‌های مورد مطالعه شاخص‌هایی انتخاب شدند که قابلیت مشاهده مستقیم در فضا را داشته باشند.

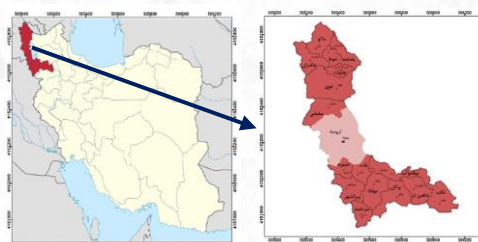
مؤلفه‌ها و شاخص‌های منتخب در جدول زیر ارائه شده‌اند:

مؤلفه	شاخص‌های ارزیابی
دسترسی و حرکت پیاده	پیوستگی مسیر پیاده، سهولت دسترسی برای عابران
ایمنی و امنیت	ایمنی حرکت عابران پیاده، احساس امنیت در فضا
سرزندگی و فعالیت اجتماعی	حضور و تعامل اجتماعی، تنوع فعالیت‌ها و کاربری‌ها
کیفیت محیطی و آسایش	وجود فضاهای مکت و استراحت، کیفیت کف سازی و مبلمان شهری
هویت و خوانایی فضا	خوانایی و جهت یابی در فضا، هویت و ویژگی‌های کالبدی شاخص

جدول ۲. مؤلفه‌ها و شاخص‌های منتخب برای ارزیابی انسان‌محوری در دو محور مورد مطالعه

محدوده مورد مطالعه

شهر ارومیه مرکز شهرستان ارومیه و مرکز استان آذربایجان غربی است که در فاصله ۱۸ کیلومتری دریاچه ارومیه، درمختصات جغرافیایی ۴۵ درجه و ۳۲ دقیقه طول شرقی از نصف النهار گرینویچ و ۳۷ درجه و ۳۲ دقیقه عرض شمالی از مبدأ خط استوا در داخل جلگه‌ای به طول ۷۰ کیلومتر و عرض ۳۰ کیلومتر قرار گرفته است (تقیلو و همکاران، ۱۴۰۰: ۱۳۴۰). دریاچه ارومیه حدفاصل دواستان آذربایجان غربی و شرقی است. وسعت کل منطقه ارومیه ۴۲۳۷ کیلومتر مربع است (حیدری، ۱۳۹۵: ۳۰۷). که از شمال به شهرستان سلماس، از جنوب به شهرستان نقده، از شرق به دریاچه ارومیه و از غرب به مرز ترکیه و عراق محدود می‌گردد (بهرامی، ۱۳۹۹: ۳).



شکل ۱- نقشه موقعیت آذربایجان غربی در کشور

خیابان خیام (سنگ‌فرش خیام) در شهر ارومیه یکی از فضاهای شهری مهم این شهر است که از جنبه‌های فرهنگی، تاریخی و اجتماعی نقش قابل توجهی دارد. این محور به دلیل قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر و نزدیکی به بافت تاریخی ارومیه، به‌عنوان یکی از فضاهای شهری پررفت‌وآمد و محل تعاملات اجتماعی شناخته می‌شود. محدوده خیابان خیام در نزدیکی بخش‌هایی از بافت قدیمی ارومیه قرار دارد، شهری که پیشینه‌ای چند هزار ساله دارد و در دوره‌های مختلف تاریخی از جمله دوره صفویه و قاجار توسعه یافته است. بسیاری از بازارها، بناهای قدیمی و مسیرهای ارتباطی مهم شهر در اطراف این محدوده شکل گرفته‌اند. به همین دلیل خیابان خیام نیز به‌تدریج به یکی از مسیرهای مهم شهری تبدیل شده است.

و با توسعه شهر در دوره معاصر، نقش آن در ارتباط میان بخش‌های مختلف مرکز شهر افزایش یافته است. سنگ‌فرش شدن این خیابان و تبدیل آن به فضایی مناسب برای پیاده‌روی باعث شده است که این مکان به محلی برای حضور شهروندان، گردش و تعاملات اجتماعی تبدیل شود. مردم در این فضا برای خرید، ملاقات با دوستان، قدم‌زدن و گذران اوقات فراغت حضور پیدا می‌کنند. وجود فروشگاه‌ها، کافه‌ها و فعالیت‌های تجاری در اطراف این محور نیز باعث شده است که خیابان خیام به یکی از فضاهای زنده شهری تبدیل شود. از نظر اجتماعی، این خیابان نقش مهمی در تقویت حیات شهری دارد. حضور اقشار مختلف مردم در ساعات مختلف روز موجب افزایش پویایی و سرزندگی فضا شده است. همچنین تبدیل خیابان به پیاده‌راه تا حدی موجب کاهش تردد خودروها، افزایش ایمنی عابران پیاده و ایجاد محیطی مناسب‌تر برای تعاملات اجتماعی شده است. سنگ‌فرش خیام به‌عنوان یکی از فضاهای شهری جذاب ارومیه شناخته می‌شود و می‌تواند در جذب گردشگران و معرفی فرهنگ شهری ارومیه نقش داشته باشد. ترکیب فعالیت‌های تجاری، حضور مردم و فضای پیاده‌محور باعث شده است که این خیابان به یکی از نقاط مهم شهری برای تجربه زندگی روزمره شهروندان تبدیل شود.



عکس‌های شماره ۱: خیابان خیام (سنگ‌فرش)

راسته غلام‌خان یکی از راسته‌های قدیمی در بافت مرکزی شهر ارومیه است. این مسیر در شمال بازار بزرگ ارومیه قرار دارد و خیابان‌های مهم اطراف آن عبارت‌اند از خیابان امام، راسته بازار اصلی، راسته‌های فرعی متصل به تیمچه بدلیجات، تیمچه پارچه‌فروشان و دیگر گذرهای سنتی. معماری غالب منطقه سنتی بازار عثمانی-ایرانی با طاق‌های ضربی آجری است. نام غلام‌خان طبق روایت محلی برگرفته از شخصی تأثیرگذار در دوره قاجار است که مالک دکان‌ها یا زمین‌های اطراف بوده است. معماری غالب منطقه سنتی بازار عثمانی-ایرانی با طاق‌های ضربی آجری است. از مهم‌ترین ویژگی‌های تاریخی راسته می‌توان به سقف‌های طاقی، حجره‌های کوچک با درهای چوبی قدیمی، کوچه‌های باریک با بافت سنتی و از جمله مغازه‌هایی که هنوز همان کاربری‌های قدیمی (کفش‌دوزی، پارچه‌فروشی، عطاری، ابزارآلات) را حفظ کرده‌اند اشاره کرد. وضعیت امروزی راسته غلام‌خان همچنان یکی از شلوغ‌ترین گذرهای بازار ارومیه است. عبور پیاده بسیار بیشتر از وسایل نقلیه است. معماری سنتی بازار در برخی نقاط مرمت شده و در برخی بخش‌ها تغییراتی وجود دارد. ترکیبی از مغازه‌های سنتی و چیدمان قدیمی با تابلوهای مدرن می‌باشد.



عکس‌های شماره ۲: راسته غلام خان

یافته ها

راسته غلامخان: در این راسته به دلیل باریک بودن معبر، فرعی بودن برخی بخش‌ها و محدود بودن امکاناتی مانند روشنایی در بعضی نقاط شرایط محیطی در برخی قسمت‌ها چندان مطلوب نیست و این موضوع می‌تواند باعث خلوت‌تر شدن فضا در شب شود اما در طول روز به دلیل فعالیت مغازه‌ها و حضور مردم احساس امنیت نسبتاً بالاست.

حضور و تعامل اجتماعی:

پیاده‌راه خیام: در این محور افراد برای قدم زدن، دیدار دوستان و نشستن در کافه‌ها حضور پیدا می‌کنند و به ویژه در ساعات عصر و شب تعاملات اجتماعی میان شهروندان مشاهده می‌شود. راسته غلامخان: در این راسته به دلیل ماهیت بازار سنتی تعامل اجتماعی بالاست و مردم علاوه بر خرید با فروشندگان گفتگو می‌کنند، توقف‌های کوتاه دارند و گروه‌های کوچک در نقاط مختلف شکل می‌گیرد و حضور افراد در فضا نسبتاً زیاد است.

تنوع فعالیت‌ها و کاربری‌ها:

پیاده‌راه خیام: در این محور فعالیت‌ها و کاربری‌های متنوعی از جمله کافه‌ها، فروشگاه‌ها، خدمات شهری و برخی فضاهای تفریحی وجود دارد. همین تنوع باعث حضور افراد با اهداف مختلف در فضا شده است.

راسته غلامخان: در این راسته انواع مغازه‌ها شامل فروشگاه‌های پوشاک، کیف و کفش، مغازه‌های سنتی بازار، واحدهای تولیدی، تعمیری و خدماتی وجود دارد و اگرچه تنوع کالا مشاهده می‌شود اما غالب فعالیت‌ها در حوزه تجارت قرار دارند.

وجود فضاهای مکث و استراحت:

پیاده‌راه خیام: در این محور فضاهایی برای مکث و توقف کوتاه دیده می‌شود و در برخی نقاط نیمکت‌ها یا فضاهای نشستن در کافه‌ها امکان توقف و استراحت افراد را فراهم می‌کند. راسته غلامخان: در این راسته به دلیل ساختار بازار سنتی و عرض کم مسیر فضای مشخصی برای نشستن یا استراحت وجود ندارد و بیشتر افراد در حال حرکت یا خرید هستند.

کیفیت کف‌سازی و مبلمان شهری:

پیاده‌راه خیام: در این محور سنگ‌فرش مناسب، چراغ‌های شهری، نیمکت‌ها و برخی عناصر مبلمان شهری مشاهده می‌شود و از نظر طراحی شهری کیفیت محیطی بهتری دارد.

راسته غلامخان: در این راسته کف مسیر ساده‌تر و قدیمی‌تر است و مبلمان شهری محدودی در آن دیده می‌شود و در مجموع فضا نسبت به پیاده‌راه خیام فرسوده‌تر به نظر می‌رسد.

خوانایی و جهت‌یابی:

پیاده‌راه خیام: مسیر این محور نسبتاً خطی و مستقیم است و به دلیل طراحی جدیدتر و وجود نشانه‌های شهری بیشتر مسیر حرکت و ورودی‌ها برای عابران قابل تشخیص است.

راسته غلامخان: در این راسته مسیر در برخی قسمت‌ها پیچ‌درپیچ و باریک است و نشانه‌های شهری کمتری در آن مشاهده می‌شود و همین موضوع می‌تواند تشخیص مسیر را تا حدی دشوارتر کند.

پیاده‌راه خیام (خیام سنگ‌فرش): در این خیابان به دلیل اجرای سنگ‌فرش در سال‌های اخیر مسیر حرکت عابران نسبتاً یکدست و پیوسته است و عرض خیابان در طول مسیر تقریباً ثابت می‌باشد. این محور از گذشته یکی از خیابان‌های اصلی شهر بوده که محل استقرار مغازه‌ها، پاساژهای تجاری، سینما و کلیسا است و در برخی ساعات به علت ازدحام جمعیت یا فعالیت محدود دستفروشان ممکن است حرکت عابر کمی کند شود.

راسته غلامخان: در این راسته مسیر پیاده به طور کلی پیوسته و متناسب با ساختار بازار سنتی شکل گرفته است. بافت قدیمی، معماری سنتی، خانه‌ها و مغازه‌های قدیمی در آن مشاهده می‌شود. در برخی نقاط به دلیل حضور دستفروشان چیدمان اجناس در مقابل مغازه‌ها و تجمع مردم، عرض مسیر کاهش می‌یابد و همچنین به دلیل عقب‌نشینی برخی بناها در دوره‌های مختلف، عرض مسیر در مقاطع مختلف متفاوت است و در بخش‌هایی نیز به علت کم‌عرض بودن معبر عبور وسایل نقلیه به صورت یک‌طرفه انجام می‌شود.

سهولت دسترسی عابران:

پیاده‌راه خیام: دسترسی به این محور از چند خیابان مهم شهر انجام می‌شود و ورودی‌های آن مشخص و قابل تشخیص هستند. به دلیل سطح نسبتاً هموار و فضای بازتر حرکت برای بیشتر افراد از جمله سالمندان، کودکان و افراد کم‌توان بدون مشکل خاصی انجام می‌شود. در برخی نقاط ممکن است اختلاف سطح جزئی یا ازدحام جمعیت مشاهده شود.

راسته غلامخان: دسترسی به این راسته نیز به دلیل قرارگیری در مرکز شهر و نزدیکی به بازار آسان است و چندین ورودی از خیابان‌های اطراف دار اما به علت کم‌عرض بودن مسیر و تراکم جمعیت، حرکت برای سالمندان، افراد کم‌توان یا افرادی که کالسکه دارند در برخی مواقع دشوارتر می‌شود و در ورودی‌ها نیز به دلیل عرض کم محدودیت عبور یک‌طرفه وسایل نقلیه وجود دارد.

ایمنی حرکت عابران:

پیاده‌راه خیام: در این محور مسیر حرکت عمدتاً به عابران اختصاص دارد و عبور خودروها محدود شده است و به همین دلیل ایمنی عابران بیشتر است. در برخی مواقع ورود دوچرخه یا موتورسیکلت در بعضی ساعات مشاهده می‌شود.

راسته غلامخان: در این راسته به دلیل کم‌عرض بودن معابر حرکت عابر پیاده و وسایل نقلیه به صورت مشترک انجام می‌شود و گاهی عبور موتورسیکلت یا حمل بار توسط چرخ‌دستی‌ها دیده می‌شود. سرعت حرکت وسایل نقلیه به دلیل شرایط فیزیکی معبر پایین است و در بخش‌هایی که به تازگی سنگ‌فرش شده مسیر عابر و وسیله نقلیه تا حدی از یکدیگر تفکیک شده است. احساس امنیت در فضا:

پیاده‌راه خیام: در این فضا به دلیل عرض بیشتر معبر، وجود فعالیت‌های تجاری، حضور کافه‌ها و مغازه‌ها، روشنایی شبانه مناسب و حضور مردم به‌ویژه در ساعات عصر و شب، فضا تقریباً امن به نظر می‌رسد و افراد احساس امنیت بیشتری دارند.

هویت و ویژگی‌های شاخص فضا:

در نتیجه از منظر شاخص ایمنی حرکتی خیام عملکرد مطلوب‌تری داشته و با اصول پیاده‌محوری سازگارتر است.

احساس امنیت در فضا:

روشنایی کافی، فعالیت‌های تجاری شبانه و حضور مستمر مردم در پیاده‌راه خیام سبب ایجاد احساس امنیت بیشتر در ساعات مختلف شبانه‌روز می‌شود. در مقابل باریکی معبر، ضعف روشنایی و خلوتی شبانه در راسته غلام‌خان موجب کاهش کیفیت ادراک امنیت فضایی می‌شود. اگرچه حضور کسبه و جریان فعالیت روزانه امنیت نسبی را فراهم می‌کند اما این امنیت به ساعات روز محدود است. بنابراین خیام از نظر امنیت ادراک‌شده به‌ویژه در شب نسبت به غلام‌خان برتری محسوسی دارد.

حضور و تعامل اجتماعی:

در هر دو محور سطحی از تعامل اجتماعی از نوع و ماهیت متفاوت مشاهده می‌شود. در راسته غلام‌خان تعاملات اجتماعی ریشه در ساختار بازار سنتی دارد و از نوع مکث‌های کوتاه، گفتگوهای خرید محور و فعالیت‌های تجاری است اما در خیام بیشتر تعاملات بر پایه تجربه فراغتی مانند قدم‌زدن، گذران وقت و حضور در کافه‌ها شکل می‌گیرد. بنابراین غلام‌خان تعامل اجتماعی عملکردی و روزانه دارد اما خیام تعامل اجتماعی فراغتی و تجربه‌محور را تقویت می‌کند که با اصول انسان‌محوری در فضاهای عمومی مدرن همخوانی بیشتری دارد.

تنوع فعالیت‌ها و کاربری‌ها:

پیاده‌راه خیام با ارائه ترکیبی از فعالیت‌های تجاری، خدماتی، فراغتی و گردشگری، تنوع کاربری بالاتری دارد و این تنوع به افزایش جذب گروه‌های مختلف کاربر و ارتقای کیفیت حضور در فضا کمک می‌کند. راسته غلام‌خان اگرچه از نظر نوع کالا تنوع دارد اما ماهیت فعالیت‌ها عمدتاً تجاری و بازارمحور است و به همین دلیل قادر به تولید تجربه‌های متنوع شهری نیست. این امر نشان می‌دهد که خیام از منظر انسان‌محوری (به‌ویژه تنوع و انتخاب) عملکرد غنی‌تری دارد.

وجود فضاهای مکث و استراحت:

در پیاده‌راه خیام وجود نیمکت‌ها، فضاهای نشستن و کافه‌ها امکان توقف و استراحت را فراهم می‌سازد و این موضوع یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های انسان‌محوری است. در راسته غلام‌خان فضای مکث عملاً به دلیل عرض کم و ساختار تجاری-حرکتی بازار شکل نگرفته و امکان توقف بلندمدت وجود ندارد. نبود فضاهای مکث مانع ایجاد تجربه‌ی انسانی عمیق‌تر در فضا می‌شود و نشان می‌دهد که غلام‌خان از این منظر نسبت به خیام ضعف بیشتری دارد.

کیفیت کف‌سازی و مبلمان شهری:

طراحی سنگ‌فرش، وجود چراغ‌ها و مبلمان شهری در خیام کیفیت محیطی این محور را ارتقا داده و تجربه حرکت و مکث را بهبود بخشیده است. درحالی‌که کف‌سازی قدیمی و نبود عناصر مبلمان شهری در غلام‌خان تصویر محیطی را فرسوده‌تر نشان می‌دهد.

پیاده‌راه خیام: این محور دارای هویتی شهری و نسبتاً مدرن است و به عنوان فضایی عمومی برای پیاده‌روی، خرید و فعالیت‌های اجتماعی شناخته می‌شود و وجود کاربری‌هایی مانند پاساژها، کافه‌ها، سینما و سایر فعالیت‌های شهری به این هویت کمک کرده است.

راسته غلام‌خان: این راسته دارای هویت تاریخی و مرتبط با بازار سنتی ارومیه است و معماری مغازه‌ها، بافت قدیمی و ساختار بازار در آن حس فضای تجاری سنتی شهر را نشان می‌دهد.

تحلیل یافته‌ها

در این بخش داده‌های مشاهده‌ای گردآوری‌شده از دو محور پیاده‌راه خیام و راسته غلام‌خان با استفاده از ده شاخص انسان‌محوری مورد تحلیل تطبیقی قرار می‌گیرند. هدف این تحلیل تبیین تفاوت‌ها و شباهت‌های کیفی دو محور و بررسی میزان تحقق مؤلفه‌های مرتبط با تجربه انسانی، کیفیت محیطی و سرزندگی شهری است. تحلیل‌ها بر اساس ترکیب مشاهدات میدانی، مقایسه شاخص‌به‌شاخص و ارزیابی ویژگی‌های کالبدی-عملکردی انجام شده و تلاش می‌شود تصویر روشنی از جایگاه هر محور در چارچوب انسان‌محوری ارائه گردد.

پیوستگی مسیر پیاده:

بررسی تطبیقی نشان می‌دهد که پیاده‌راه خیام به دلیل اجرای سنگ‌فرش یکپارچه و عرض نسبتاً ثابت پیوستگی کالبدی و حرکتی بیشتری را برای عابران فراهم می‌کند درحالی‌که در راسته غلام‌خان هرچند ساختار سنتی بازار ماهیتاً متکی بر جریان پیاده است اما حضور دستفروشان، چیدمان کالا در فضای معبر و ناپیوستگی ناشی از عقب‌نشینی‌های نامنظم موجب کاهش روانی حرکت و افت کیفیت پیوستگی مسیر شده است. بنابراین خیام در بعد کالبدی و غلام‌خان در بعد کارکردی پیوستگی را ارائه می‌دهند اما سطح نظم فضایی و یکپارچگی کالبدی در خیام به مراتب بالاتر است.

سهولت دسترسی عابران:

نتایج نشان می‌دهد که پیاده‌راه خیام به دلیل سطح هموارتر، ورودی‌های آشکار و فضاهای بازتر دسترسی مناسب‌تری برای طیف‌های مختلف کاربران از جمله سالمندان و افراد کم‌توان دارد این درحالی است که در راسته غلام‌خان تراکم جمعیت، عرض کم معبر و محدودیت‌های حرکتی دسترسی‌پذیری گروه‌های خاص را کاهش می‌دهد. بنابراین از منظر انسان‌محوری خیام کارآمدتر عمل کرده و شرایط برابرتر و عادلانه‌تری برای استفاده‌کنندگان فراهم می‌آورد.

ایمنی حرکت عابران:

عدم ورود خودرو به پیاده‌راه خیام و اختصاص کل معبر به عابران موجب ارتقای چشمگیر ایمنی حرکتی شده است اما راسته غلام‌خان حضور هم‌زمان عابران، موتورسیکلت‌ها و چرخ‌دستی‌ها حتی با سرعت پایین فرصت وقوع مخاطره را افزایش می‌دهد. اگرچه بخش‌هایی از مسیر غلام‌خان سنگ‌فرش جدید دارد و مسیرها تفکیک شده‌اند اما این تفکیک فراگیر نیست و ماهیت معبر هنوز مختلط است.

این اختلاف کیفیت شکاف مشخصی در میزان توجه به نیازهای انسانی در دو محور ایجاد کرده و خیام را در جایگاه برتر قرار می‌دهد.

خوانایی و جهت‌یابی:

خوانایی محور خیام به دلیل خطی بودن مسیر، نظم کالبدی و وجود نشانه‌های شهری بیشتر، بالاتر است و کاربران به راحتی ورودی‌ها و مسیر حرکت را تشخیص می‌دهند. اما در غلام‌خان پیچ‌درپیچ بودن مسیر، عرض کم معبر و فقدان نشانه‌های کافی موجب دشواری جهت‌یابی می‌شود. براساس اصول لینچ، خیام از نظر قابلیت خوانش کارآمدتر است و فهم فضایی بهتری ایجاد می‌کند.

هویت و ویژگی‌های شاخص فضا:

راسته غلام‌خان با تکیه بر هویت تاریخی، ارزش معماری قدیمی و تعلق به بافت بازار سنتی دارای هویتی ریشه‌دار است درحالی‌که خیام هویتی مدرن‌تر و مبتنی بر فعالیت‌های معاصر شهری دارد. این تفاوت هویت دو نوع تجربه انسانی متفاوت تولید می‌کند:

۱. تجربه سنتی و اصیل در غلام‌خان

۲. تجربه معاصر، فراغت و شهری در خیام

از منظر انسان‌محوری هر دو هویت ارزشمندند اما خیام به دلیل هماهنگی بیشتر با نیازهای معاصر شهروندان عملکرد مطلوب‌تری دارد.

پیشنهادهای

با توجه به تحلیل انسان‌محورانه دو محور شهری «پیاده‌راه خیام» و «راسته غلام‌خان» و بر اساس شاخص‌های ده‌گانه مورد بررسی، مجموعه‌ای از پیشنهادها برای اجرایی و سیاستی به منظور ارتقای کیفیت فضا و بهبود تجربه کاربری ارائه می‌شود. این پیشنهادها در دو سطح پیشنهادات ویژه هر محور و پیشنهادات کلان مدیریتی و طراحی شهری تنظیم شده‌اند.

پیشنهادهای ویژه برای راسته غلام‌خان:

راسته غلام‌خان با وجود هویت تاریخی ارزشمند به دلیل محدودیت‌های کالبدی و فشار عملکردی نیازمند مداخلات ظریف، کم‌هزینه و سازگار با ساختار سنتی بازار است.

۱. ارتقای ایمنی و مدیریت تداخل حرکتی

- پیش‌بینی مسیرهای مشخص برای حلقه‌های خدمات‌رسانی (حمل بار) بدون تداخل با جریان پیاده

- نصب کف‌سازی هشداردهنده و مشخص‌ساز برای تفکیک مسیرهای حرکتی

۲. ساماندهی دستفروشان و چیدمان کالا

- طراحی فضاهای مشخص با ابعاد استاندارد برای دستفروشان جهت جلوگیری از انسداد معبر

- نظارت دوره‌ای شهرداری و اتحادیه بازار بر پهن کردن کالا در معبر

۳. ارتقای کیفیت محیطی

- بهسازی موضعی کف‌سازی با مصالح همخوان با بافت تاریخی
- افزایش روشنایی در لندمارک‌ها و نقاط گره‌ای برای تقویت امنیت ادراک‌شده
- نصب مبلمان حداقلی (نشیمن کوتاه، تکیه‌گاه‌های خطی) بدون ایجاد مزاحمت برای حرکت
- ۴. تقویت هویت تاریخی و خوانایی
- نصب پلاک‌های راهنمای مسیر و تابلوهای معرفی تاریخچه راسته و بناهای ارزشمند
- ایجاد مسیر گردشگری تاریخی بازار ارومیه و اتصال آن به دیگر راسته‌های همجوار
- استفاده از طرح‌های گرافیک محیطی الهام‌گرفته از نقش‌مایه‌های اصیل ارومیه

پیشنهادهای ویژه برای پیاده‌راه خیام:

پیاده‌راه خیام به عنوان فضایی نسبتاً موفق در تجربه فراغت و گردشگری، قابلیت ارتقای کیفیت اجتماعی و فرهنگی را دارد

۱. افزایش کیفیت تعاملات اجتماعی

- اجرای برنامه‌های فرهنگی کوچک‌مقیاس (اجرای موسیقی خیابانی، نمایش‌های شهری، رویدادهای محلی)
- تشویق ایجاد فعالیت‌های شبانه‌روزی برای افزایش حضور پایدار شهروندان

۲. مدیریت تعادل میان فعالیت‌های تجاری و فراغتی

- تقویت فعالیت‌های فرهنگی، گالری‌ها، کتاب‌فروشی‌ها و فضاهای هنری به عنوان محرک هویت شهری

۳. ارتقای کیفیت طراحی و آسایش محیطی

- به‌روزرسانی مبلمان فرسوده و استفاده از مصالح با دوام و سازگار با اقلیم
- طراحی عناصر نشانه‌ای (لندمارک‌های کوچک) برای ارتقای خوانایی و هویت خیابان

پیشنهادهای مشترک برای هر دو محور:

۱. توسعه نظام پایش انسان‌محور

- ایجاد سیستم ارزیابی سالانه کیفیت فضا با بهره‌گیری از شاخص‌های انسان‌محوری (سرزندگی، ایمنی، دسترسی، هویت)
- ثبت داده‌های پیاده‌مداری و تحلیل رفتار کاربران برای هدایت تصمیم‌های مدیریتی



۲. تقویت رویکرد مشارکت شهروندی

- برگزاری جلسات دوره‌ای با کسبه، دستفروشان و ساکنان جهت دریافت بازخوردهای واقعی
- استفاده از نظرسنجی‌های دیجیتالی برای ثبت تجربه کاربران در طول سال
- پیشنهادات کلان مدیریتی برای شهرداری ارومیه:

۱. تدوین دستورالعمل جامع طراحی پیاده‌راه‌های انسان‌محور

- مبتنی بر شاخص‌هایی که در این پژوهش استخراج شده‌اند (پیوستگی، دسترسی، ایمنی، سرزندگی، کیفیت محیطی، هویت)

۲. مدیریت یکپارچه بازار و فضاهای تاریخی

- برنامه‌ریزی برای حفاظت کالبدی و ارتقای عملکردی هم‌زمان بازار

۳. سرمایه‌گذاری در نورپردازی، مبلمان و فضای سبز

- تمرکز بر ارتقای کیفیت بصری و تجربه شبانه
- استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر (پنل‌های خورشیدی برای روشنایی)
- ۴. تدوین برنامه توسعه شبانه‌روزی شهر

- ایجاد زیرساخت‌های لازم برای فعال‌سازی اقتصاد شبانه در محورهای پیاده.

تحلیل یافته‌ها

پژوهش حاضر با هدف تحلیل تطبیقی میزان تحقق مؤلفه‌های انسان‌محوری در دو محور شهری «پیاده‌راه خیام» و «راسته غلام‌خان» در شهر ارومیه انجام شد. بر اساس چارچوب نظری مبتنی بر ادبیات انسان‌محوری و معیارهای مرتبط با کیفیت فضاهای عمومی ده شاخص اصلی شامل پیوستگی مسیر، دسترسی‌پذیری، ایمنی، امنیت ادراک‌شده، حضور اجتماعی، تنوع فعالیت‌ها، فضاهای مکث، کیفیت محیطی، خوانایی و هویت فضا به عنوان مبنای ارزیابی انتخاب شدند. داده‌های میدانی جمع‌آوری شده امکان مقایسه دقیق این دو محور را فراهم ساخت. نتایج نشان داد که پیاده‌راه خیام در بسیاری از مؤلفه‌های انسان‌محوری، به‌ویژه ایمنی حرکتی، دسترسی‌پذیری، سرزندگی، وجود فضاهای مکث و کیفیت محیطی عملکرد مطلوب‌تری دارد. طراحی کالبدی جدید، سنگ‌فرش یکپارچه، نظم بصری، تنوع فعالیت‌های فراغتی و حضور مستمر مردم سبب شده است این محور تجربه‌ای مدرن‌تر، قابل پیش‌بینی‌تر و سازگارتر با نیازهای روز کاربران ارائه دهد. از این نظر خیام بیشتر با اصول انسان‌محوری معاصر همخوانی دارد و به‌عنوان فضایی شهری با کیفیت بالا قابل ارزیابی است. راسته غلام‌خان با هویت تاریخی ارزشمند، ساختار اصیل بازار و پویایی اجتماعی ویژه‌ای دارد که به شکل‌گیری تجربه‌ای متفاوت از حضور در فضا منجر می‌شود. هرچند این محور از منظر هویت و اصالت فرهنگی برتری محسوسی دارد اما در شاخص‌های مهمی چون ایمنی حرکتی، خوانایی، کیفیت محیطی و فضاهای مکث کاستی‌هایی مشاهده می‌شود.

تداخل حرکت عابر با موتورسیکلت‌ها و چرخ‌دستی‌ها، انسداد معبر به دلیل چیدمان کالا، روشنایی ناکافی و نبود مبلمان شهری از جمله عواملی هستند که کیفیت تجربه انسانی را محدود می‌کنند. در یک نگاه تطبیقی می‌توان گفت که هر دو محور واجد ارزش‌های فضایی و اجتماعی خاص خود هستند: پیاده‌راه خیام نماینده فضاهای انسان‌محور معاصر با تأکید بر آسایش، سرزندگی و نظم فضایی است و راسته غلام‌خان نماینده فضاهای سنتی با هویت فرهنگی قوی اما با چالش‌های کالبدی و مدیریتی است. بنابراین پاسخ به پرسش اصلی پژوهش نشان می‌دهد که سطح تحقق انسان‌محوری در دو محور برابر نیست و پیاده‌راه خیام در بیشتر شاخص‌های مرتبط با کیفیت تجربه عابران پیروز است. با این حال راسته غلام‌خان ظرفیت‌های بالقوه‌ای دارد که در صورت مدیریت مناسب می‌تواند به یکی از نمونه‌های شاخص انسان‌محوری در بافت تاریخی تبدیل شود. در مجموع پژوهش نشان می‌دهد که انسان‌محوری نه تنها محصول طراحی کالبدی بلکه نتیجه تعامل میان مدیریت شهری، فعالیت‌های اجتماعی، هویت مکانی و کیفیت محیطی است، از این رو ارتقای فضاهای پیاده در ارومیه و دیگر شهرها نیازمند رویکردی یکپارچه و چندوجهی است که میان ارزش‌های تاریخی و نیازهای معاصر تعادل برقرار کند.

منابع

- تقیلو، علی اکبر. موقری، علیرضا. حسینی، اکرم. (۱۴۰۰). ارزیابی سطح هوشمندی شهری ارومیه مورد مطالعه: مناطق پنج گانه شهر ارومیه. پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۵۳ (۴).
- حیدری، مهناز. (۱۳۹۵). معماری همساز با اقلیم ارومیه. دومین کنفرانس بین‌المللی نخبگان عمران، معماری و شهرسازی. لندن-انگلیستان.
- پاکزاد، جهان‌شاه، راهنمای طراحی فضاهای شهری، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران، ۱۳۸۶
- انصاری، میترا. (۱۴۰۲). واکاوی عوامل موثر بر شهر انسان‌محور با رویکرد آینده‌پژوهشی مطالعه موردی: شهر همدان. مجله آمایش جغرافیایی فضا، ۱۳ (۱)، ۱۵۵-۱۷۲.
- عابدینی، حامد و آیوازیان، سیمون. (۱۴۰۱). تحلیل جایگاه گذرهای تاریخی در ساختار فضاهای عمومی شهر (مورد مطالعاتی: گذر درخونگاه تهران). منظر، ۱۴ (۵۹)، ۷۴-۸۷.
- بهرامی، وحید. (۱۳۹۹). تأثیر زمان بر رفتار شهروندان مطالعه موردی: خیابان امام ارومیه. دهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری عمران و محیط زیست.
- پناهی، نیلوفر و خاتمی، زهرا. (۱۴۰۳). ارزیابی وضعیت پیاده‌مداری محله‌های شهر بوشهر. نشریه علمی مطالعات طراحی شهری ایران، ۳۱ (۲)، ۸۱-۱۰۰.
- bio-based approach to urban design (Case study: Cheshme kile Riverside of Tonekabon), Human & Environment, 20(4), 25-41
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2003). Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design. Oxford: Architectural Press.
- Habibi, M. (1996). From Shahr to City (Az Shar Ta Shahr). Tehran: University of Tehran Press.
- Whyte, W. H. (1980). The Social Life of Small Urban Spaces. Washington DC: Conservation Foundation.
- Lynch, K. (1960). The Image of the City. Cambridge: MIT Press.
- Parisa Ghobadi, Reza Jafariha, Ali Niknama, Alireza Aali, (2022). Biourbanism urban design: Human bio-based approach to urban design (Case study: Cheshme kile Riverside of Tonekabon), Human & Environment, 20(4), 25-41.

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری دانشگاه ارومیه
دبیر انجمن علمی مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

Master's student in Urban
Planning at Urmia
University
Secretary of the Scientific
Association of Urban
Planning Engineering at
Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون شهر
پلانا ما یوکسک لیسانس
اورنجی سی
اورمیه بیلیم یوردونون شهر
دوزتمه موهندیسلیگی نین علمی
توپلومونون یازاری

raziyehkazemi03@gmail.com



مهندس راضیه کاظمی نازلو
RAZIEH KAZEMI NAZLOO

انسان یونوملو شهر، گلجک اوچون گلیشیم یونوملو
(اؤرنک تدقیقاتی: اورمیه شهری)

The Human-Centered City as the Axle of Future
Development: A Case Study of Urmia

شهر انسان محور، محور توسعه آینده (مطالعه موردی: شهر ارومیه)

چکیده

گذار از برنامه ریزی خودرو محور به سوی شهر انسان محور، امروزه به عنوان یکی از محوری ترین پارادایم های توسعه شهری پایدار در سطح جهانی مطرح شده است. این پارادایم که در قالب مفاهیمی چون **شهر ۱۵ دقیقه ای** و **خیابان های انسان مقیاس** بازتعریف می شود، بر بازگرداندن مقیاس انسانی، عدالت فضایی و کیفیت زندگی روزمره به مرکز تصمیم گیری های شهری تأکید دارد. مقاله حاضر با هدف واکاوی مؤلفه های تحقق شهر انسان محور در شهر ارومیه و شناسایی موانع ساختاری و نهادی پیش روی این گذار، با روش تحقیق کیفی از نوع اکتشافی- تبیینی و با بهره گیری از تحلیل اسناد فرادست و مصاحبه های نیمه ساختاریافته با ۳۰ شهروند انجام شده است. یافته ها نشان می دهد که الگوی غالب توسعه شهری ارومیه، با تکیه بر گسترش افقی شتابان و ساماندهی شبکه معابر بر مبنای منطق خودرو محور، عملاً با اصول شهر انسان محور در تضاد است. در این میان، پیاده راه خیام جنوبی به عنوان یک تجربه نقطه ای از انسان محوری در بافت مرکزی، علی رغم پتانسیل اولیه، به دلیل نفوذ کنترل نشده موتورسیکلت ها و یکنواختی کاربری ها در عمل در مسیر افول قرار گرفته است. تحلیل یافته ها دلالت بر این دارد که گذار به شهر انسان محور در ارومیه نه با پروژه های تک افتاده، بلکه از طریق تغییر پارادایمی در نظام برنامه ریزی شهری، بازتعریف شاخص های موفقیت از توسعه کمی به کیفی، و برقراری حکمروایی مشارکتی محقق خواهد شد. نتیجه گیری بر ضرورت بازنگری بنیادین در اسناد فرادست، اتصال گره های پیاده موجود (به ویژه خیام و غلام خان) و مشارکت شهروندان در فرایند تصمیم گیری تأکید دارد.

واژگان کلیدی: شهر انسان محور، توسعه پایدار شهری، ارومیه، پیاده راه خیام، عدالت فضایی، حکمروایی شهری

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری دانشگاه ارومیه دبیر انجمن علمی مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

Master's student in Urban
Planning at Urmia
University
Secretary of the Scientific
Association of Urban
Planning Engineering at
Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون شهر
پلاناما یوکسک لیسانس
اورنجی سی
اورمیه بیلیم یوردونون شهر
دوزتمه موهندیسیلیگی نین علمی
توپلومونون یازاری

raziyehkazemi03@gmail.com



مهندسی راضیه کاظمی نازلو
RAZIEH KAZEMI NAZLOO

شهر انسان محور، محور توسعه آینده (مطالعه موردی: شهر ارومیه)

انسان یونوملو شهر، گلجک اوچون گلیشیم یونوملو (اؤرنک تدقیقاتی: اورمیه شهری)

Human-Centered City: The Axis of Future Development (Case Study: Urmia City)

Abstract

This study examines the transition from car-centric planning toward a human-centered city in Urmia. Using a qualitative, exploratory-explanatory method, the research draws on an analysis of higher-level planning documents and semi-structured interviews with 30 citizens. The findings indicate that Urmia's dominant development pattern—rapid horizontal expansion and a street network organized around car-centric logic—fundamentally contradicts the principles of a human-centered city. The South Khayyam Pedestrian Walkway, designed as a localized experiment in human-centered design within the central fabric, has shown initial promise but is currently in decline due to uncontrolled motorcycle access and a monotonous mix of land uses. The analysis suggests that a genuine transition in Urmia will not be achieved through isolated projects. Instead, it requires a paradigm shift in the urban planning system, redefining success indicators from quantitative to qualitative development, and establishing participatory governance. The conclusion emphasizes the need for a fundamental revision of higher-level planning documents, connecting existing pedestrian nodes (especially Khayyam and Gholam Khan), and ensuring active citizen participation in decision-making processes.

Keywords: human-centered city, sustainable urban development, Urmia, Khayyam Pedestrian Walkway, spatial justice, urban governance

اوزئت

بو گونکی دونیادا، ماشین ماشین یونوملو پلانامادان انسان یونوملو پلانامایا کتچید اتمک، شهرین دواملی گلیشیمین ان اونملی پارادایملاریندان بیری اولاراق دنیا ساحه سینده یاییلبدیر. بو پارادایم کی ۱۵ دقیقه لیک شهر و انسان-مقیاسلی یوللار کیمی آنلاملار ایچریسینده یئنین تعریف اولونور، انسان مقیاسینی، مکاندا عدالت و گونده لیک باشام کیفیتینی شهرین قرارلارینین اورتاسینا قایتارماقا تاکید ائلیر. بو درگینن آماجی، اورمیه شهرینده انسان یونوملو شهره چاتماق اوچون مؤلفه لری آراشدیرماق و بو آرادا اولان قورولوشسال و نهادی انگللیر بلتیره مکدیر. بو آراشدیرما، اوست بلگه لرین تحلیلی و ۳۰ وطنداشلا یاریم-استانداردلاشدیریلیمیش دانشیقلاردان فایداالاناراق، کیفی بیر اوسلوب ایله حیاتا کتچیریلیب.الده اولونان بیلگیلر گؤستریر کی، اورمیه شهری نین حاکیم گلیشیم طرزی، سورعتلی افقی گنیشلنمه یه و ماشین یونوملو منطیق اوزره یول شبکه سینین نظمه سالینماسینا دایاناراق، عملاً انسان یونوملو شهر پرنسیپلری ایله ضیدیت قورماقدادیر. بو آرادا، اورتا منطقه ده انسان یونوملولوگون بیر نوختا تجربه سی اولان گونئی خیام پیادا یولو، ایلک پوتانسیلینه راغمتن، موتورسیکلتلرین کتروسوز گئدیشی و ایستیفاده چیلیگین تکرارلیغی ندنیه عملاً گوجسوزلشمک اوزره دیر. اورمیه ده انسان یونوملو شهره کتچید بیریر پروژه لرله دئیل، آنجاق شهری پلانلاشدیرما دوزنلمه سینده بیر پارادایم دییشیکلیگی، کمی گلیشیمین کیفی گلیشیمه باشاری گؤسترگلرینین یئنین تعریف اولونماسی و اورتاق حاکمیتین قورولماسی ایله حیاتا کتچیریله جکدیر. نتیجه ده، اوست بلگه لرین اساسلی بیر شکله ده گؤزدن کتچیریلیمه سی، اورتادا اولان پیادا یوللارینین (اؤزللیکله خیام و قولاخان) بیرلشدیرلمه سی و شهرلیرین قرار وئرمه دوزنلمه سینده قاتیلیملاری لازیملی اولاراق گؤرونور.

آناهتار سؤزلر: انسان یونوملو شهر، شهرین دواملی گلیشیمی، اورمیه، خیام پیادا یولو، مکان دا عدالت، شهری ایداره چیلیگ

با وجود پژوهش‌های متعدد در زمینه ارزیابی شاخص‌های کمی توسعه شهری در ارومیه (پورعلی و همکاران، ۱۴۰۰؛ دانایی‌نیا، ۱۳۹۸)، تاکنون هیچ مطالعه کیفی مبتنی بر تجربه زیسته شهروندان به بررسی موانع اتصال این دو گره پیاده و تبعات عدم اتصال نپرداخته است. این خلأ پژوهشی، ضرورت انجام مطالعه‌ای با رویکرد کیفی و با تأکید بر صدای ساکنان و کاربران فضا را دوچندان می‌کند.

بر این اساس، مقاله حاضر در پی پاسخ به این سؤال محوری است که: با وجود تجارب نسبتاً موفق نقطه‌ای پیاده‌راه‌سازی در ارومیه (خیام و غلام‌خان)، چه عواملی مانع از تحقق یک شبکه پیاده به هم پیوسته انسان‌محور در بافت مرکزی این شهر شده و شهروندان این وضعیت را چگونه تجربه و ارزیابی می‌کنند؟

پیشینه پژوهش

در سطح روش‌شناختی، پژوهش‌هایی که به ارزیابی قابلیت تحقق شهر ۱۵ دقیقه‌ای در شهرهای مختلف پرداخته‌اند، قابل توجه است. منگ و شینگ (۲۰۲۴) با ارائه یک **ارزیابی بالقوه‌ی شهر ۱۵ دقیقه‌ای** نشان می‌دهند که شهرهای مختلف به طور یکسان توانایی دستیابی به این هدف را ندارند. با تحلیل ۲۳ شهر بزرگ چین، این تحقیق دو عامل اصلی را در تعیین قابلیت تحقق شهر ۱۵ دقیقه‌ای تعیین می‌کند: هماهنگی مکان‌های فعلی تسهیلات با مراکز جمعیتی، و تراکم جمعیتی در مناطق دورافتاده. یافته مهم آن‌که کاهش دو سوم ساخت تسهیلات جدید تأثیر ناچیزی بر دسترسی دارد و این امر تأکید می‌کند که برنامه‌ریزی کارآمد و مبتنی بر داده، جایگزین شعارهای توسعه ایجابی است.

در سطح نقد و بازاندیشی نیز *Wu & Levinson (2024)* مقاله‌ای در مجله *"Cities"* (جلد ۱۵۳، اکتبر ۲۰۲۴) با عنوان **زمان به چالش کشیدن شهر ۱۵ دقیقه‌ای هفت آسیب** را احصا کرده است. مهم‌ترین این آسیب‌ها برای شهرهای در حال توسعه، بی‌توجهی به تفاوت‌های بین‌فردی و نادیده گرفتن حمل‌ونقل عمومی است. همچنین، مرور نظام‌مند ۷۴ مقاله با روش *PRISMA* نشان داده که مفهوم شهر ۱۵ دقیقه‌ای عمدتاً بر هسته مرکزی شهرها متمرکز است و اقتباس آن به حومه‌ها و شهرهای میانی که وابستگی خودرویی بالایی دارند، نیازمند بازتعریف با تأکید بر حمل‌ونقل عمومی و خدمات انعطاف‌پذیر است.

در داخل کشور، ادبیات مرتبط با شهر انسان‌محور به سرعت در حال رشد است. انصاری (۱۴۰۲) در پژوهشی با عنوان **واکاوی عوامل مؤثر بر تحقق شهر انسان‌محور با رویکرد آینده‌پژوهی در شهر همدان**، به بررسی عوامل کلیدی مؤثر بر تحقق این مفهوم پرداخته و بر نقش سرمایه اجتماعی و مشارکت شهروندان تأکید کرده است. در حوزه حقوقی نیز مهرجو (۱۴۰۴) در مقاله‌ای با عنوان **از نگاه خودرو تا رویکرد انسان‌محور در برنامه‌ریزی توسعه شهری** به تحلیل سیستماتیک تضادهای قانونی میان قوانین راهنمایی و رانندگی و اسناد توسعه شهری پرداخته است. پژوهش‌های متعددی به جنبه‌های گوناگون توسعه شهری ارومیه پرداخته‌اند. پورعلی و همکاران (۱۴۰۰) در مقاله **سیر تحول برنامه‌ریزی شهری در ایران** با استفاده از روش دلفی و مطالعات میدانی نشان داده‌اند که فرایند برنامه‌ریزی شهری در ارومیه در سطوح مختلف تابع برنامه‌ریزی ملی است، اما بیشتر برنامه‌ها به دلیل عدم تمرکز کافی بر نیازها و مسائل واقعی شهر، به اندازه کافی مؤثر نبوده‌اند.

در شش دهه اخیر، شهرهای جهان عمدتاً تحت سیطره پارادایم **خودروگرایی** شکل گرفته‌اند؛ پارادایمی که بر چهار کارکرد «سکونت، کار، تفریح و جابجایی» استوار بود و در آن خودرو و جابجایی سریع، مبنای طراحی خیابان‌ها، بلوک‌ها و حتی توزیع کاربری‌ها قرار گرفت (Gehl, 2010). نتیجه این رویکرد در سطح جهانی، شهرهایی با خیابان‌های عریض و ناامن برای عابر، بلوک‌های بزرگ فاقد تنوع عملکردی، افول سرمایه اجتماعی و تعاملات همسایگی، و تشدید نابرابری‌های فضایی بوده است. به نظر نگارنده، خودروها به عنوان ناکارآمدترین شکل جابجایی از نظر فضایی، ۹۵ درصد زمان خود را بیکار و بدون استفاده سپری می‌کنند، با این حال در بسیاری از شهرها تا نیمی از فضای عمومی را به خود اختصاص داده‌اند. در مقابل، شواهد تجربی نشان می‌دهد که کاهش خطوط سواره و تبدیل پارکینگ‌ها به مسکن، فضای سبز یا کاربری‌های محلی، آثار عمیقی بر افزایش زیست‌پذیری و تعاملات اجتماعی دارد. در پاسخ به این چالش‌ها، از حدود دو دهه پیش پارادایم «شهر انسان‌محور» شکل گرفته است. این رویکرد که توسط اندیشمندانی چون یان گل و کارلوس مورنو تئوریزه شده، در سال‌های اخیر در قالب مفاهیم عملیاتی چون **شهر ۱۵ دقیقه‌ای** جامه عمل پوشیده است. (Gehl, 2010; Moreno et al., 2021)

شهر ۱۵ دقیقه‌ای به عنوان مدلی نوین در برنامه‌ریزی شهری، بر این ایده استوار است که هر شهروند باید بتواند نیازهای روزمره خود (کار، تحصیل، خرید، درمان و تفریح) را در فاصله حداکثر ۱۵ دقیقه پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری برآورده سازد (Moreno et al., 2021). با این حال، پژوهش‌های اخیر به نقد شکاف میان نظریه و عمل در این مفهوم پرداخته‌اند. به عنوان مثال، «وو» و «لویسنسون» هفت آسیب عمده در ادبیات شهر ۱۵ دقیقه‌ای احصا کرده‌اند: بزرگ‌نمایی نوآوری، غیرواقعی بودن تمرکززدایی قوی، تمرکز بر تعداد مقاصد به جای کفایت خدمات، تجمع نامناسب تسهیلات، نادیده گرفتن انواع مختلف طبیعت، بی‌توجهی به حمل‌ونقل عمومی، و نادیده گرفتن تفاوت‌های فردی در پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری (Wu & Levinson, 2024). این نقدها به‌ویژه برای شهرهایی با ساختار پراکنده و وابسته به خودرو همچون ارومیه اهمیت مضاعفی دارد، زیرا صرف اقتباس نظری بدون بومی‌سازی می‌تواند به شکست منجر شود.

در ایران، از اواخر دهه ۱۳۸۰ به تبعیت از جریان‌های جهانی و با هدف کاهش ترافیک و آلودگی هوا، پروژه‌های متعددی برای ایجاد پیاده‌راه در شهرهای بزرگ و متوسط آغاز شد. با این حال، ارزیابی‌های اولیه نشان می‌دهد که اغلب این پروژه‌ها به دلیل نگاه صرفاً کالبدی، عدم توجه به تنوع کاربری، ضعف در مبلمان شهری و نبود نگاه شبکه‌ای، نتوانسته‌اند اهداف خود را در ایجاد فضاهای عمومی ماندگار محقق سازند (انصاری، ۱۴۰۲). ارومیه به عنوان یکی از شهرهای مهم ایران و شهری با بافت تاریخی غنی، در یک دهه اخیر دو تجربه متفاوت در حوزه پیاده‌راه‌سازی را پشت سر گذاشته است: پیاده‌راه خیام جنوبی (احداث شده در حدود سال ۱۳۹۶) به عنوان اولین تجربه پیاده‌راه در سطح شهر، و پروژه در دست احداث راسته تاریخی غلام‌خان که با رویکردی متفاوت اجرا می‌شود. نکته مهم آنکه این دو پروژه با فاصله ۲۰۰ متری از یکدیگر قرار دارند، اما هیچ برنامه مشخصی برای اتصال آن‌ها وجود ندارد.

اگر به کفایت مقاصد (کیفیت و تنوع خدمات در آن مقاصد) و حمل و نقل عمومی به عنوان ستون فقرات شبکه توجه نشود. در واقع، برای شهرهایی مثل ارومیه که با پراکندگی و وابستگی خودرویی روبه‌رو هستند، اقتباس از شهر ۱۵ دقیقه‌ای مستلزم بازتعریف مؤلفه‌های بومی و تأکید بر نقش حمل و نقل عمومی به عنوان حلقه اتصال محله‌های کم‌تراکم با هسته‌های مرکزی است.

نسل‌شناسی پیاده‌راه‌ها :

بر اساس مرور تاریخی و تطبیقی انجام شده توسط نگارنده، می‌توان سه نسل از پیاده‌راه‌ها را در ایران شناسایی کرد:

نسل اول: صرفاً حذف فیزیکی خودرو و کف‌سازی ساده، بدون توجه به مبلمان، تنوع کاربری و امنیت عابر در برابر وسایل نقلیه دیگر (به ویژه موتورسیکلت). نمونه خیام ارومیه در این نسل جای می‌گیرد.

نسل دوم: همراه با جداره‌سازی فعال (شفافیت جداره‌ها)، طراحی مبلمان شهری، نورپردازی و برنامه‌ریزی برای جذب کاربری‌های فرهنگی-تجاری متنوع. پروژه در حال اجرای غلام‌خان به سمت این نسل حرکت می‌کند.

نسل سوم: خیابان یا معبر صرفاً یک عنصر مستقل نیست، بلکه بخشی از یک شبکه پیاده به هم پیوسته با کریدورهای متعدد، ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی، خدمات روزمره در دسترس و فضاهای میان‌افزا (میدان‌های کوچک محلی) است. به باور نگارنده، اتصال خیام و غلام‌خان از طریق خیابان امام می‌تواند اولین نمونه از نسل سوم در شمال غرب ایران باشد.

روش تحقیق

این پژوهش با رویکرد کیفی از نوع اکتشافی-تبیینی انجام شده است و از دو تکنیک اصلی بهره برده است:

الف) تحلیل اسناد: اسناد مرتبط با طرح‌های توسعه شهر ارومیه (طرح جامع بازنگری ۱۴۰۲، طرح تفصیلی مناطق پنج‌گانه و مصوبات شورای شهر در بازه ۱۴۰۴-۱۴۰۰) با روش تحلیل محتوای کیفی بررسی شده است. واحد تحلیل، بندها و گزاره‌های مرتبط با اصول شهر انسان‌محور (پیاده‌مداری، عدالت فضایی و حمل و نقل پایدار) بوده است.

ب) مصاحبه: با ۳۰ شهروند ساکن یا شاغل در بافت مرکزی ارومیه که سابقه استفاده از هر دو فضای پیاده (خیام و غلام‌خان) را داشتند، مصاحبه انجام شد. نمونه‌گیری به روش هدفمند (گلوله برفی) تا رسیدن به اشباع نظری ادامه یافت. پرسش‌ها معطوف به چهار محور اصلی بود:

(۱) ارزیابی نقاط قوت و ضعف هر فضا (مبلمان، امنیت، تنوع کاربری)؛

(۲) مقایسه مستقیم دو فضا و ترجیح کدام یک برای ماندن؛

(۳) نظر درباره عدم اتصال دو فضا و پیامدهای آن؛

(۴) پیشنهاد برای اتصال.

برای افزایش اعتبار، از روش مثلث‌سازی (ترکیب دو روش فوق) و همچنین بازبینی نتایج توسط دو نفر از افراد خبره غیرعضو در پژوهش استفاده شده است. کدگذاری مصاحبه‌ها به روش تحلیل مضمون (تماتیک) انجام شده است.

زنگنه شهرکی (۱۴۰۲) نیز با ارزیابی تأثیرات اجتماعی پیاده‌راه خیام به این نتیجه رسیده که این پروژه علی‌رغم مقبولیت اولیه، در بلندمدت با چالش‌هایی نظیر کاهش تعاملات اجتماعی روبه‌رو شده است. همچنین دانایی‌نیا (۱۳۹۸) در مطالعه زمانی-فضایی درباره ارومیه نشان می‌دهد که مساحت اراضی مسکونی این شهر از ۴۳۷۷ هکتار در سال ۱۳۸۲ به ۶۵۷۳ هکتار در سال ۱۴۰۲ افزایش یافته و گسترش به‌ویژه به سوی غرب و شمال، با رشد سکونتگاه‌های غیررسمی و ادغام روستاها در بافت شهری همراه بوده است. ۸۸ درصد توسعه فیزیکی شهر طی دهه اول به رشد جمعیت نسبت داده می‌شود که نشان از الگوی توسعه پراکنده (sprawl) دارد.

علی‌رغم این تلاش‌ها، شکاف دانشی اصلی در عدم توجه به **صدای شهروندان و تحلیل کیفی موانع اتصال** میان دو پروژه پیاده‌راه مجاور (خیام و غلام‌خان) است. همچنین، هیچ یک از پژوهش‌های پیشین به تحلیل تطبیقی تجربه خیام و پروژه در حال اجرای راسته غلام‌خان از منظر اصول شهر انسان‌محور نپرداخته‌اند. این پژوهش در صدد پر کردن همین خلأ است.

مبانی نظری

تعریف و مؤلفه‌های شهر انسان‌محور:

شهر انسان‌محور رویکردی در برنامه‌ریزی شهری است که در آن رفاه، سلامت، تعاملات اجتماعی و نیازهای روزانه انسان‌ها به جای جابجایی خودروها یا شاخص‌های کمی توسعه، در اولویت نخست برنامه‌ریزی قرار می‌گیرد (Gehl, 2010). این رویکرد بر اساس چارچوب **شهر ۱۵ دقیقه‌ای** (Moreno et al., 2021) از چهار مؤلفه اصلی تشکیل شده است:

مجاورت (Proximity): خدمات و تسهیلات روزمره در فاصله پیاده از محل سکونت. این اصل با تأکید بر حذف سفرهای طولانی و غیرضروری، به طور مستقیم به کاهش مصرف سوخت، آلودگی هوا و هزینه‌های حمل و نقل منجر می‌شود.

تنوع (Diversity): اختلاط کاربری‌های مسکونی، تجاری، اداری، خدماتی و فرهنگی در یک محله. جین جیکوبز این اصل را شرط اصلی ایمنی و سرزندگی خیابان می‌داند، زیرا کاربری‌های متنوع در طول شبانه‌روز **چشم‌هایی بر خیابان** ایجاد می‌کنند که از جرم و احساس ناامنی می‌کاهند (Jacobs, 1961).

تراکم (Density): تراکم جمعیتی و مسکونی کافی برای پشتیبانی اقتصادی از خدمات محلی و حمل و نقل عمومی کارآمد. تراکم مناسب، زمینه را برای رونق کسب‌وکارهای محلی و کاهش وابستگی به خودروی شخصی فراهم می‌کند.

دیجیتالی‌سازی (Digitalization): استفاده از فناوری‌های اطلاعاتی برای برنامه‌ریزی کارآمد و مشارکتی (مثل پلتفرم‌های محلی، سامانه‌های درخواست سفر اشتراکی و برنامه‌های مسیریابی پیاده).

به نظر نگارنده، با توجه به نقدهای اخیر وو و لویسون در سال ۲۰۲۴ و با تأکید بر عدالت فضایی و کفایت خدمات (sufficiency)، این چارچوب نیاز به تکمیل دارد. تمرکز صرف بر دسترسی (وجود یک مقصد در فاصله ۱۵ دقیقه) می‌تواند گمراه‌کننده باشد

محدوده مورد مطالعه

یافته

یافته‌های تحلیل اسناد:

تحلیل طرح جامع ارومیه (۱۳۸۹) نشان می‌دهد که با وجود عنوان رویکرد توسعه پایدار، این سند کماکان بر شاخص‌های کمی فیزیکی مبتنی است. در فصل حمل‌ونقل و ترافیک، ۱۲ بند به توسعه زیرساخت‌های خودرویی (توسعه کمربندی، رمپ و لوپ و افزایش ظرفیت تقاطع‌ها) اختصاص دارد، در حالی که فقط ۳ بند کلی به **تشویق پیاده‌روی** اشاره کرده است. مهم‌تر آن که در نقشه سلسله مراتب شبکه معابر، پیاده‌راه خیام به عنوان **خیابان محلی** طبقه‌بندی شده و هیچ تمایزی میان عرصه پیاده و خودرو دیده نمی‌شود. در بخش مطالعات اجتماعی نیز هیچ نظرسنجی از شهروندان درباره کیفیت فضاهای پیاده‌راه انجام نشده است. به استناد صورتجلسات شورای ترافیک استان که توسط نگارنده مشاهده شده، بند **تبدیل خیابان امام به خیابان کامل** با رأی منفی مواجه شده است که نشان از بازتولید پارادایم خودروگرا در سطوح تصمیم‌گیری دارد.

یافته‌های مصاحبه با شهروندان (۳۰ نفر):

پس از پیاده‌سازی و کدگذاری مصاحبه‌های صورت گرفته با ۳۰ شهروند ارومیه‌ای، پنج مضمون اصلی استخراج شد.

مضمون اول: نارضایتی گسترده از نفوذ موتورسیکلت (۲۷ نفر از ۳۰ نفر): اکثریت قریب به اتفاق مصاحبه‌شوندگان از نفوذ کنترل‌نشده موتورسیکلت‌ها در پیاده‌راه خیام به عنوان اصلی‌ترین عامل ناامنی و کاهش تمایل به استفاده از این فضا نام بردند.

مضمون دوم: کمبود مبلمان و یکنواختی کاربری‌ها (۲۵ نفر): ۲۵ نفر از ۳۰ نفر به کمبود شدید نیمکت، سایه و تنوع کاربری‌ها در خیام اشاره کردند. یک آقای ۶۷ ساله، بازنشسته، گفت: «هیچ نیمکتی نیست». همچنین فراوانی فروشگاه‌های پوشاک (بیش از ۸۵٪)، فضایی خسته‌کننده و عبوری ایجاد کرده است.

مضمون سوم: ابراز امیدواری نسبت به غلام‌خان (۲۴ نفر): غلام‌خان علیرغم نیمه‌تمام بودن، فضایی با کیفیت‌تر و ایمن‌تر توصیف شد. کاهش قابل توجه موتورسیکلت‌ها، جداره‌سازی شفاف، تنوع کاربری (تعمیرات لوازن، صنایع دستی و فرش) و حس تعلق به بافت تاریخی، از دلایل این ارزیابی مطرح شد.

مضمون چهارم: خواست اجماعی برای اتصال (۲۸ نفر): تقریباً همه مصاحبه‌شوندگان (۲۸ نفر) فاصله ۲۰۰ متری خیابان امام میان دو پیاده‌راه را به عنوان «مهلکه» و نقطه قطع ارتباط توصیف و بر ضرورت اتصال تأکید کردند. یک مهندس ۴۵ ساله گفت: اگر شهرداری این ۲۰۰ متر را هم پیاده‌راه کند، کل این محدوده یک شبکه پیاده می‌شود، انقلابی در مرکز شهر میشود.

مضمون پنجم: بی‌اعتمادی به نهادهای برنامه‌ریزی (۲۰ نفر): ۲۰ نفر از مصاحبه‌شوندگان از نبود مشورت‌گیری و فقدان شفافیت در تصمیم‌سازی‌های شهرداری انتقاد و ابراز بی‌اعتمادی به سیاست‌گذاران شهری کردند.

شهر ارومیه، مرکز استان آذربایجان غربی، در شمال غرب ایران واقع شده است. بر اساس آخرین سرشماری رسمی (۱۳۹۵)، جمعیت آن ۷۳۶،۲۲۴ نفر بوده و مساحت محدوده قانونی شهر حدود ۴۲ کیلومتر مربع است. محدوده مورد مطالعه در این پژوهش، هسته مرکزی تاریخی شهر ارومیه است که شامل محله‌های قدیمی می‌شود. دو نقطه کانونی این محدوده عبارتند از:

پیاده‌راه خیام جنوبی: حد فاصل میدان امام حسین تا خیابان امام، به طول ۴۵۰ متر. کاربری غالب جداره‌های آن تجاری (۸۵٪ پوشاک، لوازم آرایشی و کیف و کفش) است. عرض مؤثر پیاده‌رو در این محدوده بین ۶ تا ۸ متر متغیر است. راسته تاریخی غلام‌خان: این گذر تاریخی که در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسیده است، راسته اصلی بازار قدیم ارومیه محسوب می‌شود. طول آن حدود ۳۰۰ متر است. عملیات کف‌سازی با آجر فرش و جداره‌سازی از اوایل ۱۴۰۴ آغاز شده و در زمان نگارش این مقاله (بهمن ۱۴۰۴) حدود ۶۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.



عکس‌های شماره ۱: پیاده‌راه خیام



عکس‌های شماره ۲: راسته غلام خان

کلوگاه اتصال (خیابان امام): این خیابان به طول ۲۰۰ متر، فاصله بین انتهای جنوبی پیاده‌راه خیام و ابتدای راسته غلام‌خان را تشکیل می‌دهد. این محدوده در وضعیت کنونی به دلیل ترافیک سنگین خودروهای سواری و موتورسیکلت و پیاده‌روهای بسیار باریک (کمتر از ۱.۵ متر در برخی نقاط) به عنوان مانعی جدی در برابر ایجاد یک شبکه پیاده یکپارچه عمل می‌کند.



عکس‌های شماره ۳: خیابان امام

و همچنین حکایت از آن دارد که صرف تبدیل سواره به پیاده، بدون تأمین تنوع فعالیت‌ها، مبلمان و ایمنی، نتیجه معکوس دارد و عابران را به جای توقف، تشویق به عبور می‌کند. در مقابل، راسته غلام‌خان با جداسازی شفاف (شفافیت جداره ۷۰٪ در مقایسه با ۴۰٪ خیام) و کاهش نفوذ موتورسیکلت‌ها (موانع فیزیکی موقت)، توانسته است در نیمه راه موفقیتی نسبی کسب کند.

گلوگاه اتصال (خیابان امام): از فرصت تاریخی تا تهدید:

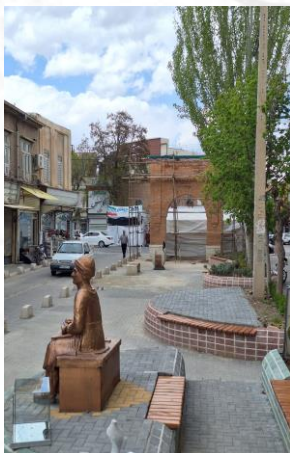
خیابان امام (۲۰۰ متر گلوگاه) به دلیل پیاده‌روهای باریک مسدود و ترافیک سنگین خودروها، به عنوان نقطه **قطع ارتباط** عمل می‌کند و پتانسیل تشکیل یک شبکه پیاده نسل سوم را تضعیف کرده است. ۲۸ نفر از ۳۰ مصاحبه‌شونده به طور مستقیم خواستار اتصال بودند. این در حالی است که به نظر می‌رسد شورای ترافیک استان با استناد به نگرانی کسبه خیابان امام (از دست دادن پارکینگ) و افزایش بار ترافیکی بر خیابان‌های مجاور، با اتصال مخالفت کرده است. این امر نشان می‌دهد که بزرگ‌ترین مانع بر سر راه تحقق شهر انسان‌محور در ارومیه، نه کمبود منابع فیزیکی، که مقاومت نهادی و فرهنگی در برابر تغییر پارادایم است. این مقاومت، مصداق بارزی از بازتولید الگوی خودروگرا در سطح تصمیم‌گیری است و شهروندان نیز این مقاومت را به صورت بی‌اعتمادی به نهادهای شهری تجربه می‌کنند.

عوامل مانع از تحقق یک شبکه پیاده به هم پیوسته در ارومیه عبارتند از:

- (۱) الگوی غالب پراکنده‌روی و خودروگرا در طرح‌های جامع و تفصیلی که با اصول شهر انسان‌محور در تعارض است؛
 - (۲) مقاومت نهادی و فرهنگی که به خودرو اولویت می‌دهد و نگاه شبکه‌ای به فضاهای پیاده ندارد؛
 - (۳) فقدان حکمروایی مشارکتی و بی‌توجهی به صدای شهروندان که به وضوح خواستار اتصال و بهبود کیفیت فضاهای پیاده هستند.
- تجربه زیسته شهروندان ارومیه‌ای در خیام نشان می‌دهد که یک پیاده‌راه **نسل اول** بدون توجه به مؤلفه‌های کیفی (امنیت، تنوع، مشارکت و اتصال) در مسیر افول قرار دارد، در حالی که راسته غلام‌خان نشانه‌هایی از امیدواری برای نسل دوم را به نمایش گذاشته است.



عکس های شماره ۷: راسته غلام خان



عکس های شماره ۴: وجود موتور و ماشین در پیاده راه خیام



عکس های شماره ۵: نبود مبلمان و کف سازی مناسب در پیاده راه خیام



عکس های شماره ۶: راسته غلام خان



تحلیل یافته ها

تحلیل شکاف بین اسناد فرادست و عمل:

یافته‌های تحلیل اسناد و مصاحبه‌ها حکایت از شکاف عمیق میان ادعاهای انسان‌محورانه در اسناد فرادست و واقعیت‌های میدانی فضاهای ساخته شده دارد. در حالی که طرح جامع ارومیه (۱۳۸۹) صراحتاً به تشویق حمل‌ونقل فعال اشاره می‌کند، نهادهای اجرایی در عمل همچنان به توسعه زیرساخت‌های خودرویی اولویت می‌دهند. عدم هماهنگی میان سیاست‌گذاری در سطح ملی و برنامه‌ریزی اجرایی در سطح محلی، از جمله عواملی است که منجر به ناکارآمدی سیاست‌های پیاده‌راه‌سازی در ایران شده است. این شکاف نه تنها در ارومیه، بلکه در بسیاری از شهرهای میانی که با رشد فیزیکی شتابان و پراکنده روبه‌رو هستند، به عنوان چالشی ساختاری مشاهده می‌شود. یافته‌های دانایی‌نیا در سال ۱۳۹۸ نیز نشان داد که ۸۸ درصد توسعه شهر ارومیه بین سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۳۹۲ مستقیماً به رشد جمعیت نسبت داده می‌شود و این رشد عمدتاً در قالب توسعه پراکنده و الحاق اراضی به غرب و شمال انجام گرفته است. در چنین شرایطی، پروژه‌های نقطه‌ای پیاده‌راه‌سازی بدون پشتیبانی یک شبکه حمل‌ونقل عمومی کارآمد و بدون بازنگری بنیادین در الگوی توسعه، با خطر انزوا مواجه خواهد بود.

پیاده‌راه خیام: نماد نسل اول و افول تدریجی:

مطابقت یافته‌های مصاحبه بر روی نمونه موردی خیام نشان می‌دهد که پیاده‌راه خیام از الگوی نسل اول پیاده‌راه‌سازی پیروی می‌کند. این نسل که صرفاً با حذف فیزیکی خودرو و کف‌سازی ساده مشخص می‌شود، در بلندمدت نمی‌تواند رضایت شهروندان و ماندگاری در فضا را تأمین کند. مشاهده میدانی نگارنده نشان داد که ۸۲٪ عابران در خیام الگوی عبور سریع‌دارند و کمتر از ۱۰٪ توقف برای ماندن را تجربه می‌کنند. این یافته با پژوهش‌های پیشین در ایران (زنگنه شهری، ۱۴۰۲) همخوانی دارد.

نتیجه گیری

در پایان، ارومیه امروز در نقطه عطفی قرار دارد: یا با مقاومت نهادی و ادامه وضع موجود، شاهد افول تدریجی خیام و جزیره‌ای ماندن غلام‌خان خواهد بود، یا با تغییر پارادایم و شجاعت در اتصال، تبدیل به الگویی برای شهرهای میانی ایران در گذار به شهر انسان‌محور خواهد شد.

منابع

انصاری، ر. (۱۴۰۲). واکاوی عوامل مؤثر بر تحقق شهر انسان‌محور با رویکرد آینده‌پژوهی مطالعه موردی: شهر همدان. نشریه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه گیلان، ۳۹(۳)، ۱۴۶-۱۲۳.

پورعلی، م.، ع.، شریف‌نژاد، ج.، و موسوی، م. (۱۴۰۰). سیر تحول برنامه‌ریزی شهری در ایران (مطالعه موردی: ارومیه). فصلنامه چشم‌انداز جغرافیایی و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد مراغه، ۱۴(۴۹)، ۱۸-۱.

دانایی‌نیا، م. (۱۳۹۸). تحلیل زمانی-فضایی گسترش فیزیکی شهر ارومیه طی دو دهه اخیر با تأکید بر شناسایی مؤلفه‌های تأثیرگذار بر آن. نشریه پژوهش‌های برنامه‌ریزی و توسعه شهری، دانشگاه تبریز، ۲۷(۲)، ۷۸-۵۵.

زنگنه شهرکی، س.، و همکاران (۱۴۰۲). ارزیابی تأثیرات اجتماعی پیاده‌راه‌ها بر شهروندان (مطالعه موردی: پیاده‌راه خیام جنوبی ارومیه). فصلنامه مطالعات شهری، دانشگاه کردستان، ۱۲(۴۶)، ۹۱-۱۰۸.

مهرجو، س. (۱۴۰۴). از نگاه خودرو تا رویکرد انسان‌محور در برنامه‌ریزی توسعه شهری (تحلیل نظام حقوقی ایران). دوفصلنامه مطالعات برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه علامه طباطبائی، ۱۳(۱)، ۳۲-۲۱.

سازمان برنامه و بودجه کشور / شهرداری ارومیه. (۱۴۰۲). طرح جامع و تفصیلی شهر ارومیه (بازنگری)، گزارش راهبردی-کالبدی. شورای عالی شهرسازی و معماری ایران.

Gehl, J. (2010). Cities for People. Island Press. (Original work published 1971)

Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities. Random House.

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. Smart Cities, 4(1), 93-111.

Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. Smart Cities, 4(2), 928-949.

Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022). The 15-minute city: A new paradigm for urban planning. Sustainability, 14(10), 5989.

Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi, A. (2023). The 15 minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. Cities, 132, 104101.

Wu, H., & Levinson, D. (2024). Time to challenge the 15-minute city: Seven pitfalls for sustainability, equity, livability, and spatial analysis. Cities, 153, 105274.

Meng, Y., & Xing, J. (2024). A robust method for evaluating the potentials of 15-minute cities: Implications for sustainable urban futures. Geography and Sustainability, 5(4), 597-606.

DREAMS Project Consortium. (2024). Exploring the 15-minute city concept for urban outskirts: A systematic literature review (Deliverable D 2.1). Zenodo.

UN-Habitat. (2024). World Smart Cities Outlook 2024: Towards People Centred Smart Cities. United Nations Human Settlements Programme.

مقاله حاضر با اتکا بر روش کیفی مبتنی بر تحلیل اسناد و مصاحبه با ۳۰ شهروند ارومیه‌ای نشان داد که علیرغم پتانسیل‌های محیطی و موقعیتی ارومیه و وجود دو تجربه پیاده‌راه‌سازی نقطه‌ای (خیام و راسته غلام‌خان)، این شهر فاصله معناداری با تحقق یک شبکه پیاده به هم پیوسته انسان‌محور دارد. پیاده‌راه خیام جنوبی به عنوان نماد نسل اول پیاده‌راه‌ها، علی‌رغم حذف فیزیکی خودرو، به دلیل سه معضل اصلی یعنی نفوذ گسترده و کنترل‌نشده موتورسیکلت‌ها، حذف مبلمان شهری و یکنواختی کاربری‌ها (۸۵٪ پوشاک) در عمل در مسیر افول و کاهش مطلوبیت قرار گرفته است. در مقابل، راسته تاریخی غلام‌خان با تأکید بر جداسازی شفاف، تنوع عملکردی و کاهش نفوذ موتورسیکلت‌ها، نشانه‌های امیدوارکننده به نمایش گذاشته است. اما مهم‌ترین یافته پژوهش این است که به دلیل فقدان اتصال میان دو پروژه و بی‌توجهی به کردورهای رابط (به ویژه خیابان امام)، فرصت طلایی ایجاد یک شبکه پیاده نسل سوم از دست رفته است.

پاسخ به سؤال محوری مقاله نیز نشان داد که موانع اصلی بر سر راه تحقق شهر انسان‌محور در ارومیه، ریشه در (۱) الگوی غالب توسعه پراکنده و خودروگرا در اسناد فرادست، (۲) مقاومت نهادی در برابر تغییر پارادایم و (۳) فقدان حکمروایی مشارکتی مؤثر دارد. این یافته با پژوهش‌هایی که در سایر شهرهای میانی ایران صورت گرفته همخوانی دارد. بدین ترتیب، گذار به شهر انسان‌محور نه با تکیه بر پروژه‌های نقطه‌ای (مانند خیام)، بلکه از طریق تغییر پارادایمی در نظام برنامه‌ریزی از توسعه کمی و افقی به توسعه کیفی و شبکه‌ای، بازتعریف شاخص‌های موفقیت، برقراری حکمروایی مشارکتی، و مهم‌تر از همه اتصال گره‌های موجود محقق خواهد شد.

پیشنهاد‌های عملی مقاله حاضر به شرح زیر است:

۱. اتصال فوری: تبدیل ۲۰۰ متر خیابان امام (میان دو پیاده‌راه) به خیابان کامل یا Shared Space با سرعت ۱۰ کیلومتر بر ساعت و توقف ممنوع. این اقدام می‌تواند ظرف سه ماه اجرا شود.

۲. بازطراحی خیام: افزایش مبلمان (نیمکت، سطل زباله) به حداقل ۱۵ عدد در کل مسیر، کاشت درختان سایه‌انداز و ایجاد مشوق‌های مالی برای تنوع کاربری.

۳. کنترل نفوذ موتور: نصب بولارد فیزیکی در ورودی‌های پیاده‌راه‌ها و اعمال جریمه‌های هوشمند.

۴. اصلاح طرح جامع و تفصیلی: در بازنگری آتی، تغییر رویکرد از «حمل‌ونقل خودروگرا» به «حمل‌ونقل فعال و پیاده‌محور» و جایگزینی شاخص‌های کلیدی عملکرد (KPI) از تعداد خودروی عبوری به زمان ماندگاری عابر و درصد سفرهای پیاده.

۵. ایجاد کارزار مشارکتی: شهرداری با همکاری سازمان‌های مردم‌نهاد، از شهروندان برای تصمیم‌گیری درباره اتصال خیام و غلام‌خان نظرخواهی کند و نتایج را به شورای ترافیک ارائه دهد.



مهدي علي وردی زاده
MAHDI ALIVERDIZADEH



نسا رسولی والا
NESA RASOOLI VALA



نگین یزدانی
NEGIN YAZDANI

دانشجوی کارشناسی ارشد فیزیولوژی
ورزشی دانشگاه ارومیه
عضو انجمن علمی علوم ورزشی دانشگاه
ارومیه

Master's student in Exercise
Physiology, Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون ایسدمن
فیزیولوژی-سی-نین یوکسک لیسانس
اویرنجی سی

دانشجوی کارشناسی ارشد آسیب شناسی
ورزشی و حرکات اصلاحی دانشگاه ارومیه
دبیر انجمن علمی علوم ورزشی دانشگاه
ارومیه

Master's student in Sports Injury
Pathology and Corrective
Exercises, Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون ایسدمن آسیب لری نین
و دوزلیجی حرکاتلارین یوکسک لیسانس
اویرنجی سی

دانشجوی کارشناسی ارشد آسیب شناسی
ورزشی و حرکات اصلاحی دانشگاه ارومیه
نائب دبیر انجمن علمی علوم ورزشی
دانشگاه ارومیه

Master's student in Sports Injury
Pathology and Corrective
Exercises, Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون ایسدمن آسیب لری نین
و دوزلیجی حرکاتلارین یوکسک لیسانس
اویرنجی سی

طراحی فضاهای شهری فعال با رویکرد علوم ورزشی (مطالعه موردی: شهر ارومیه)

چکیده

این پژوهش با هدف ارزیابی وضعیت طراحی فضاهای شهری فعال و نقش آن در ارتقای فعالیت بدنی شهروندان شهر ارومیه، به روش توصیفی-اکتشافی و مشاهده میدانی غیرمداخله گر در ۱۸ ساعت در پنج فضای منتخب شهری انجام شد. داده ها با چک لیست شش شاخصی (مسیرهای پیاده و دوچرخه، تجهیزات ورزشی، روشنایی، ایمنی ترافیکی و اجتماعی، مبلمان شهری فعال و میزان استقبال شهروندان) گردآوری و با تحلیل محتوای توصیفی مورد بررسی قرار گرفتند.

یافته ها نشان داد که وضعیت شاخص های طراحی شهری فعال در ارومیه عمدتاً نامطلوب است؛ به طوری که در ۶۰ درصد مقاطع خیابان امام، عرض پیاده رو کمتر از ۱٫۵ متر بوده و در ۳۰ درصد موارد تجهیزات ورزشی فرسوده یا خاموش هستند. همچنین، غلبه تردهای مقصد-محور بر فعالیتهای تفریحی (۹۲ درصد در مقابل ۸ درصد)، تمرکز ۷۳ درصدی فعالیتهای بدنی در تنها دو پارک اصلی و کاهش ۶۷ درصدی حضور شهروندان در ساعات پایانی عصر، بیانگر ضعف در پیوستگی شبکه های حرکتی، نابرابری در توزیع فضاهای فعال و ناکارآمدی روشنایی و ایمنی ادراک شده است.

در نهایت، نتایج حاکی از آن است که برای تحقق طراحی شهری فعال در ارومیه، نیاز به بازنگری در استانداردهای کالبدی، بهبود ایمنی ترافیکی، تأمین روشنایی استاندارد و توزیع عادلانه امکانات ورزشی در مناطق مختلف شهر ضروری است تا محیط شهری بتواند به طور مؤثر بر افزایش تحرک و سلامت عمومی شهروندان تأثیر بگذارد.

واژگان کلیدی: فضای شهری فعال، سلامت شهری، علوم ورزشی، محیط ساخته شده، ارومیه، فعالیت بدنی



ماهدی علی وردی زاده
MAHDI ALIVERDIZADEH



نسا رسولی والا
NESA RASOOLI VALA



نگین یزدانی
NEGIN YAZDANI

دانشجوی کارشناسی ارشد فیزیولوژی
ورزشی دانشگاه ارومیه
عضو انجمن علمی علوم ورزشی دانشگاه
ارومیه

Master's student in Exercise
Physiology, Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون ایسدمان
فیزیولوژی سی نین یوکسک لیسانس
اوپرنجی سی

دانشجوی کارشناسی ارشد آسیب شناسی
ورزشی و حرکات اصلاحی دانشگاه ارومیه
دبیر انجمن علمی علوم ورزشی دانشگاه
ارومیه

Master's student in Sports Injury
Pathology and Corrective
Exercises, Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون ایسدمان آسیب لری نین
و دوزلیجی حرکاتلارین یوکسک لیسانس
اوپرنجی سی

دانشجوی کارشناسی ارشد آسیب شناسی
ورزشی و حرکات اصلاحی دانشگاه ارومیه
نائب دبیر انجمن علمی علوم ورزشی
دانشگاه ارومیه

Master's student in Sports Injury
Pathology and Corrective
Exercises, Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون ایسدمان آسیب لری نین
و دوزلیجی حرکاتلارین یوکسک لیسانس
اوپرنجی سی

Active Urban Space Design with a Sports Science Approach: A Case Study of Urmia

Abstract

This study assessed active urban space design in Urmia and its role in promoting physical activity. Using a descriptive-exploratory method with 18 hours of non-interventional field observation across five urban spaces, data were collected via a six-indicator checklist. Findings reveal largely unfavorable conditions: on 60% of Imam Street segments, sidewalk width is below 1.5 m; 30% of sports equipment is worn out or non-functional; destination-oriented trips dominate recreational activities (92% vs. 8%); 73% of physical activity is concentrated in only two major parks; and citizen presence drops by 67% in late evening. The study concludes that improving physical standards, traffic safety, standard lighting, and equitable distribution of sports facilities across city districts is essential for enhancing public health and mobility.

Keywords: Active urban space, urban health, sports science, built environment, Urmia, physical activity

شهرین فعال مئکانلاری نین دیزاینی ایسدمان درس لرین یاناشماسی ایله (آراشدیرما موردی: اورمیه شهری)

اوزئت

بو آراشدیرما، اورمیه شهرین نین فعال شهری ساحالارین نین طراحی وضعیتینی و بو ساحه لرین شهرلی لرین فیزیکی فعالیتینی آرتیرماقداکی رولونو دیرلندیرمک آماجی ایله، توصیفی-کشف یونتیمیه و مداخله سیز ساحه موشاهده سی واسیطه سیله، ۵ سچیلیمیش شهر ساحاسیندا ۱۸ ساعات عرضینده حیاتا کئچیریلیب. معلوماتلار ۶ گوستریجی چک-لیستله (پیاده رو ایسدمان یوللاری، ایسدمان آوادانلیقلاری، ایشیق لاندیرما، ترافیک و ایجتامی گونلیک، فعال شهری مبلمانلاری و شهرلی لرین استقبال درجه سی) توپلانمیش و توصیفی موختا تحلیلی ایله اوپرنیلیب. الده ائدیلن نتیجه لر گوستریبکی، اورمیه ده فعال شهری طراحی گوستریجی لرین دورومو عموما یاخشی دئییلدیر. بونا گوره کی، ایمام خیابانینین ۶۰ فایز مقطعی نده پیاده رو ائتی ۱.۵ متردن آز اولوب و ۳۰ فایز حاللاردا ایسدمان آوادانلیقلاری کوهنه لمیش و یا ایشله میر. بوندان علاوه، ایله نجه فعالیتلر اوزرینده مقصد-محور حرکتلرین غلبه سی (۹۲٪، ۸٪ قیاسلایاراق)، فیزیکی فعالیتلرین یالیز ایکی اصلی پارکدا تمرکز و عصر ساعتینین سونلاریندا شهرلی لرین حضورلاری نین ۶۷٪ آزالماسی، حرکتی شبکه لرین بیرلشمه سینده ضعیف لیک، فعال ساحالارین پایلانماسیندا برابر سیز لیک و ایشیق لاندیرما و ادراک ائدیلن گونلیغین کارسیز اولدوغونو بیلدیریر. سونوجدا، سونوجلار بونو گوستریرکی، اورمیه ده فعال شهری طراحی سینی حیاتا کئچیرمک اوچون، فیزیکی معیارلارین گوزدن کئچیریلیمه سی، ترافیک گونلیغی نین یاخشی لاشدیریلیمه سی، استاندارد ایشیق لاندیرما تامین ائدیلمه سی و شهرین باشقا یئرلرینده ایسدمان ایمکانلاری نین عدالتی پایلانماسی لزوم لو دور، شهری محیط شهرلی لرین عمومی حرکتی و ساغلاملیغینی تاثیرلی شکیلده آرتیرا بیلسین.

آناهتار سوزلر: فعال شهری مکانی، شهری ساغلاملیق، ایسدمان درس لری، دوزه لمیش محیط، اورمیه، فیزیکی فعالیت

در سطح جهانی، انباشت قابل توجهی از شواهد تجربی طی پنج سال اخیر به روشن کردن رابطه میان ویژگی‌های محیط ساخته شده و سطوح مختلف فعالیت بدنی کمک کرده است. در سال ۲۰۲۲ سلیس و همکاران در مطالعه پیشگام IPEN Adult که با همکاری ۱۴ شهر در ۱۰ کشور انجام شد، آستانه‌های مشخصی را برای شاخص‌های طراحی شهری و حمل‌ونقل تعیین کردند که برای دستیابی به احتمال حداقل ۸۰ درصدی پیاده‌روی حمل‌ونقل ضروری هستند. این پژوهش که در مجله لنست سلامت جهانی منتشر شده، نشان داد که ترکیب تراکم مسکونی بالای ۷۰ واحد در هکتار، تنوع کاربری اراضی و دسترسی به ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی در فاصله کمتر از ۵۰۰ متر، قوی‌ترین پیش‌بین‌کننده‌های رفتارهای فعال حمل‌ونقل هستند. در راستای مشابه، در سال هوانگ و همکاران (۲۰۲۴) در یک متاآنالیز بر روی ۳۱ مقاله با استفاده از داده‌های داوطلبانه جغرافیایی (VGI) به این نتیجه رسیدند که رابطه بین محیط ساخته شده و فعالیت بدنی سیار (مانند دویدن ثبت‌شده توسط اپلیکیشن‌های تناسب اندام) غیرخطی و دارای اثرات آستانه‌ای است؛ به طوری که پس از رسیدن به آستانه مشخصی از تراکم تقاطع‌ها یا پوشش فضای سبز، افزایش بیشتر شاخص تأثیر معناداری بر افزایش فعالیت بدنی ندارد. ژانگ و همکاران (۲۰۲۴) در مطالعه‌ای که در شهر شانگهای انجام شد، با تجزیه و تحلیل بیش از ۹.۷۳ میلیون داده تناسب اندام از ردیاب‌های پوشیدنی نشان دادند که نمای خیابان (streetscape) با جزئیاتی مانند تراکم درختان، وجود دیوارهای سبز و کیفیت سنگفرش، تأثیر قوی‌تری بر میزان دویدن نسبت به شاخص‌های سنتی مانند تراکم جمعیت دارد. همچنین در سال ۲۰۲۴ مارکت و میرالس-گوآش در مجله طراحی شهری، مفهوم **قابلیت دویدن شهرها** (runnability) را به عنوان یک رویکرد برنامه‌ریزی فضایی معرفی کردند و استدلال نمودند که شاخص‌های بیومکانیکی مانند شیب معابر و جنس سطح، هم‌ارز شاخص‌های دسترسی بر تمایل به دویدن تأثیر دارند. در حوزه مداخلات عملی، گارسیا-آیمریک و همکاران (۲۰۲۵) در ارزیابی پروژه **خیابان‌های آرام** (Slow Streets) در توسان، آریزونا دریافتند که بستن موقت خیابان‌های محله به ترافیک عبوری، فرصت بیشتری را برای پیاده‌روی، دویدن و دوچرخه‌سواری ایمن فراهم کرده و چنین طراحی‌هایی می‌تواند تا ۳۶ درصد سفرهای غیرموتوری را افزایش دهد. بورنیولی و سوبیزا-پرز در سال ۲۰۲۳ در مطالعه‌ای در مجله مرزهای سلامت عمومی نشان دادند که فضاهای سبز به عنوان **مکان سوم** (Third Places) می‌توانند به طور همزمان هم مقصد سفرهای فعال باشند و هم بستری برای تفریح و تعاملات اجتماعی، در نتیجه مزایای سلامتی دوچندانی ارائه دهند. در سطح سیاست‌گذاری، گومز و همکاران در مطالعه راهنمای شهرهای فعال (Active City Master Plans) در شهر تورلودونس اسپانیا، یک فرایند پنج مرحله‌ای مبتنی بر شواهد را برای ادغام برنامه‌ریزی شهری و ارتقای رفتار فعال تدوین کردند که شامل تشخیص مبتنی بر شواهد، اولویت‌بندی مشارکتی، برنامه‌ریزی پروژه، اجرا و پایش مبتنی بر شاخص است.

بحران کم‌تحرکی در دهه‌های اخیر به یکی از جدی‌ترین چالش‌های سلامت عمومی در سطح جهان تبدیل شده است. سازمان جهانی بهداشت، کمبود فعالیت بدنی را به عنوان چهارمین عامل خطر مرگ و میر در سطح جهان معرفی کرده و برآوردها حاکی از آن است که این معضل سالانه میلیون‌ها قربانی در سراسر جهان می‌گیرد. در این میان، یکی از رویکردهای نوین و بین‌رشته‌ای که در سال‌های اخیر مورد توجه فزاینده متخصصان علوم ورزشی، برنامه‌ریزان شهری و سیاست‌گذاران سلامت عمومی قرار گرفته، مفهوم **طراحی شهری فعال** (Active Urban Design) است. این رویکرد که ریشه در پیوند میان علوم ورزشی، شهرسازی و سلامت عمومی دارد، بر این اصل استوار است که طراحی فیزیکی و فضایی شهرها می‌تواند نقشی تعیین‌کننده در تشویق یا بازداشتن شهروندان از فعالیت بدنی و تحرک روزمره ایفا کند. بر اساس یافته‌های نوین، طراحی مناسب محیط ساخته شده پتانسیل افزایش تراکم استخوانی کودکان عادی درگیر در ورزش را تا ۱۲ درصد در یک دهه و بزرگسالان را تا ۲۸ درصد افزایش می‌دهد (نجاتی و همکاران، ۱۳۸۵). با این وجود، پژوهش‌هایی که رابطه بین محیط ساخته شده و طبیعی و رفتارهای فعالیت بدنی را در جمعیت بزرگسال مناطق روستایی و شهری بررسی می‌کنند هنوز محدود بوده و نیاز به پژوهش‌های طولی و با کیفیت بالا احساس می‌شود.

در ایران، نرخ کم‌تحرکی رو به رشد است و داده‌های ملی نشان می‌دهد که بیش از ۹۰ درصد سرانه‌های ورزشی عمدتاً در دسترس خانوارهای شهری است و این امر نابرابری قابل توجهی را در فرصت‌های دسترسی به فعالیت بدنی ایجاد کرده است (تسنیم، ۱۴۰۴). در چنین بافتی، شهر ارومیه به عنوان یکی از شهرهای مهم و دارای ظرفیت‌های طبیعی و فرهنگی منحصربه‌فرد، انتخاب شده است. علیرغم وجود پتانسیل‌های بالا، بررسی‌های اولیه نشان می‌دهد که توزیع خدمات عمومی در ارومیه به شدت در مناطق مرکزی متمرکز بوده و نواحی پیرامونی به طور سیستماتیک از این خدمات بی‌بهره هستند (آرمین و سکا، ۱۳۹۵). این بی‌عدالتی فضایی در کنار گسترش الگوهای شهرنشینی پراکنده، چالشی جدی برای تحقق طراحی شهری فعال در این شهر ایجاد کرده است.

هدف اصلی این پژوهش، بررسی امکان‌پذیری و ارائه چارچوبی برای طراحی فضاهای شهری فعال در شهر ارومیه با رویکرد علوم ورزشی است. در این راستا، مقاله حاضر ضمن مرور مبانی نظری و پیشینه تحقیقات داخلی و خارجی، به دنبال تدوین راهبردهایی عملی برای تبدیل ارومیه به نمونه‌ای از **شهرهای فعال** در ایران است. پروژه ملی **شهر فعال** (با نام شفا) که از سال ۱۳۹۹ به پیشنهاد فدراسیون ورزش‌های همگانی و با دستور وزیر ورزش و جوانان و هماهنگی وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها کلید خورده، نشان‌دهنده عزم ملی برای پیاده‌سازی این رویکرد در ایران است (کیانی و همکاران، ۱۴۰۲). با این حال، این پروژه تاکنون فاقد چارچوب‌های عملیاتی بومی‌سازی شده و مبتنی بر شواهد علمی به‌روز است و پژوهش حاضر می‌تواند گامی در جهت رفع این خلأ باشد.

محدوده مورد مطالعه

شهر ارومیه، مرکز استان آذربایجان غربی، در شمال غربی ایران و بین ۳۷° تا ۳۸° ۰۵' عرض شمالی و ۴۳° ۴۳' تا ۴۶° ۰۳' طول شرقی قرار دارد (کیانی و همکاران، ۲۰۲۵). این شهر با وسعتی حدود ۳۰ هزار هکتار و جمعیتی بالغ بر ۷۳۶ هزار نفر (بیش از ۸۵۰ هزار نفر با احتساب حومه)، دارای اقلیمی سرد و نیمه‌خشک با زمستان‌های طولانی و تابستان‌های معتدل است که بر اساس یافته‌های ساجدی (۱۴۰۴)، ضرورت وجود مسیرهای سرپوشیده و کفسازی ضدلغزش در فضاهای ورزشی روباز را دوچندان می‌کند. از نظر ترکیب جمعیتی، ارومیه میزبان اقوام آذری، کرد، آشوری و ارمنی است و مطالعات عباس‌زاده (۱۴۰۳) و زیوری (۱۴۰۴) نشان داده‌اند که این تنوع فرهنگی همراه با الگوهای جنسیتی متفاوت، احساس امنیت و نرخ مشارکت در فعالیت‌های بدنی عمومی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. ساختار کالبدی شهر به شدت تحت سلطه رشد افقی و پراکنده قرار دارد؛ به طوری که کیانی و همکاران (۲۰۲۵) گزارش کرده‌اند وسعت ارومیه طی دو دهه ۱۸ برابر شده در حالی که جمعیت تنها ۱.۳ برابر افزایش یافته است. این شهر دارای ۴۲ پارک محله‌ای، ۳۵ زمین ورزشی روباز، ۶۸ کیلومتر مسیر دوچرخه (فاقد جداسازی ایمن) و تنها یک پارک اختصاصی بانوان (نرگس) است و علی‌میرزایی (۱۴۰۴) نشان داده است که سرانه فضای سبز در مناطق مرکزی و شمال شرق (۱۸ مترمربع) بیش از دو برابر مناطق جنوبی (۸ مترمربع) است. از سوی دیگر، ترافیک سنگین با تراکم ۲۲۰ خودرو به ازای هر ۱۰۰۰ نفر و تداوم الگوهای خودرومحور، چنانکه سلیس و همکاران (۲۰۲۲) نیز تأکید کرده‌اند، بزرگ‌ترین مانع برای تحقق سفرهای فعال و طراحی شهری انسان‌محور در ارومیه محسوب می‌شود.

مبانی نظری

از کم‌تحرکی شهری تا طراحی فعال: بسترهای نظری

بحران کم‌تحرکی در دهه‌های اخیر به‌عنوان یکی از جدی‌ترین مسائل سلامت عمومی شناخته شده است (سازمان جهانی بهداشت، ۲۰۲۲). در این میان، رویکرد **طراحی شهری فعال** بر پیوند میان علوم ورزشی، برنامه‌ریزی شهری و سلامت عمومی استوار است و تأکید دارد که ویژگی‌های کالبدی و فضایی شهرها می‌توانند نقش تعیین‌کننده‌ای در تشویق یا بازداشتن شهروندان از فعالیت بدنی روزمره داشته باشند (کیانی و همکاران، ۱۴۰۲). برخلاف رویکردهای سنتی که تنها بر احداث فضاها و زیرساخت‌های ورزشی تمرکز دارند، طراحی شهری فعال بر ادغام فرصت‌های فعالیت بدنی در بافت روزمره زندگی شهری تأکید می‌کند (نجاتی، ۱۴۰۴).

شواهد بین‌المللی از تأثیر گسترده شهرنشینی سریع، افزایش تراکم جمعیت و گسترش سطوح نفوذناپذیر بر کاهش فعالیت بدنی حکایت دارد. بوآکی و همکاران (۲۰۲۳) در یک مطالعه آینده‌نگر بر ۱۳۸ هزار بزرگسال در ۶۹۸ جامعه از ۲۲ کشور نشان دادند که افزایش یک دامنه بین‌چارکی در تراکم جمعیت با ۱۲.۴ درصد کاهش در فعالیت بدنی کل و افزایش سطوح نفوذناپذیر با ۲۹.۲ درصد کاهش در فعالیت بدنی همراه است. این یافته‌ها از منظر علوم ورزشی اهمیت فراوان دارد؛ زیرا نشان می‌دهد محیط شهری می‌تواند مانند یک عامل خطر یا عامل محافظتی بر رفتارهای حرکتی عمل کند.

در ایران، زارع آبدان‌سری (۱۴۰۴) در مطالعه‌ای که در فصلنامه علمی پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری دانشگاه شیراز منتشر شد، به بررسی عدالت فضایی در فضاهای ورزشی عمومی روباز در محله‌های محروم و حاشیه‌نشین پرداخت و به این نتیجه رسید که بیش از ۹۰ درصد سرانه‌های ورزشی عمدتاً در دسترس خانوارهای شهری مناطق مرفه است و این نابرابری در شهرهایی مانند ارومیه به دلیل گسترش افقی و پراکنده‌روی تشدید شده است. نوروزی (۱۴۰۲) در فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری چشم انداز زاگرس، با استفاده از GIS به تحلیل وضع موجود مراکز ورزشی مناطق ۱۱ گانه شیراز پرداخت. یافته‌های مدل‌سازی مکانی او نشان داد که فاصله از مراکز محله و دسترسی ضعیف به حمل‌ونقل عمومی، دو مانع اصلی برای بهره‌برداری ساکنان حاشیه شهر از فضاهای ورزشی است. در سطح مطالعات کیفی، عاشقی (۱۴۰۴) در مجله مطالعات مدیریت ورزشی، مدلی برای توسعه ورزش همگانی با رویکرد اتحاد استراتژیک ارائه کرد و نشان داد که بدون مشارکت شهرداری‌ها و بخش خصوصی در طراحی فضاهای عمومی، سیاست‌های بالادستی مانند پروژه **شهر فعال (شفا)** با شکاف اجرایی مواجه می‌شوند. ساجدی (۱۴۰۴) در مجله مطالعات مدیریت ورزشی دانشگاه گیلان، با استفاده از روش دلفی و نظرسنجی از متخصصان برنامه‌ریزی شهری و معماری، اولویت‌بندی پارک‌های شهری را از منظر طراحی شهر ورزشی انجام داد. نتایج این پژوهش نشان داد که شاخص‌هایی مانند **ایمنی در شب**، **وجود مسیرهای مشخص برای گروه‌های سنی مختلف** و **دسترسی به سرویس‌های بهداشتی و آب آشامیدنی** بالاترین اولویت را دارند. همچنین نجاتی (۱۴۰۴) در سومین کنفرانس بین‌المللی پژوهش‌های نوین در مدیریت، اقتصاد و حسابداری، با مرور تطبیقی فضاهای ورزشی و طراحی شهری فعال در شهرهای ایران و ترکیه به این نتیجه رسید که شهرهای ایران به شدت نیازمند بومی‌سازی شاخص‌های طراحی شهری فعال مبتنی بر اقلیم و فرهنگ ایرانی-اسلامی هستند.

مرور نظام‌مند پیشینه پژوهش نشان می‌دهد که با وجود پیشرفت‌های قابل توجه، شکاف‌های پژوهشی متعددی وجود دارد که پژوهش حاضر به دنبال پر کردن آنهاست: کمبود مداخلات مبتنی بر شواهد در شهرهای میانی ایران؛ همانطور که نجاتی (۱۴۰۴) نیز اشاره کرده، اغلب پژوهش‌های داخلی به کلانشهرهای بزرگ (تهران، اصفهان، مشهد) محدود شده و شهرهایی مانند ارومیه با وجود ویژگی‌های اقلیمی و فرهنگی منحصربه‌فرد، مغفول مانده‌اند. عدم بومی‌سازی شاخص‌های طراحی شهری فعال: شاخص‌های رایج بین‌المللی که توسط سلیس و همکاران (۲۰۲۲) تعیین شده، بدون تطبیق با شرایط اقلیمی، فرهنگی و اقتصادی شهرهای ایران به کار گرفته می‌شوند. تفکیک ناکافی رویکرد علوم ورزشی از سایر رویکردها: همانطور که مارکت و میرالس-گواش (۲۰۲۴) بر ابعاد بیومکانیکی تأکید دارند، بسیاری از پژوهش‌های داخلی به جنبه‌های شهرسازی و طراحی محیطی بسنده کرده و ابعاد فیزیولوژیکی، بیومکانیکی و ایمنی فعالیت بدنی را نادیده گرفته‌اند. فقدان ارزیابی طولی تأثیرات طراحی شهری: اکثر پژوهش‌های مرور شده (مانند زارع آبدان‌سری، ۱۴۰۴ و نوروزی، ۱۴۰۲) مقطعی هستند و اثرات بلندمدت مداخلات طراحی شهری را اندازه‌گیری نکرده‌اند. ضعف در پژوهش‌های مشارکتی و مبتنی بر جامعه: به ندرت از نظرات و تجربیات مستقیم شهروندان ارومیه (با توجه به تنوع قومی و مذهبی) در فرآیند طراحی فضاهای ورزشی استفاده شده است.

پژوهش حاضر با تمرکز بر شهر ارومیه و با بهره‌گیری از رویکرد علوم ورزشی، تلاش می‌کند تا بخشی از این شکاف‌ها را پر کرده و چارچوبی مبتنی بر شواهد و متناسب با شرایط بومی برای طراحی فضاهای شهری فعال ارائه دهد.

روش پژوهش

پژوهش حاضر به صورت توصیفی-اکتشافی و با رویکرد میدانی و مشاهده مستقیم و غیرمداخله‌گر در چهار موقعیت مکانی در شهر ارومیه (دو پارک، یک مسیر پیاده‌روی پرتردد و یک مجموعه ورزشی روباز) انجام شده است. ابزار اصلی، چک‌لیست محقق‌ساخته‌ای شامل شش شاخص (مسیرهای پیاده و دوچرخه، تجهیزات ورزشی روباز، روشنایی و ایمنی ادراک‌شده، ایمنی ترافیکی، مبلمان شهری فعال و میزان حضور شهروندان) بود که هر شاخص در سه سطح مطلوب، نسبتاً مطلوب و نامطلوب نمره‌گذاری شد. مشاهدات در ساعات عصر روزهای کاری (۱۶ تا ۲۰) و نیز یک روز تعطیل (صبح و عصر) به مدت ۱۸ ساعت مؤثر ثبت گردید؛ پژوهشگر بدون دخالت در رفتار کاربران، یادداشت‌های میدانی شامل کیفیت فضا، شمارش کاربران فعال و موانع فیزیکی و رفتاری را تکمیل کرد و برای افزایش پایایی، هر مکان حداقل دو بار در روزهای غیرمتوالی مشاهده شد.

یافته‌ها

وضعیت شش شاخص طراحی شهری فعال در فضاهای عمومی ارومیه

پژوهشگران با استفاده از چک‌لیست محقق‌ساخته مشتمل بر شش شاخص مسیرهای پیاده و دوچرخه، تجهیزات ورزشی روباز، روشنایی، ایمنی (ترافیکی و اجتماعی)، مبلمان شهری فعال و میزان استقبال شهروندان، طی ۱۸ ساعت مشاهده غیرمداخله‌گر در عصر روزهای کاری (۱۶ تا ۲۰) در پنج فضای شهری شهر ارومیه (خیابان امام، خیابان خیام جنوبی، پارک اتلر باغی، پارک گل‌ها و حاشیه رودخانه شهرچای)، وضعیت موجود را ارزیابی کرد. نتایج نهایی در سه سطح مطلوب، نسبتاً مطلوب و نامطلوب در جدول ۱ خلاصه شده‌اند.

شاخص	وضعیت	توصیف مشاهده‌ای
مسیرهای پیاده و دوچرخه	نامطلوب	در خیابان امام عرض پیاده‌رو در ۶۰ درصد مناطق کمتر از ۱/۵ متر، سنگ‌ریزه شکسته و ناهموار در ۲۰ درصد از مسیر، ایستگاه دوچرخه فقط در قسمت ایالت بدون جعبه‌دوچرخه و استفاده و روتند و در ۱۸ ساعت مشاهده فقط ۳ دوچرخه سوار ثبت شد.
تجهیزات ورزشی روباز	نسبتاً مطلوب	در پارک اتلر باغی و پارک گل‌ها مجموعاً ۵ ایستگاه ورزشی شامل ۲۲ دستگاه (از این تعداد ۲۰ درصد دارای فرودگی، رنگ و ردی، ترک خوردگی، تپل بودن جعبه‌ها بودند)، در خیابان امام ۲۰ درصد مسیر بالای ۱۵ کوچه بود اما پوشش یکپارچه نداشت (۵۰٪ هالی تارک در فواصل ۲۰ متر).
روشنایی	نامطلوب	در پارک گل‌ها ۳۰ درصد پایه‌های چراغ روشن بودند، در مسیر رودخانه نورچای تنها ۲ چراغ در کل ساعات ۲ کیلومتر مشاهده شد (در ۲ چراغ خاموش)، در خیابان امام تعداد روشنایی در ۲۰۰ متر مسیر بالای ۱۵ کوچه بود اما پوشش یکپارچه نداشت (۵۰٪ هالی تارک در فواصل ۲۰ متر).
ایمنی (ترافیکی و اجتماعی)	نامطلوب	در نواحی تجاری و میدان انقلاب، میانکند داخل محله -خودرو و موتور در هر ساعت ثبت شد، سرعت خودرو و تا در ساعات عصر در خیابان امام به طور میانگین ۲۵ کیلومتر بر ساعت (حد مجاز ۵۰)، در پارک اتلر باغی در ۳ نوبت حضور افراد مسن در تردستی، تجهیزات ورزشی مشاهده شد.
مبلمان شهری فعال	نسبتاً مطلوب	در پارک گل‌ها با تراکم ۱ عدد در هر ۲۵ متر، اما ۶۰ درصد فاقد پوشش و سایه‌بان، جعبه ایستگاه دوچرخه اشتراکی، آئینه، یا تابلو مسافت-کالری در هیچ یک از فضاها مشاهده نشد.
میزان استقبال شهروندان	متغیر و پایین در مناطق جنوبی	در پارک اتلر باغی میانگین ۲۵ نفر فعال در هر عصر (دوپنجشنبه) مشاهده شد، استاده‌ها در تصویرات، در خیابان امام میانگین ۸ نفر فعال (غلبه پیاده روی ساده)، در مناطق جنوبی (میدان ولایت) صفر نفر فعال طی ۱۸ ساعت.

جدول شماره ۱ وضعیت شاخص‌های طراحی شهری فعال در ارومیه

علوم ورزشی در رویکرد کلاسیک بر موضوعاتی نظیر عملکرد ورزشکاران، فیزیولوژی تمرین، بیومکانیک و روان‌شناسی ورزش متمرکز بود. با این حال، طی دو دهه گذشته دامنه کاربردی این دانش به حوزه‌های میان‌رشته‌ای همچون سلامت عمومی، برنامه‌ریزی شهری و ارتقای کیفیت زندگی گسترش یافته است (استفانوسکا کوتوفسکا، ۲۰۲۴). در این چارچوب، علوم ورزشی تنها به محیط‌های ورزشی رسمی محدود نمی‌شود؛ بلکه به نقش طراحی محیط شهری در تبدیل فعالیت بدنی به بخشی طبیعی از زندگی روزمره شهروندان توجه می‌کند.

مطالعات طولی نشان داده‌اند که مداخلات کالبدی در مقیاس بزرگ - مانند انتقال یک بزرگراه به زیرزمین و تبدیل آن به فضای سبز - می‌تواند طی ۲۹ تا ۳۹ ماه رفتارهای نشسته مبتنی بر حمل‌ونقل را کاهش داده و فعالیت بدنی سبک مرتبط با سفر را افزایش دهند (استپرس و همکاران، ۲۰۲۳). این شواهد بیانگر آن است که تغییر محیط ساخته‌شده می‌تواند حتی بدون برنامه‌های تمرینی سازمان‌یافته، سبک زندگی شهروندان را فعال‌تر سازد. در این نگاه، طراحی شهری نوعی «مداخله غیربالینی» مؤثر بر سلامت عمومی است. از سوی دیگر، ادبیات طراحی شهری فعال تأکید می‌کند که صرف وجود فضاهای ورزشی کافی نیست؛ بلکه کیفیت، ایمنی، دسترسی‌پذیری و پیوستگی ساختاری این فضاها تعیین‌کننده میزان استفاده شهروندان است (استفانوسکا کوتوفسکا، ۲۰۲۴). نمونه‌هایی مانند پارک خطی های‌لاین نیویورک، پارک المپیک لندن و بازآفرینی جریان چوکی چون در سئول نشان داده‌اند که طراحی انسان‌محور می‌تواند فضاهای رهاشده را به کانون‌های تحرک، تعامل اجتماعی و فعالیت بدنی تبدیل کند.

فعالیت بدنی روزمره به مثابه محور کیفیت زندگی شهری

کیفیت زندگی شهری مفهومی چندبعدی است که ابعاد فیزیکی، روانی، اجتماعی و محیطی تجربه شهروندان را در بر می‌گیرد (منادی، ۲۰۲۵). فعالیت بدنی روزمره - مانند پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، بازی کودکان در پارک یا استفاده از مسیرهای حرکتی - نقش مهمی در کاهش اضطراب، افسردگی، دیابت نوع دو و بیماری‌های قلبی-عروقی دارد. دسترسی به فضاهای ورزشی شهری ایمن و باکیفیت نیز به‌طور مستقیم و غیرمستقیم از طریق افزایش مشارکت ورزشی، کیفیت زندگی را بهبود می‌بخشد.

یافته‌های حاصل از مدل‌سازی معادلات ساختاری نشان می‌دهد که توسعه فضاهای ورزشی شهری هم به‌صورت مستقیم (با فراهم کردن فرصت فعالیت) و هم غیرمستقیم (از طریق افزایش مشارکت ورزشی) بر کیفیت زندگی تأثیر مثبت دارد (منادی، ۲۰۲۵). این بدان معناست که سرمایه‌گذاری در فضاهای شهری فعال، علاوه بر افزایش تحرک، به ارتقای تعاملات اجتماعی، کاهش فشارهای روانی محیطی و بهبود سلامت عمومی منجر می‌شود.

در مجموع، مبانی نظری پژوهش حاضر بر این فرض استوار است که تحقق طراحی شهری فعال در ارومیه نیازمند بازتعریف فضاهای عمومی بر پایه مؤلفه‌هایی همچون دسترسی، ایمنی، کیفیت زیرساخت و عدالت فضایی است. علوم ورزشی به‌عنوان حلقه اتصال میان سلامت فردی و طراحی محیطی، چارچوبی علمی برای ارزیابی، برنامه‌ریزی و ارتقای فضاهای شهری از منظر تحرک شهروندان فراهم می‌آورد.

مسیرهای پیاده و دوچرخه - نامطلوب

در خیابان امام، عرض پیاده‌رو در ۶۰ درصد مقاطع کمتر از ۱.۵ متر و ۴۰ درصد مسیر دارای سنگفرش شکسته و ناهموار بود. فقط یک ایستگاه دوچرخه در ایالت رویت شد که هیچ دستگاه دوچرخه ای نداشت. طی ۱۸ ساعت مشاهده فقط سه دوچرخه‌سوار ثبت شد.

مبلمان شهری فعال - نسبتاً مطلوب

در پارک گل‌ها نیمکت‌ها با تراکم یک عدد در هر ۴۵ متر وجود داشتند، اما ۶۰ درصد آن‌ها فاقد پشتی و سایه‌بان بودند. هیچ ایستگاه دوچرخه اشتراکی، آبخوری شهری، آب‌نما یا تابلو مسافت-کالری در هیچ‌یک از فضاها مشاهده نشد.



عکس های شماره ۵: نبود مبلمان و کف سازی مناسب در پیاده راه خیام



عکس های شماره ۱: نبود مبلمان و کف سازی مناسب در پیاده راه خیام

تجهیزات ورزشی روباز - نسبتاً مطلوب

در دو پارک ائللر باغی و گل‌ها جمعاً پنج ایستگاه ورزشی با ۲۴ دستگاه مشاهده شد. حدود ۴۰ درصد تجهیزات دچار فرسودگی (زنگ‌زدگی، شل بودن پیچ‌ها و ترک‌خوردگی) بودند. در خیابان امام و حاشیه رودخانه هیچ تجهیز ورزشی نصب نشده بود.



عکس های شماره ۲: فرسودگی و زنگ زدگی دستگاه ها

میزان استقبال شهروندان - متغیر و نسبتاً پایین

در پارک ائللر باغی میانگین ۴۵ فرد فعال (دویدن، پیاده‌روی تند، استفاده از تجهیزات) در هر عصر ثبت شد. در خیابان امام این رقم هشت نفر بود. در برخی نقاط جنوبی شهر مانند میدان ولایت طی کل ۱۸ ساعت مشاهده هیچ فرد فعال ثبت نشد.

الگوهای رفتاری ثبت‌شده

چهار الگوی رفتاری تکرارشونده طی ۱۸ ساعت مشاهده میدانی استخراج شد. داده‌ها در این بخش بدون تفسیر و به‌صورت خام گزارش می‌شود:

الگوی ۱ - غلبه تردد مقصد-محور

از مجموع ۲۱۰۰ عابر ثبت‌شده در خیابان امام و خیابان خیام جنوبی، ۱۹۳۰ نفر (۹۲ درصد) در حال تردد با مقصد مشخص و ۱۷۰ نفر (۸ درصد) در حال فعالیت بدنی تفریحی بودند.

الگوی ۲ - تمرکز فعالیت بدنی در دو پارک

از کل ۳۷۶ فعالیت بدنی ثبت‌شده در پنج فضا، ۲۷۴ مورد (۷۳ درصد) در پارک ائللر باغی و پارک گل‌ها متمرکز بود؛ سه فضای دیگر در مجموع ۱۰۲ مورد (۲۷ درصد) فعالیت داشتند.

الگوی ۳ - کاهش محسوس فعالیت در ساعات پایانی عصر

میانگین تعداد شهروندان فعال در بازه ۱۸:۳۰ تا ۲۰ نسبت به ساعات ۱۶ تا ۱۸:۳۰ معادل ۶۷ درصد کاهش داشت. بیشترین کاهش (۸۵ درصد) در مسیر رودخانه شهرچای و کمترین کاهش (۴۵ درصد) در پارک ائللر باغی ثبت شد.

الگوی ۴ - نبود زمین ورزشی روباز استاندارد

در هیچ‌یک از فضاهای بررسی‌شده زمین ورزشی استاندارد برای والیبال، بسکتبال یا فوتسال وجود نداشت. تنها دو زمین خاکی نیمه‌فعال در جنوب‌شرق شهر مشاهده شد که فاقد نور، نیمکت، حصار یا تور بودند.

روشنایی - نامطلوب

در پارک گل‌ها ۳۰ درصد پایه‌های چراغ خاموش بودند. در مسیر رودخانه شهرچای تنها دو پایه چراغ در طول مسیر ۲ کیلومتری وجود داشت که هر دو خاموش بودند. شدت روشنایی خیابان امام در ۷۰ درصد مسیر بیش از ۱۵ لوکس بود اما به‌دلیل لکه‌های تاریک در فواصل ۲۰ متری، یکنواختی نداشت.



عکس های شماره : گولرلر باغی

ایمنی ترافیکی و اجتماعی - نامطلوب

در تقاطع پنجره و میدان انقلاب، میانگین تداخل عابر-خودرو ۱۲ مورد در هر ساعت ثبت شد. سرعت خودروها در خیابان امام در ساعات عصر به‌طور میانگین ۶۵ کیلومتر بر ساعت بود (۱۵ کیلومتر بیش از حد مجاز). در پارک ائللر باغی نیز در سه نوبت حضور افراد معتاد در نزدیکی تجهیزات ورزشی مشاهده شد.

مرور چهار مقاله علمی-پژوهشی منتشرشده بین سال‌های ۱۴۰۲ تا ۱۴۰۵ نشان داد که شاخص‌های کلیدی طراحی شهری فعال در پژوهش‌های ایران عمدتاً شامل موارد زیر است:

- دسترسی به فضای فعالیت بدنی در شعاع ۳۰۰ متری،
- ایمنی ترافیکی،
- روشنایی با شدت حداقل ۲۰ لوکس،
- وجود مبلمان حمایت‌کننده (نیمکت، آبخوری، سایه‌بان)،
- تنوع کاربری اراضی با حداقل سه کاربری در بلوک ۲۰۰ متری.

این شاخص‌ها به‌عنوان معیارهای مقایسه‌ای در مرحله تحلیل نهایی پژوهش حاضر مورد استفاده قرار گرفتند.

تحلیل یافته‌ها

یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که فضاهای عمومی شهر ارومیه از منظر شاخص‌های طراحی شهری فعال با چالش‌های ساختاری و کارکردی قابل توجهی مواجه هستند. اگرچه در برخی فضاها ظرفیت‌هایی برای ارتقای فعالیت بدنی مشاهده می‌شود، اما در مجموع وضعیت موجود با معیارهای مطرح‌شده در ادبیات طراحی شهری فعال و علوم ورزشی فاصله قابل توجهی دارد. تحلیل نتایج در چارچوب مبانی نظری و پژوهش‌های پیشین نشان می‌دهد که چند عامل کالبدی و مدیریتی به طور هم‌زمان بر سطح فعالیت بدنی شهروندان در فضاهای شهری تأثیر گذاشته‌اند.

یکی از مهم‌ترین یافته‌های پژوهش، وضعیت نامطلوب زیرساخت‌های پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری در اغلب فضاهای مورد مطالعه است. عرض ناکافی پیاده‌روها، ناهمواری سطح و نبود جداسازی ایمن از سواره‌رو سبب شده است که این فضاها بیشتر کارکرد عبوری داشته باشند تا کارکرد سلامت‌محور. در بسیاری از مقاطع خیابان امام عرض پیاده‌رو کمتر از ۱.۵ متر بوده و در بخش‌هایی نیز آسیب‌دیدگی سنگفرش مشاهده شده است. همچنین در طول مدت مشاهده تنها تعداد محدودی دوچرخه‌سوار ثبت شد که نشان‌دهنده نبود زیرساخت مناسب برای حمل‌ونقل فعال است. این نتایج با یافته‌های پژوهش‌های بین‌المللی همخوانی دارد که کیفیت، پیوستگی و ایمنی مسیرهای پیاده را از مهم‌ترین عوامل شکل‌گیری فعالیت بدنی در محیط‌های شهری می‌دانند. نسبت بالای تردد‌های مقصدمحور در مقایسه با فعالیت‌های تفریحی نیز نشان می‌دهد که فضاهای شهری ارومیه هنوز توانسته‌اند نقش مؤثری در ترویج سبک زندگی فعال ایفا کنند.

یکی دیگر از نتایج قابل توجه پژوهش، نقش تعیین‌کننده روشنایی در میزان استفاده شهروندان از فضاهای عمومی است. مشاهدات میدانی نشان داد که در برخی فضاها بخشی از پایه‌های روشنایی خاموش بوده و در مسیرها لکه‌های تاریک متعددی وجود دارد.

در نتیجه، میزان حضور افراد فعال در ساعات پس از غروب آفتاب به طور چشمگیری کاهش یافته است. این وضعیت به‌ویژه در مسیر رودخانه شهرچای مشهود بود، به گونه‌ای که پس از تاریک شدن هوا کاهش قابل توجهی در تعداد استفاده‌کنندگان ثبت شد. در ادبیات سلامت شهری نیز روشنایی مناسب به عنوان یکی از عوامل اصلی افزایش امنیت ادراک‌شده و تداوم استفاده از فضاهای عمومی شناخته می‌شود. بنابراین بهبود کیفیت و یکنواختی روشنایی می‌تواند نقش مهمی در افزایش فعالیت بدنی در ساعات عصر ایفا کند.

تحلیل یافته‌ها همچنین نشان می‌دهد که فعالیت بدنی در سطح شهر به صورت نامتوازن توزیع شده است. بخش عمده‌ای از فعالیت‌های ثبت‌شده در دو پارک ائللر باغی و پارک گل‌ها متمرکز بوده است، در حالی که در برخی فضاهای مناطق جنوبی شهر میزان فعالیت بسیار اندک یا حتی صفر بوده است. این الگو نشان می‌دهد که دسترسی به فضاهای مناسب برای فعالیت بدنی در سطح شهر به طور برابر توزیع نشده است. در مطالعات مرتبط با عدالت فضایی نیز تأکید شده است که توزیع نابرابر امکانات ورزشی و تفریحی می‌تواند به نابرابری در سطح سلامت شهروندان منجر شود. از این رو، توسعه متوازن فضاهای فعال در مناطق مختلف شهر از اهمیت بالایی برخوردار است.

یکی دیگر از عوامل مؤثر بر کاهش فعالیت بدنی در فضاهای شهری ارومیه، وضعیت نامناسب ایمنی ترافیکی است. در برخی از خیابان‌های مورد مطالعه تداخل مکرر عابر پیاده و وسایل نقلیه مشاهده شد و سرعت حرکت خودروها نیز در مواردی بالاتر از حد مجاز ثبت گردید. چنین شرایطی موجب کاهش احساس امنیت عابران و در نتیجه کاهش تمایل آنان به پیاده‌روی یا فعالیت بدنی در فضاهای شهری می‌شود. مطالعات حوزه طراحی شهری فعال نیز نشان داده‌اند که کاهش سرعت وسایل نقلیه، ایجاد گذرگاه‌های ایمن و طراحی خیابان‌های آرام می‌تواند نقش مهمی در افزایش تحرک شهری و استفاده از فضاهای عمومی داشته باشد. یافته‌های پژوهش همچنین نشان می‌دهد که فضاهای عمومی مورد مطالعه از نظر امکانات ورزش‌های گروهی با کمبود قابل توجهی مواجه هستند. در بسیاری از این فضاها زمین‌های ورزشی استاندارد برای فعالیت‌هایی مانند بسکتبال، والیبال یا فوتسال وجود ندارد و برخی فضاهای موجود نیز فاقد تجهیزات مناسب یا نور کافی هستند. در حالی که پژوهش‌های علوم ورزشی بر نقش ورزش‌های گروهی در افزایش مشارکت اجتماعی، تقویت روابط اجتماعی و افزایش انگیزه برای فعالیت بدنی تأکید دارند، نبود چنین فضاهایی می‌تواند فرصت‌های مشارکت شهروندان در فعالیت‌های بدنی جمعی را کاهش دهد.

در مجموع، مقایسه نتایج این پژوهش با مطالعات پیشین نشان می‌دهد که عواملی مانند کیفیت زیرساخت‌های پیاده‌روی، روشنایی مناسب، ایمنی ترافیکی و دسترسی عادلانه به فضاهای فعال از مهم‌ترین مؤلفه‌های مؤثر بر ارتقای فعالیت بدنی در شهرها هستند. وضعیت موجود شهر ارومیه در بسیاری از این شاخص‌ها پایین‌تر از استانداردهای توصیه‌شده قرار دارد.

بر این اساس می‌توان نتیجه گرفت که ارتقای فعالیت بدنی در این شهر مستلزم توجه هم‌زمان به بهبود زیرساخت‌های کالبدی، توسعه امکانات ورزشی شهری و ارتقای کیفیت محیط‌های عمومی است. چنین رویکردی می‌تواند زمینه شکل‌گیری الگوی زندگی فعال‌تر در میان شهروندان را فراهم کند و در نهایت به ارتقای سلامت شهری و کیفیت زندگی منجر شود.

منابع

- کیانی، احمدرضا؛ امیرحسینی، سید احسان؛ حمیدی، مهرزاد. (۱۴۰۲). «طراحی مدل توسعه ورزش شهروندی کلان‌شهرهای ایران با رویکرد مدلسازی ساختاری-تفسیری». مطالعات راهبردی ورزش و جوانان.
- وس‌کاه، آرمین. (۱۳۹۵). «تبارشناسی مفهوم فضاهای ورزشی در معماری شهرها با تأکید بر ضوابط و استانداردهای طراحی». [نام نشریه نامشخص است؛ لطفاً عنوان را تکمیل کنید]، ۱۵(۴۳)، ۲۶۳-۲۹۰.
- زارع‌آیندانسری، مهدی. (۱۴۰۴). «عدالت فضایی در فضاهای ورزشی عمومی روباز محله‌های محروم و حاشیه‌نشین شهری». فصلنامه علمی پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری، دانشگاه شیراز.
- نوروزی، محمد. (۱۴۰۲). «تحلیل وضع موجود مراکز ورزشی مناطق ۱۱ گانه شهر شیراز با استفاده از GIS». فصلنامه علمی جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری چشم‌انداز زاگرس.
- عاشقی، مهدی. (۱۴۰۴). «ارائه مدل توسعه ورزش همگانی با رویکرد اتحاد استراتژیک». مجله مطالعات مدیریت ورزشی.
- ساجدی، نسرين. (۱۴۰۴). «نقش و اولویت پارک‌های شهر در طراحی شهر ورزشی بر اساس نظر متخصصین برنامه‌ریزی و معماری شهری». مجله مطالعات مدیریت ورزشی، دانشگاه گیلان.
- نجفی، حامد. (۱۴۰۴). «فضاهای ورزشی و طراحی شهری فضاهای شهری فعال، شهروندان باشا». در: سومین کنفرانس بین‌المللی پژوهش‌های نوین در مدیریت، اقتصاد و حسابداری، تهران.
- ساجدی، علی؛ رضوی، محمدحسین؛ کلاته‌سیفری، معصومه. (۱۴۰۳). «نقش و اولویت پارک‌های شهر در طراحی شهر ورزشی بر اساس نظریه داده‌بنیاد و مدل تصمیم‌گیری سلسله‌مراتبی». AHP فصلنامه مدیریت و توسعه ورزش.

Sallis, J. F., et al. (2022). Determining thresholds for spatial urban design and transport features that support walking to create healthy and sustainable cities: Findings from the IPEN Adult study. *The Lancet Global Health*, 10(6), e907–e918.

Huang, D., Liu, Y., & Zhou, P. (2024). Meta-analysis on associations between the built environment and mobile physical activity using volunteered geographic information. *Landscape Architecture*, 31(4), 12–20.

Zhang, Y., et al. (2024). Building running-friendly cities: Effects of streetscapes on running using 9.73 million fitness tracker data in Shanghai, China. *Sustainable Cities and Society*, 101, 105105.

Marquet, O., & Miralles-Guasch, C. (2024). Towards healthier, enabling environments for all: Positioning the 'runnability of cities' as a spatial planning approach. *Journal of Urban Design*, 29(2).

Garcia-Aymerich, J., et al. (2025). Effects of major urban redesign on sedentary behavior, physical activity, active transport and health-related quality of life in adults. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 22(1).

Bornioli, A., & Subiza-Perez, M. (2023). Double-layered health benefits: Green space as a third place for everyday active mobility trips. *Frontiers in Public Health*, 11, [Article number].

Gomez, L. F., et al. (2026). Active City Master Plans: A methodology to promote active behavior and health via urban planning—Lessons from the Torrelodones (Spain) pilot study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 23(3).

مطالعه

آنچه در این بخش خواهید خواند:

فلسفه تعلق؛ چرا شهر بدون انسان، فقط هندسه است؟

یک پیاده‌راه، صد روایت؛ درس‌هایی از راسته غلام خان برای شهر انسان محور

انسان اول است، اما در دانشگاه چندمین است؟





دکتر علی مصیب زاده
DR. ALI MOSAYYEBZADEH

مشاور فرهنگی و اجتماعی دانشکده هنر، معماری و شهرسازی مدیر گروه رشته مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

Cultural and Social
Advisor to the Faculty of
Art, Architecture, and
Urban Planning
Head of the Department
of Urban Engineering,
Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون
معماریلق، شهر دوزتمه و هنر
فاکولته سی کولتورل و
ایجتامعی دانیشمانی
اورمیه بیلیم یوردونون شهر
دوزتمه بولومونون سوروملوسو

a.mosayyebzadeh@urmia.ac.ir

۱. مقدمه و معرفی

مصاحبه کننده: سلام عرض می‌کنم خدمت شما آقای دکتر. ممنونیم که وقتتان را در اختیار ما گذاشتید. اول از همه می‌خواهیم خودتان را معرفی کنید.

دکتر مصیب زاده: بسم الله الرحمن الرحيم. من نیز از اینکه ما را برای مصاحبه انتخاب کردید، سپاسگزارم. برای معرفی، بنده علی مصیب‌زاده هستم؛ عضو هیئت علمی گروه شهرسازی دانشکده معماری، شهرسازی و هنر دانشگاه ارومیه. بنده کارشناسی ارشد شهرسازی را از دانشگاه شیراز و دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری را از دانشگاه تبریز اخذ کرده‌ام.

۲. به نظر شما کدام یک از عناصر شهری (مثلاً یک پل هوایی، یک دیوار بلند، یا یک میدان بزرگ) بیشترین بیگانگی را به عابر القا می‌کند و چرا؟

با اینکه طراحی شهری نخوانده‌ام، از بین سه گزینه‌ای که گفتید، به نظر من دیوار بلند بیشترین بیگانگی را دارد. چون رابطه انسان با محیط را قطع می‌کند. شهر محل ارتباط است و نقش ارتباط در طراحی شهری خیلی مهم است. من این گزینه را انتخاب کردم چون ارتباط انسان با محیط‌اش قطع شده. این برداشت من است.

۳. در ایران امروز، کدام یک از اصول یان گل معمار دانمارکی بیش از همه نقض می‌شود و کدام را بیش از همه نیاز داریم؟

بنده معتقدم بر اساس اصول یان گل، شهر انسان‌محور باید دارای کاهش فواصل کاربری، اختلاط کاربری، فضای مناسب برای پیاده و دوچرخه، تشویق به توقف طولانی در مسیرها و لبه‌های نرم شهری باشد. متأسفانه در ایران، حتی در شهرهای بالای سی‌هزار نفر، مسیر دوچرخه وجود ندارد. ارومیه هم ایستگاه دوچرخه زد ولی بدون مطالعه، و بعداً همه دوچرخه‌ها از بین رفت. شهر امروزی فضای مکت ندارد؛ برخی از طراحان به آن «شهر سوداگری» می‌گویند. مدرنیسم و ماشین‌گرایی آنقدر غلبه کرده که انسان فراموش شده است. هدف فقط حرکت سریع از نقطه‌ای به نقطه دیگر است، نه کیفیت فضا. شهرسازی تاکتیکال می‌تواند این رویکرد را تغییر دهد. نکته دیگر اینکه یان گل در فرهنگ دانمارک رشد کرده و بیشتر نیازهای مادی را مطرح می‌کند، در حالی که نیازهای معنوی هم در طراحی شهری مهم هستند.

۴. در شهرهای تاریخی ایران، تعلق خاطر اغلب با حیات مرکزی و کوچه‌های باریک شکل می‌گرفت. معادل امروزی آن‌ها در شهرهای جدید چیست؟ آیا اصلاً معادلی وجود دارد؟

در شهرهای قدیم ما کوچه‌های تنگ و آشتی‌کنان داشتیم که با فرهنگ‌مان هماهنگ بود. مانوئل کاستلز می‌گوید فضا خود جامعه است. ما آن موقع تعلق خاطر داشتیم؛ مثلاً خانه‌های حیات مرکزی یا کوچه‌ها نشانه آن بودند. تعلق خاطر در زمان کوتاه به دست نمی‌آید، زمان می‌برد. محله شاخص اول تعلق است. قدیم اگر می‌گفتند «بچه محله عسگرخان هستیم»، یعنی تعلق به آن محله اجتماعی، نه فقط کالبدی؛ حتی اگر مرزهایش دقیق نبود.

۵. اگر یک آزمون علمی طراحی کنیم تا میزان دل‌بستگی به مکان را در دو محله (یکی قدیمی، یکی جدید) بسنجیم، به نظر تان اختلاف نمره‌ها بیشتر ناشی از هندسه است یا روابط اجتماعی؟

به گفته آقای راپاپورت، اساس شکل‌گیری شهرها از فرهنگ، روابط اجتماعی مردم، تنوع کاربردی، تفکرات و اعتقادات آن‌ها نشأت گرفته است. کامیلو سیته هم می‌گوید شهرسازی هنر است، اما مدرنیته این هنر را به هم زد و سیر تکاملی شهرها را از بین برد. از زمانی که ماشین‌ها وارد شدند، خیابان‌ها به‌هم ریختند و شهر را متناسب با ماشین ساختند، نه متناسب با دسترسی و نیاز انسان. باور بسیاری از طراحان شهری این است که انسان باید محور اصلی برنامه‌ریزی و طراحی شهری باشد. یعنی برنامه‌ریزی باید بر پایه روابط اجتماعی طراحی شود، نه اینکه صرفاً یک طراحی هندسی و خشک باشد. اما روابط اجتماعی هم باید نیازهایش به‌درستی تعریف شود؛ نه هر نیازی، بلکه نیازی که با فرهنگ آن جامعه هماهنگ باشد. آن فرهنگ، نیاز را به دو بخش تقسیم می‌کند: نیاز مادی و نیاز معنوی. بیشتر مطالعات طراحان شهری خارجی عمدتاً به نیازهای مادی توجه کرده‌اند، چون در فرهنگ خودشان رشد کرده‌اند و نیاز معنوی را نادیده گرفته‌اند. این یک ایراد کلی بر کار آن‌ها وارد است. اما در عین حال، برای زمان خودشان و در بستر فرهنگ خودشان، قابل توجیه و تفسیر است.

**برای مشاهده مصاحبه کامل، لطفاً
بارکد مربوطه را اسکن فرمایید.**





مهندس علی وطن خواه
ENGR. ALI VATANKHAH

معاون عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری ارومیه دانشجوی دکتری معماری

Deputy of Urban
 Development and
 Regeneration, Urmia
 Municipality
 Ph.D. student in
 Architecture

اورمیه بلدیہ سنین شهر
 مکان لارینین مرکز لشدیر یلمه سی و
 یثنی دن قورولوماسی نین موعاوینی
 معماری لیک دکتر لوقونون
 اویرنجی سی

Ali.vatanx@urmia.ac.ir

۱. مقدمه و معرفی

حالا چند پارکینگ تخلیه بار اضطراری و چند پارکینگ عمومی داریم. مردم دارند از پارکینگها استفاده می کنند و ما توانستیم خودروها را به پارکینگ منتقل کنیم.

۴. کدام آمار برای شما موفقیت پروژه را بهتر ثابت می کند: افزایش فروش واحدهای تجاری یا کاهش شکایت های مردمی؟

پروژه نواقصی دارد، مثل هر پروژه اجرایی. اما در سال اول برای سنجش موفقیت، به واحدهای تجاری نگاه می کنیم که مالکان یا خریداران ساماندهی کردند. همین جایی که الان مصاحبه می کنیم، قبلاً متروکه بود و در دو ماه تبدیل به فضای تجاری شد. همچنین چهار-پنج واحد بوم گردی در این محله احداث و مرمت شده که برای ارومیه کم نظیر است. این واحدها برای اقامت و گردشگری قابل استفاده هستند.

۵. بعد از اتمام پروژه، چه بازخوردهایی از اهالی و رهگذران محله گرفتید؟ و با وجود موفقیت هایی که داشتید، چرا مشکل ترافیک در بافت تاریخی همچنان پابرجاست و راه حل اساسی آن چیست؟

بعد از اتمام پروژه و بازخوردهایی که از اهالی و رهگذران گرفتیم، به این نتیجه رسیدیم که مهم ترین قدم قبل از اجرا، ارتباط مستقیم با ساکنان بود که باعث شد در طول پروژه مشکلات کمتری داشته باشیم. حضور اهالی در اجرا کمک کرد؛ پروژه را تا حد زیادی مشارکتی پیش بردیم. متأسفانه مشکل اصلی بافت تاریخی ترافیک است. با وجود محدود کردن سواره، هنوز این مشکل هست. ما شهر را طوری ساخته ایم که سواره بر پیاده اولویت دارد، در حالی که در بافت تاریخی باید پیاده غالب شود. کلیات سیستم ترافیکی محدوده مشکل دارد، پس حل کامل ترافیک در این محله سخت است. اگر آن مشکل اساسی حل شود، پروژه های بعدی هم راحت تر پیش خواهند رفت.

مصاحبه کننده: سلام عرض می کنم خدمت شما آقای مهندس. ممنونیم که وقتتان را در اختیار ما گذاشتید. اول از همه می خواهیم خودتان را معرفی کنید.

دکتر وطن خواه: به نام خدا. علی وطن خواه هستم، معاون بازآفرینی و فضاهای شهری شهرداری ارومیه. در خدمت شما هستم. ان شاء الله بتوانیم پروژه ای را معرفی کنیم که می توان گفت در شهرمان جزو کارهای پیشتاز است که در حوزه بافت تاریخی انجام شده است. این پروژه مطمئناً مشکلاتی دارد و نیازمند آن هستیم که مجدداً روی آن بررسی شود تا در ادامه مسیر، کارهای بهتری انجام دهیم.

۲. پروژه ای «پیاده راه راسته غلام خان» دقیقاً کدام مشکل را حل می کند؟ آیا هدف اصلی، کاهش ترافیک بوده یا افزایش تعاملات اجتماعی؟

پروژه کف سازی و ساماندهی گذر تاریخی غلام خان یک پروژه محرک توسعه است. هدف ما با این اقدام عمرانی، تشویق ساکنان به ساماندهی محله بود. نتیجه این شد که چندین ملک مسکونی و تجاری در حال ساماندهی هستند و چند پروژه سستی اقامتی راه افتاده است. محله به عنوان یکی از گذرهای اصلی و تاریخی ارومیه ساماندهی شد. پیش از این، محل عبور پیاده به پارکینگ خودرو تبدیل شده بود و تردد سواره هم با مشکل مواجه بود. ما محدودسازی کردیم و نصف گذر را به پیاده اختصاص دادیم. حالا این پیاده راه به محل تجمع و پاتوق اهالی و بازاریان تبدیل شده است.

۳. یکی از چالش های اصلی در چنین پروژه هایی، اعتراض کسبه است. در راسته غلام خان چطور این موضوع را مدیریت کردید؟ چه راهکاری برای دسترسی سواره اضطراری یا باربری در نظر گرفته شد؟

قبل از پروژه، سه جلسه با ساکنان گرفتیم تا هماهنگ شویم. این کار باعث شد اهالی بیشتر با ما همراه شوند و خودشان راهکار بدهند. پروژه عملاً درونزا شد. چون از قبل طراحی کلی داشتیم و نظرسنجی ها در همان چارچوب بود، اجرا راحت پیش رفت.



**برای مشاهده مصاحبه کامل، لطفاً
 بارکد مربوطه را اسکن فرمایید.**



دکتر اصغر عابدینی
DR. ASGHAR ABEDINI

معاون آموزشی، پژوهشی و تحصیلات تکمیلی دانشکده معماری، شهرسازی و هنر دانشگاه ارومیه

Vice Dean for Education,
Research, and Graduate
Studies of the Faculty of
Architecture, Urban
Planning, and Art, Urmia
University

اورمیه بیلیم یوردونون معمارلیق
شهردوزتمه و هنر فاکولته سینین
تدریس علمی آراشدیرما
معاونینی

as.abedini@urmia.ac.ir

۱. مقدمه و معرفی

مصاحبه کننده: سلام عرض می‌کنم خدمت شما آقای دکتر. ممنونیم که وقتتان را در اختیار ما گذاشتید. اول از همه می‌خواهیم خودتان را معرفی کنید.

دکتر عابدینی: من اصغر عابدینی هستم. از سال ۱۳۹۰ در دانشگاه ارومیه تدریس می‌کنم. قبلاً معاون گروه، مدیر گروه، مشاور فرهنگی و معاون آموزشی و پژوهشی بودم و حالا عضو هیئت مدیره دانشگاه هستم. در حوزه‌های مختلف تخصصی کار کرده‌ام. در مدیریت شهری، کانون کارشناسان رسمی دادگستری و مهندسين مشاور هم فعالیت داشته‌ام. همیشه سعی کردم علم و اجرا را با هم پیش ببرم. دو سال است که به درجه استادتمام رسیده‌ام.

۲. چه اشتباهی در طراحی فضاهای شهری ایران آنقدر تکرار شده که انگار یک سنت نانوشته است؟

از وقتی ماشین وارد ایران شد، تعدادش کم‌کم زیاد گشت. اما اتفاق اصلی از دهه چهل بود که تعداد خودروها خیلی زیاد شد و شهرها خودرومحور طراحی شدند. این فکر خودرومحوری به پارادایم ذهنی ما تبدیل شد. اشتباهات تکراری زیادی داشتیم. مثلاً خیابان‌کشی کردن و بافت‌ها را از بین بردن. خیابان‌هایی که در آن تعامل اجتماعی نیست و فقط برای حرکت سریع ماشین طراحی شده‌اند. هنوز هم این سنت ادامه دارد. مشکل دیگر نبود هویت شهری است؛ همه فضاها شبیه هم شده‌اند. به مقیاس انسانی توجه نمی‌شود و فضاها ناامن‌اند. فضای سبز به اندازه کافی نیست. اما در فضاهای چندمنظوره که همه نیازها (تعامل، خرید، لذت) را تأمین می‌کند، این مشکلات کمتر است.

۳. تا چقدر به این مسئله که انسان محوری راه حل مشکلات شهری است اعتقاد دارید؟

ما در دانشگاه‌ها کاملاً به انسان‌محوری اعتقاد داریم. شهرها باید برای زندگی انسان طراحی شوند، نه برای ماشین و سود اقتصادی. از چند بعد می‌توان نگاه کرد: اول، تقویت تعاملات اجتماعی و هویت شهری؛ پیاده‌راه و میدان عمومی باعث لذت و نزدیکی مردم به فضا می‌شود.

دوم، سلامت جسمی و روانی؛ فضاهای پیاده و سبز به کاهش استرس کمک می‌کنند. سوم، کاهش ترافیک؛ با طراحی مسیر پیاده و دوچرخه، حمل‌ونقل عمومی کارآمدتر می‌شود و آلودگی و تصادفات کم می‌گردد. چهارم، افزایش امنیت؛ روشنایی و حضور مردم، فضا را امن‌تر و جرم را کمتر می‌کند. پنجم، پایداری شهری؛ طراحی انسان‌محور باعث حرکت به سمت شهر دوستدار محیط زیست می‌شود.

۴. تا چقدر به این مسئله که انسان محوری راه حل مشکلات شهری است اعتقاد دارید؟

اگر دانشگاه به دانشگاه یا کشور به کشور مقایسه کنیم، شدت و ضعف فرق می‌کند. اما مدتهاست بحث انسان‌محوری رایج شده. در اروپا زودتر از ما شروع شد و ما هم وارد شدیم. در درس‌های ما مفاهیمی مثل طراحی پایدار، روانشناسی محیطی، مقیاس انسانی و... وجود دارد؛ یعنی در سرفصل‌ها به این موضوع توجه شده. اما انسان‌محوری آکادمیک اول در غرب شروع شد. در شهرسازی اسلامی قبلاً مسجد و بازار و میدان را کنار هم داشتیم. در درس ترافیک شهری، مهندسان عمران به خودرو محوری اعتقاد دارند، اما شهرسازان پایداری و علوم رفتاری و روانشناسی را هم می‌بینند.

۵. به نظر شما، مقاومت اصلی در برابر کاهش نقش خودرو در شهرها، از طرف مدیران است یا شهروندان؟ چرا؟

شهروندان به اندازه مدیران تأثیر ندارند، چون در تصمیم‌گیری نیستند. چند مشکل وجود دارد: اول، مدیران پروژه‌های نمایی مثل زیرگذر را به پیاده‌راه ترجیح می‌دهند. دوم، خیلی‌ها خودرو را نماد پیشرفت می‌دانند، پس مدیر خودرومحوری را انتخاب می‌کند. سوم، تغییر به پیاده‌راه نیاز به مسیر جایگزین و بودجه دارد و مقاومت مردمی ایجاد می‌شود که مدیران نمی‌پسندند. چهارم، تجربه موفق پیاده‌راه در کشور کم است و مدیران فایده آن را درک نکرده‌اند. پنجم، گروه‌هایی مثل خودروسازان نفوذ دارند و مخالف پیاده‌راه‌سازی هستند.



**برای شنیدن مصاحبه کامل، لملفا
بارکد مربوطه را اسکن فرمایید.**

یادداشت

آنچه در این بخش خواهید خواند:

قراردادی که هیچکس امضا نکرده

در این شهر، صدایم به دیوار نمی خوره

Adalat Blvd.



قراردادی که هیچ کس امضا نکرد

تقریباً هر روز از خانه‌ام بیرون می‌روم و وارد فضایی می‌شوم که قرار است «برای من» ساخته شده باشد. خیابان‌های عریض برای عبور من، پیاده‌روها برای قدم زدن من، نیمکت‌ها برای نشستن من. این شعار زیبایی است: انسان در مرکز. اما به‌عنوان یک دانشجوی حقوق خصوصی، یک سؤال ساده دارم: این «قرارداد» را کی و کجا امضا کردم و چه شروطی برای آن گذاشتم؟

در عالم حقوق، هر تعهدی نیاز به تراضی و اراده دارد. اما در طراحی فضاهای شهری، من هرگز پای برگه قراردادی را امضا نکرده‌ام که بگویم: «با نقشه کشیدن خیابان‌ها به گونه‌ای که مجبور باشم دو کیلومتر پیاده‌روی کنم تا به یک مغازه برسم، موافقم». هیچ شروطی در کار نبوده، هیچ اختیاری برای انتخاب نداشته‌ام. این قرارداد یک‌طرفه بسته شده است: «ما برای راحتی شما این فضا را می‌سازیم، اما تو حقی برای اعتراض یا تغییر نداری».

نکته جالب اینجاست که در حقوق، اگر کسی برای دیگری چیزی بسازد بدون اینکه او بخواهد، نمی‌تواند بعداً بگوید «به نفع تو بود». اما در شهر ما، مدام فضاهایی ساخته می‌شوند که ظاهراً «برای انسان» هستند، اما عملاً او را محدود می‌کنند. حریم خصوصی من کجاست وقتی نیمکت‌ها طوری طراحی شده‌اند که رو به خیابان باشم و هر رهگذری به چشم‌هایم خیره شود؟ حق بر آسایش من کجاست؟

به‌عنوان یک حقوقدان در حال تربیت، به من آموزش داده‌اند که هر حقی، تکلیفی در برابر خود می‌آورد. شاید وقت آن رسیده که بپرسیم: تکلیف طراحان فضاهای شهری در برابر من انسان چیست؟ اگر این فضاها قرارداد نانوشته‌ای هستند، من به‌عنوان طرف قرارداد، حق دارم آن‌ها را نقد کنم، تغییر بدهم، یا حتی از اجرایشان سرباز بزنم.

انسان محوری واقعی یعنی انسان نه یک مفروض، بلکه یک طرف معامله باشد؛ با حق وتو، با حق رأی، با حق سکوت. تا آن روز، من هنوز پای این قرارداد را امضا نمی‌کنم.



نوید اکبری
NAVID AKBARI

دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه ارومیه
عضو انجمن علمی حقوق دانشگاه ارومیه

Master's student in Private Law, Urmia University
Member of the Scientific Association of Law, Urmia University

اورمو بیلیم یوردونون خصوصی حقوقون یوکسک
لیسانس اورنجی سی
اورمو بیلیم یوردونون حقوقون علمی توپلومون اویه سی

✉ 18navidakbari13812002@gmail.com

➡ The contract that no one signed

➡ هیچ کس ایضاً لامادیغی قرارداد

در این شهر صدایم به دیوار نمی خورد

فردا قرار است تئاتر خیابانی اجرا کنیم؛ آن هم نه روی صحنه، بلکه وسط پیاده‌رو، کنار سردر یک پارک یا شاید جلوی پاساژ. قرار است مردم از کنارمان رد شوند و ما ناگهان شروع به دیالوگ گفتن کنیم. بدون نور، بدون صحنه، بدون صندلی تماشاگر.

به من می‌گویند «بازیگر خیابانی»، اما من از این اسم می‌ترسم؛ نه از بازی، از خیابان. از وقتی به ارومیه آمده‌ام، هر روز که از خیابان‌های اصلی رد می‌شوم، یک حس عجیب دارم: شهر از من بزرگ‌تر است. خیابان‌های اصلی آنقدر عریض هستند که آدم در میانشان احساس می‌کند همچون مورچه‌ای است. پیاده‌روها آنقدر بلند و بی‌انتها هستند که گویی هیچ‌وقت به جایی نمی‌رسند. ساختمان‌های جدید چندطبقه با نماهای سفید و بی‌روح، چنان بلندند که سرشان بالاتر از گردن من است. گاهی وسط خیابان می‌ایستم و به انتهای بلوار نگاه می‌کنم؛ آنقدر دور است که چشمانم خسته می‌شود.

این شهر برای چه کسی ساخته شده؟ قطعاً نه برای کسی که می‌خواهد در آن بایستد و حرف بزند. تئاتر خیابانی یعنی تو و تماشاگر هم‌سطح هم باشید؛ یعنی دیواری میان شما نباشد. اما در این شهر، دیوارها آنقدر بلند و نزدیکند که احساس می‌کنی همیشه در راهرویی باریک و دراز قدم می‌زنی. صدایت به دیوار می‌خورد، اما به گوش کسی نمی‌رسد؛ چون همه در عجله‌اند، چون همه دارند از این راهروی بی‌انتهای سیمانی عبور می‌کنند.

یک بار تمرین خیابانی داشتیم، در کنار میدان مرکزی شهر. طرح ساده‌ای بود: من (بازیگر) روی یک نیمکت نشسته بودم و دیالوگ‌هایم را زیر لب می‌خواندم. قرار بود همبازی‌ام از راه برسد و شروع کند. اما در میانه کار، ناگهان صدای بوق ماشین از هر طرف بلند شد. کامیون بزرگی در بیست متری ما بار می‌بست، چند موتورسوار از پیاده‌رو رد شدند و من مجبور شدم کنار بروم. نیمکتی که قرار بود جای مکث و تمرکز باشد، دقیقاً رو به خیابان اصلی بود و پشت آن دیوارهای بلند قرار داشت. من آنقدر در میان سر و صدا، دود و عجله گم شده بودم که حتی دیالوگ اول را فراموش کردم. بعد از تمرین، دوستم گفت: «نهایتش چی شد؟» گفتم: «نهایتش این که شهر اجازه نداد نقش مرا ببینند.»

انسان‌محوری در طراحی این شهر یعنی چه؟ یعنی نیمکت گذاشتن برای انسان، اما درست در جایی که گرد و غبار کامیون به صورتش می‌خورد. یعنی پیاده‌رو را عریض کردن، اما چنان که دو بازیگر نتوانند روی آن راه بروند، زیرا موتورسواران از آن عبور می‌کنند. یعنی بلوارهای کشیده و پهن، اما هیچ گوشه خمیده‌ای برای مکثی ناگهانی. انگار شهر به من می‌گوید: «تو فقط باید از این راه بگذری؛ حق نداری بایستی، حق نداری نگاه کنی، حق نداری بازی کنی.»

من که از کودکی تئاتر بازی کرده‌ام، عادت دارم خودم را با فضا هماهنگ کنم. اما این شهر، هر بار که می‌خواهم خودم را با آن هماهنگ کنم، مرا پس می‌زند. احساس می‌کنم مقیاسش برای یک آدم معمولی نیست. همه چیز در آن یا بسیار بزرگ است (بلوارها، میدان‌ها، پارکینگ‌های طبقاتی) یا بسیار کوچک (پیاده‌رو، نیمکت، سایبان). هیچ چیز با قامت و نفس و صدای من جور نیست.

کاش جایی بود، هرچند کوچک، که من و تماشاگر فقط چند ثانیه به هم نگاه کنیم، بدون آن که دیوار یا دود یا بوق فاصله‌ای بیندازد. کاش سازنده شهر یادش می‌آمد که آدم برای دیده شدن، به جایی نیاز دارد که در آن گم نشود؛ نه یک بلوار المپیک، بلکه یک پیاده‌روی ساده با نیمکتی رو به آفتاب، و دیواری که صدا را بازتاب دهد، نه این که آن را بلعد. تا آن روز، من بازیگر تئاتر خیابانی‌ام که شهرش تماشاگر ندارد. یا تماشاگر دارد، اما در میان این غول بتنی، مرا نمی‌بیند.



امیرحسین لطیفی
AMIR HOSEIN LATIFI

دانشجوی کارشناسی مهندسی صنایع دانشگاه ارومیه
دبیر کانون تئاتر و سینما دانشگاه ارومیه

Industrial Engineer student, Urmia University
Secretary of the Theater and Cinema
Association, Urmia University

اورمیه بیلیم یوردونون صنایع موهندیسلیقی نین
لیسانس اورنجی سی
اورمیه بیلیم یوردونون تئاتر و سینما مرکزی نین
سوروملوسو

✉ @amirhosseinlatifiofficial@gmail.com

➡ In this city, what I say doesn't fall on deaf ears

➡ بو شهرده سسیم دیوارا دیلمیر

کتاب

آنچه در این بخش خواهید خواند:

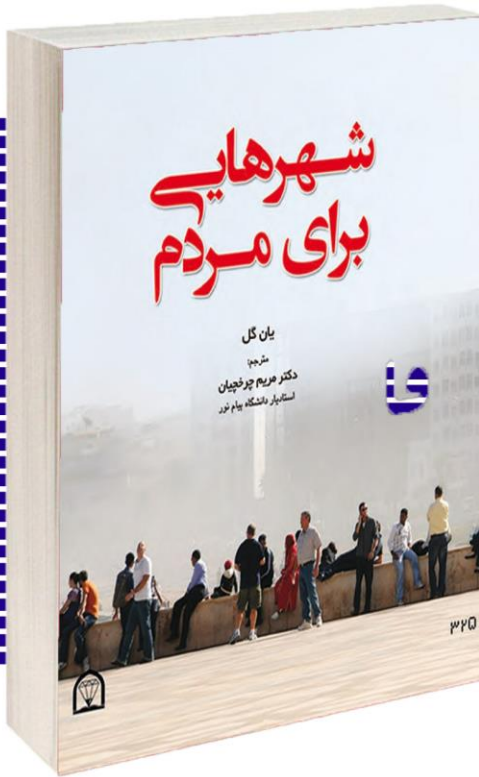
شهرهایی برای مردم

زندگی میان ساختمان‌ها

شهرهای انسان محور



شهرهای برای مردم



نویسنده: یان گل

مترجمان: مریم چرخچیان

ناشر: گهر دانش

سال انتشار: ۱۳۹۴

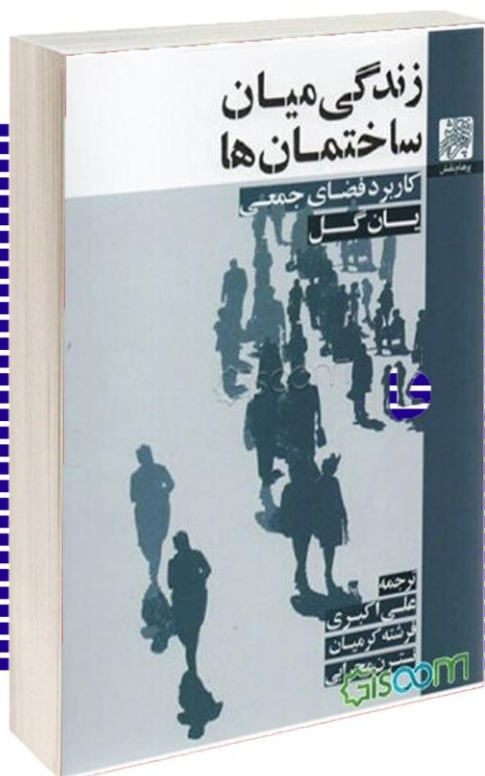
موضوع اصلی: طراحی فضاهای عمومی شهری، شهرسازی انسان‌محور

درباره کتاب

چرا خواندنش ارزش دارد؟

اگر به عنوان یک شهروند، دانشجو یا حرفه‌مند از زندگی در شهرهای شلوغ و بی‌روح خسته شده‌اید، این کتاب نقشه راهی عملی و الهام‌بخش برای تغییر ارائه می‌دهد. «شهرهایی برای مردم» نشان می‌دهد که چگونه تغییرات کوچک و کم‌هزینه در طراحی فضاهای عمومی می‌تواند کیفیت زندگی جمعی را دگرگون کند. این کتاب نگاه شما به پیاده‌روها، میدان‌ها و حتی نیمکت‌های پارک را برای همیشه عوض می‌کند. افزون بر این، گل در این کتاب به صراحت از «شهرهای بی‌مقصد» انتقاد می‌کند - مکان‌هایی که صرفاً برای عبور ماشین‌ها طراحی شده‌اند و هیچ دلیلی برای توقف و ماندن در آن‌ها وجود ندارد. پس از خواندن این کتاب، شما نه فقط عیب‌های شهر خود را می‌بینید، بلکه دقیقاً راه‌حل‌های آن را هم می‌دانید.

«شهرهایی برای مردم» حاصل یک عمر مطالعه میدانی یان گل، معمار و شهرساز دانمارکی، بر روی رابطه بین شکل شهر و کیفیت زندگی شهروندان است. گل در این کتاب نشان می‌دهد که چگونه شهرهای مدرن از دهه ۱۹۶۰ به بعد به تدریج قربانی اتومبیل و رویکردهای صرفاً عملکردگرا شدند. او با تحلیل نمونه‌هایی از کپنهاگ، نیویورک، ملبورن و توکیو، اصولی عملی برای بازگرداندن شهر به مقیاس انسانی ارائه می‌کند. مباحث کلیدی کتاب عبارت‌اند از: اهمیت پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری به عنوان ستون‌های حمل‌ونقل سالم، چگونگی خلق فضاهای عمومی «سرزنده، ایمن، پایدار و سالم»، نیاز به نگاه به شهر از ارتفاع چشم انسان (نه از نمای پرند)، و لزوم طراحی برای همه گروه‌های سنی و جنسیتی. گل با زبانی مستند و در عین حال امیدوارانه، نسخه‌ای عملی برای شهرداری‌ها، شهرسازان و شهروندان عادی تجویز می‌کند.



زندگی میان ساختمان‌ها

نویسنده: یان گل

مترجمان: علی اکبری، فرشته کرمان، نسترن محرابی

ناشر: پرهام نقش

سال انتشار: ۱۳۹۶

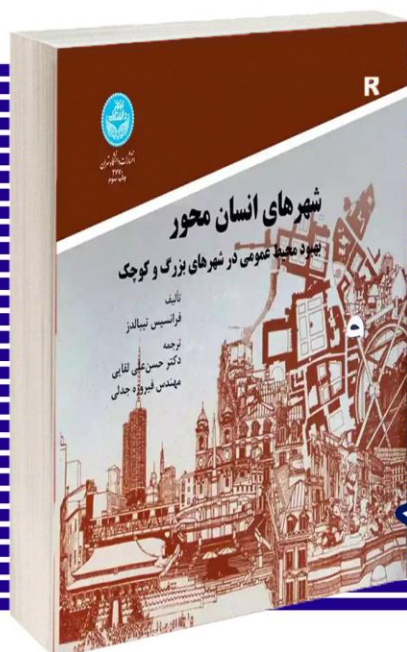
موضوع اصلی: طراحی شهری، فضاهای جمعی، تعاملات اجتماعی

درباره کتاب

چرا خواندنش ارزش دارد؟

«زندگی میان ساختمان‌ها» یک کلاسیک ماندگار است، اما نه از نوع بی‌استفاده در قفسه کتابخانه‌ها. هر جمله آن بر اساس برآوردهای میدانی و مشاهدات واقعی از شهرهای موفق جهان نوشته شده است. اگر می‌خواهید بدانید چرا برخی میدان‌ها همیشه پر جنب و جوش و برخی دیگر خلوت و خطرناک‌اند، این کتاب پاسخ علمی و در عین حال قابل فهمی دارد. معماران، شهرسازان و حتی فعالان مدنی مدام به آن ارجاع می‌دهند - وقت آن رسیده که خودتان مستقیماً از سرچشمه بنوشید. نکته شگفت‌انگیز این است که بسیاری از ایده‌های امروزی مانند «خیابان کامل» یا «محله پیاده‌مدار»، ریشه در همین کتاب دارند. پس از خواندن آن، دیگر هیچ پیاده‌روی خالی و بی‌نشاطی را به سادگی قبول نخواهید کرد.

«زندگی میان ساختمان‌ها» یکی از تأثیرگذارترین آثار تئوریک و عملی در حوزه طراحی شهری معاصر است که نخستین بار در سال ۱۹۷۱ منتشر شد و همچنان جزو منابع اصلی رشته‌های معماری و شهرسازی در سراسر جهان به حساب می‌آید. یان گل در این کتاب با ظرافت هرچه تمام، فعالیت‌های انسانی در فضاهای باز را به سه دسته تقسیم می‌کند: فعالیت‌های ضروری (مانند رفتن به مدرسه یا خرید)، فعالیت‌های انتخابی (مانند قدم زدن برای لذت) و فعالیت‌های اجتماعی (مانند نشستن و تماشا کردن). او نشان می‌دهد که هرچه کیفیت محیط عمومی بالاتر باشد، تعداد فعالیت‌های انتخابی و اجتماعی افزایش می‌یابد و در نتیجه، خیابان‌ها و میدان‌ها به مکان‌هایی امن، جذاب و پر از زندگی تبدیل می‌شوند. کتاب سرشار از پشتوانه آماری و مشاهدات طولانی‌مدت از شهرهای دانمارک و سایر کشورهاست و اصولی مانند «اول مردم، بعد فضا، بعد ساختمان» را بنیان می‌نهد.



شهرهای انسان محور

نویسنده: فرانسیس تیبالدز

مترجمان: حسن علی لقایی و فیروزه جدلی

ناشر: انتشارات دانشگاه تهران

سال انتشار: ۱۳۸۷

موضوع اصلی: بهبود محیط عمومی در شهرهای بزرگ و کوچک

درباره کتاب

چرا خواندنش ارزش دارد؟

برخلاف بسیاری از کتاب‌های تخصصی شهرسازی که فقط برای متخصصان نوشته شده‌اند، «شهرهای انسان محور» زبانی ساده، داستانی و گاهی طنزآمیز دارد. تیبالدز یک شهرساز باتجربه بود و توصیه‌هایش حاصل دهه‌ها کار عملی در شهرهای بزرگ (لندن، پاریس) و کوچک است. اگر شهردار، عضو شورای شهر، مشاور فنی یا فقط یک شهروند فعال هستید، این کتاب به شما نشان می‌دهد که حق دارید برای یک پیاده‌روی ایمن تا نانوایی، یک نیمکت سایه‌دار یا یک میدان دوست‌داشتنی اعتراض کنید - و دقیقاً بدانید چه چیزی را باید مطالبه کنید. این کتاب به ویژه برای شهرهای ایرانی که گرفتار «طرح‌های تفصیلی» منفک از واقعیت‌های اجتماعی و انسانی اند، یک یادآوری ضروری است: شهر متعلق به انسان است، نه به ماشین و نه به فرم‌های انتزاعی روی نقشه.

«شهرهای انسان محور» نوشته فرانسیس تیبالدز - معمار و شهرساز بریتانیایی و خالق «اصول ۱۰ گانه طراحی شهری» - یک کتاب راهنما و در عین حال یک مانیفست عملگرایانه است. تیبالدز در این اثر، نتیجه سه دهه تجربه حرفه‌ای و مشاوره به ده‌ها شهر بزرگ و کوچک را در ۱۴۰ صفحه جمع کرده است. مفروض اصلی کتاب این است که «مکان به‌عنوان یک کل، بسیار مهم‌تر از اجزای تشکیل دهنده آن (ساختمان‌ها، خیابان‌ها، پارک‌ها) است». او با مثال‌های متعدد از شهرهای اروپایی و آمریکایی نشان می‌دهد که تمرکز افراطی بر تک‌ساختمان‌های شاخص، بدون توجه به کیفیت کوچه و خیابان و میدان، شهری ناکارآمد و ناخوشایند تولید می‌کند. تیبالدز همچنین از «طلاق فاحش بین حرفه‌های مرتبط با شهر» انتقاد می‌کند و خواستار رویکردی میان‌رشته‌ای و مشارکتی در برنامه‌ریزی و طراحی شهری می‌شود.

گزارش

آنچه در این بخش خواهید خواند:

سیمای کانون آفریایجان دانشگاه ارومیه

سیمای انجمن علمی علوم ورزشی دانشگاه ارومیه



نگاهی بر کانون آذربایجان دانشگاه ارومیه

◀ **مراتب سپاس خود را به کانون آذربایجان دانشگاه ارومیه ابراز می‌داریم که**
ترجمه‌های ترکی این فصلنامه را با دقت و ماهرانه به انجام رسانده‌اند. ▶

کانون فرهنگی، هویتی آذربایجان (آذربایجان مدنیت اوجاعی) دانشگاه ارومیه در سال ۱۳۹۷ با هدف پاسداشت، ترویج و تقویت فرهنگ، زبان و هویت آذربایجانی تأسیس شد. این کانون با دبیری آقای علی عبدالی، در طول سال‌های فعالیت خود با برگزاری برنامه‌های فرهنگی، نشست‌های ادبی، کارگاه‌های آموزشی، آیین‌های مناسبتی و رویدادهای هنری، تلاش کرده است بستری پویا برای معرفی و گسترش ظرفیت‌های فرهنگی و اجتماعی آذربایجان فراهم آورد. در همین راستا، فصلنامه کانون نیز با هدف ارتباط مؤثرتر با مخاطبان و ارج نهادن به زبان ترکی آذربایجانی، در این شماره به زبان ترکی ترجمه و منتشر شده است تا گامی مؤثر در مسیر حفظ و اعتلای هویت فرهنگی برداشته شود.

دبیر کانون : علی عبدالی
اعضا : آیناز آصفی، پرستو جهانگیری، کوثر علینژاد و آراز داوطلب

از جمله فعالیت‌های شاخص کانون میتوان به موارد زیر اشاره کرد:

برگزاری مراسمات مرتبط با تاریخ و فرهنگ آذربایجان، برگزاری کارگاه‌های آموزش زبان ترکی آذربایجانی، گرامی داشت زبان مادری و جشن‌های فولکلوریک، معرفی و گرامیداشت شخصیت‌های تاریخی آذربایجان، برپایی غرفه و نمایشگاه کتاب، عکس و لیاس

راه‌های ارتباطی کانون



azərbaycan_ocagi



amo.urmu



◀ گوشه‌ای از فعالیت‌های کانون فرهنگی، هویتی آذربایجان ▶

نگاهی بر انجمن علمی علوم ورزشی دانشگاه ارومیه

مفتخریم که در این شماره از نشریه، مقاله‌ای با عنوان «طراحی فضاهای شهری فعال با رویکرد علوم ورزشی (مطالعه موردی: ارومیه)» را از سوی «انجمن علمی علوم ورزشی دانشگاه ارومیه» منتشر می‌کنیم.

انجمن علمی علوم ورزشی دانشگاه ارومیه، با راهنمایی ارزشمند استاد مشاور، دکتر روشنی، و به دبیری نسا رسولی والا، با هدف ارتقای بنیه علمی و توسعه مهارت‌های عملی دانشجویان، بستری پویا برای پیوند دانش تئوری و تجربیات میدانی فراهم کرده است. این انجمن با برگزاری کارگاه‌های تخصصی، سمینارها و رویدادهای علمی-ورزشی، می‌کوشد ضمن برقراری ارتباطی مؤثر میان جامعه دانشگاهی و فعالان حوزه ورزش، دانشجویان را برای ورود به بازار کار حرفه‌ای و حضور مقتدرانه در عرصه‌های پژوهشی و اجرایی آماده سازد.

دبیرانجمن: نسا رسولی والا
اعضا: نگین یزدانی، فاطمه حاجی لو، یاسمن پاشایی، مهدی باباپور، آیدین صمدزاده و توحید علیزاده

از جمله فعالیت های شاخص کانون میتوان به موارد زیر اشاره کرد:

انجمن علمی علوم ورزشی دانشگاه ارومیه توانسته است موفقیت‌های چشمگیری کسب کند؛ از جمله کسب مقام دوم در مرحلهٔ درون‌دانشگاهی و مقام برگزیدهٔ هجدهمین جشنوارهٔ بین‌المللی حرکت، همچنین کسب مقام دوم در رویداد استارت‌آپی امید (نوافرین صنعت ساز استان) و مقام دوم ایده‌پردازی در کارگاه توان‌افزایی انجمن‌های علمی دانشجویی دانشگاه ارومیه (سال تحصیلی ۱۴۰۵-۱۴۰۴). علاوه بر این، انجمن در مسابقات استانی پیلاتس موفق به کسب مقام قهرمانی شد. مهم‌ترین فعالیت‌های این انجمن نیز شامل برگزاری دوره ماساژ ورزشی و کاربر ماساژ، کارگاه‌های کارآفرینی و اشتغال‌زایی، و همچنین برپایی نمایشگاه کتاب و مسابقات دانشجویی می‌باشد.

راه های ارتباطی انجمن



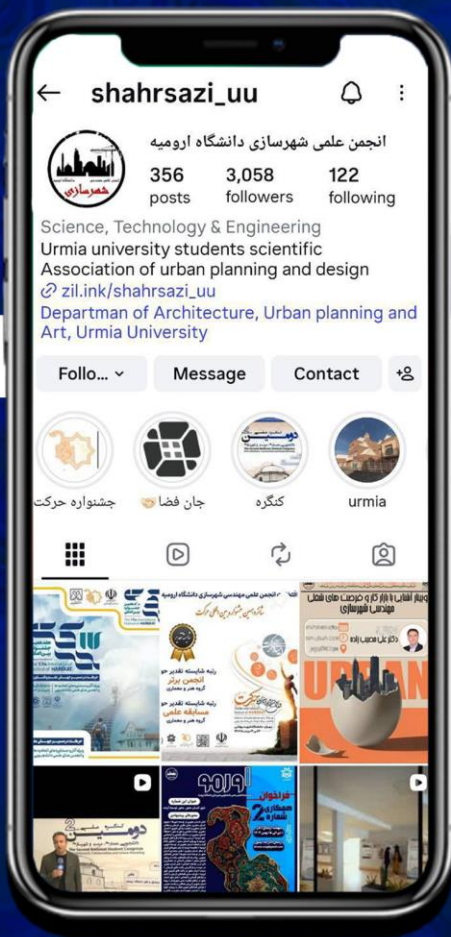
anjomanelmi_uusport



u.u.sport_anjoman_elmii



گوشه ای از فعالیت های انجمن علمی علوم ورزشی



راه‌های ارتباطی

 اینستاگرام
@Shahrsazi_uu

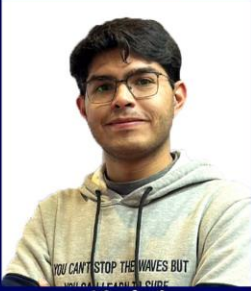
 تلگرام
t.me/Shahrsazi_uu

 بله
@Shahrsaziuu

 وبسایت و سایر شبکه‌های اجتماعی
<https://Shahrsazi-uu.yek.link>



دکتر فرشید آلام
استاد مشاور نشریه



فرک ارسلانلی
تکالیف



امیرعلی صفاei
گرافیکست



اکشی نیگار
سرمدییر نشریه



راضیه کارامی
مدیر مسئول نشریه



امیرحسین نافسی
عضو هیئت تحریریه



نازیم صفاei
عضو هیئت تحریریه



نسارین صفاei
عضو هیئت تحریریه



اسما اکبری
عضو هیئت تحریریه



بهمن خضری
مترجم زبان انگلیسی



امیرشاهی
عضو هیئت تحریریه



زین اکبری
عضو هیئت تحریریه



مهدی فارزادی
عضو هیئت تحریریه



فرک صفاei
مترجم زبان ترکی

باسپاس فراوان از

سرکار خانم سمیه ناصری (کارشناس محترم نشریات دانشجویی)



جناب آقای دکتر فرشید آرام (استاد مشاور محترم انجمن شهرسازی)



جناب آقای دکتر قادر احمدی (عضو هیئت علمی محترم گروه شهرسازی)



جناب آقای دکتر علی مصیب زاده (مدیر گروه محترم گروه شهرسازی)



جناب آقای دکتر اصغر عابدینی (معاون محترم آموزشی، پژوهشی و تحصیلات تکمیلی)



جناب آقای دکتر حبیب شیرزاد (معاون محترم فرهنگی و دانشجویی)



جناب آقای دکتر مهدی ملکی کاکلر (مدیر محترم امور فرهنگی و اجتماعی)



جناب آقای دکتر مرتضی خسرو نیا (رئیس محترم دانشکده معماری، شهرسازی و هنر)



جناب آقای دکتر سعید عضدالدینی ملکی (رئیس محترم بنیاد ایران شناسی آذربایجان غربی)



جناب آقای دکتر علی وطن خواه (معاون محترم عمران و بازآفرینی فضاها و شهری شهرداری ارومیه)



جناب آقای مهندس امید پور نجف (کارشناس محترم انجمن های علمی)



نشریه اورمو

نشریه اورمو
شماره دوم شهر انسان محور. محور توسعه آینده
زمستان ۱۴۰۱

