

ارزیابی شاخص های کیفیت محیطی موثر در پیاده راه ها در راستای افزایش سطح تعاملات اجتماعی

علی حیدری

دانشجوی کارشناسی ارشد، مهندسی عمران، گرایش راه و ترابری، موسسه آموزش عالی صائب، ابهر، ایران.

نام نویسنده مسئول:

علی حیدری

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۲/۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۲/۱۱

چکیده

امروزه اغلب فضاهای عمومی شهری و خیابان ها به دلیل افزایش بی رویه وسایل نقلیه و وابستگی الگوی زندگی شهری به آن ها، به شدت تحت سلطه ماشین درآمده است. شکل گیری و توسعه اغلب فضاهای شهری، خیابان ها و حتی کوچه ها، در شهرهای جدید ایران، بر مبنای مقیاس سواره و مسائل مربوط به ترافیک است. محورهای باریکی که در حاشیه محورهای سواره در خیابان های شهری به عنوان «پیاده رو» وجود دارد، گویی پسماندهایی از فضای اصلی سواره است که فقط برای تردهای ضروری شهروند پیاده باقی مانده است. چنانچه شهر را به عنوان موجودیتی اجتماعی بپذیریم که زیست روزانه و روزمره شهروندان به آن گره خورده است، و ضمناً شهر را محلی بدانیم برای زندگی، تعامل اجتماعی و احساس راحتی کردن، می باید آن را برای این مهم تجهیز و آماده کنیم، پیاده راه ها، که فضاهایی عمومی به شمار می روند و متعلق به ساکنان شهر هستند، با حضور مردم دارای حیات اجتماعی، شادابی، پویایی و سرزندگی می شوند و از طرفی عرصه ای جهت تقویت ارتباط انسان و محیط شهری پیرامون خود به شمار می روند. از آنجاییکه میزان موفقیت فضاهای شهری بسته به میزان استفاده و حضور شهروندان می باشد لذا، توجه به پیاده از موثر ترین راه راهکاری در حوزه شهرسازی است که می تواند به بهبود سطح تعاملات اجتماعی در شهر کمک کند. که این مسئله، بستری لازم را برای نگارش پژوهش حاضر فراهم کرده است. از این رو، پژوهش حاضر با روش توصیفی-تحلیلی و با هدف یافتن اصول مشترک پیاده مداری و مؤلفه های تاثیر گذار در پیاده راه ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی است شکل گرفته، که غالب مطالعات آن از نوع اسنادی (کتابخانه ای) استوار بوده، هر چند در بخش هایی نیز از مطالعات میدانی بهره برده شده است. نتایج حاصل از این پژوهش، نشانگر این مدعاست که مؤلفه های سرزندگی، خوانایی، ایمنی و نفوذپذیری که از مؤلفه های اصلی کیفیت فضاهای شهری محسوب می شوند، ارتباط معنی داری با سطح تعاملات اجتماعی و میزان حضور شهروندان در فضاهای شهری پیاده رو های شهر ها دارند.

واژگان کلیدی: فضای شهری، پیاده راه، تعاملات اجتماعی، کیفیت فضایی، پیاده مداری.

مقدمه

تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسبات عناصر شکل دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جا به جایی شهری نیز بر مبنای حرکت پیاده بوده است. هم چنین مقیاس انسانی و حرکت پیاده ساختار سکونتگاه های شهری را شکل داده است. اما با شکل گیری انقلاب صنعتی و به دنبال آن تفکر مدرنیسم و به ویژه مطرح شدن نظریه «شهر متناسب با اتومبیل شخصی» از نقش و اهمیت فضاهای پیاده کاسته شد و به مرور شهروند پیاده، جایگاه و اولویت خود را در فضای شهری از دست داد. از جمله اثرات تفکر مدرنیسم در دهه های گذشته، توسعه خیابان های عریض با حاکمیت خودرو و غفلت از فضاهای باز جمعی بوده است، به طوری که این فضاها به شدت کیفیت کارکردی خود را به عنوان فضای پشتیبان تعاملات اجتماعی از دست داده اند. کمبود فضاهای باز پیاده محور و همچنین کیفیت نامطلوب فضاهای موجود از این جنس، در شهرهای کنونی سبب تضعیف تعاملات اجتماعی میان شهروندان شده است [1]. همچنین با وجود اینکه پیاده روی بخشی از همه سفرهای شهری است و تمام شهروندان در فعالیت های روزانه حداقل قسمتی از مسیرهای خود را به صورت پیاده طی می کنند، نیازهای پیاده ها در اکثر فضاهای شهری نادیده گرفته می شوند. در حالی که پیاده و سواره متأثر از یکدیگرند، به طوری که در یک سامانه حمل و نقل شهری کنش و واکنش پیاده به سه حالت بروز می کند: تأثیرپذیری وسیله نقلیه از پیاده، تأثیرپذیری پیاده از وسیله نقلیه، تأثیرپذیری پیاده از پیاده. یکی از نقایص عمده شهرسازی معاصر جهان، اولویت دادن به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است. این امر یکی از عوامل عمده کاهش کیفیت محیط شهری و افول ارزش های اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری محسوب می شود. به عنوان واکنش و چاره جویی در برابر این وضع، در طول دو دهه گذشته، گرایش ها و دیدگاه های جدیدی در عرصه شهرسازی جهان مطرح شده است که از آن به عنوان «جنبش پیاده گستر» یاد می شود [2]. حاصل این جنبش، پیدایش و رواج رشته جدید «برنامه ریزی و طراحی پیاده» است که امروزه به عنوان شاخه مستقلی از برنامه ریزی و طراحی شهری به حساب می آید. چنانچه شهر را به عنوان موجودیتی اجتماعی بپذیریم که زیست روزانه و روزمره شهروندان به آن گره خورده است، و ضمناً شهر را محلی بدانیم برای زندگی، تعامل اجتماعی و احساس راحتی کردن، می باید آن را برای این مهم تجهیز و آماده کنیم، پیاده راه ها، که فضاهایی عمومی به شمار می روند و متعلق به ساکنان شهر هستند. در زندگی امروز خیابان ها و معابر شهری نه تنها محل اتصال و ارتباط فضاها و فعالیت های شهری به یکدیگرند، بلکه مظهر و آیینه زندگی هر شهر نیز به حساب می آیند. بر همین اساس باید انتظار داشت که در فرهنگ های مختلف خیابان ها و معابر از جمله پیاده راه ها بصورت های متنوع و گوناگونی تبلور پیدا کند. نمونه واقعی ساکنین یک شهر اعم از فعالیت های عمومی و خصوصی در خیابان ها و فضاهای عمومی آن قابل مشاهده و ردیابی می باشد. همین فعالیت ها است که همواره با هر چیز دیگری که نمایان گر ارزش های ساکنین شهر باشد سرانجام در کالبد شهر انعکاس پیدا خواهد کرد. با این دید خیابانها، پیاده راهها و فضاهای عمومی وسیله موثری در انتقال اطلاعات و تعاملات اجتماعی محسوب می شوند [3]. براساس مطالعات انجمن برنامه ریزان شهری، جمعیت شهری در دنیا به طور روبرو چشم گیری افزایش است. امروزه بیش از نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی می کنند. بر اساس تحقیقات انجام شده پیش بینی می شود که در سال ۲۰۳۰ بیش از پنج میلیارد نفر در شهرهای جهان ساکن خواهند بود. بخش عمده ای از تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری رخ می دهد، در آن صورت نقش فضاهای پیاده در تقویت سرمایه های اجتماعی و فرهنگی شهر غیر قابل انکار می نماید. حرکت پیاده طبیعی ترین، قدیمی ترین و ضروری ترین شکل جابه جایی انسان در محیط است، پیاده روی دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیتهای محیطی است بنابراین اهمیت و توجه به عابر پیاده و مناسب سازی محیط شهری برای حضور وی در فضاهای شهری از چالش های پیش رو در شهرهای امروز ما برای برقراری تعاملات اجتماعی است. ضرورت این مسئله با توجه به اینکه در کشور ما و به ویژه در مطالعات برنامه ریزی شهری مورد کم توجهی بوده است، و توضیح بیشتری می یابد [4]. از طرف دیگر نگاهی گذرا به اکثر شهرهای کشور که فضاهای باز شهری و پیاده راه های آن از نظر پاسخگویی به نیازهای شهروندان در وضع مطلوبی به سر نمی برند، مؤید ضرورت و اهمیت این پژوهش است. در این راستا پژوهش حاضر به دنبال پاسخگویی به سوالات ذیل می باشد:

۱. مهمترین مؤلفه ها و شاخص ها در ارتقای سطح زندگی پیاده شهری و افزایش تعاملات اجتماعی کدامند؟

۲. دلایل عمده موفقیت یا شکست تجربه های اجرا شده (جهانی) در زمینه پیاده راه سازی کدامند؟

۳. چه راهکارهایی می توان جهت تقویت نقاط قوت و تعدیل یا حذف نقاط ضعف قابلیت پیاده مداری در شهر ها پیشنهاد داد؟

طرح مسأله

بشر در طول تاریخ همواره در جست و جوی راه هایی برای پیشرفت بوده و در این زمینه موفقیت هایی نیز کسب نموده است. اما انسان به دلیل داشتن ذات برتری جویی، از شناخت محدودیت های زیست محیطی در زمینه هر پیشرفتی عاجز بوده و زیاده روی در استفاده از منابع محدود زمینی تا جایی ادامه داشته که در مرحله ای از رشد، انسان دریافته که در مسیر راهیابی رشد و تمدن به خطا رفته و با ادامه این روند رسیدن به تباهی اجتناب ناپذیر است. این مرحله از شناخت بشری در سال های اخیر حاصل گردیده و بر این اساس پایه های مباحث توسعه پایدار مطرح گردیده است. از سوی دیگر، یکی از تحولات اخیر در گرایش های جدید شهرسازی جهان، توجه به حرکت پیاده و نیازهای آن به عنوان یک موضوع فراموش شده مهم شهری است [5]. بی توجهی به نقش اجتماعی، اقتصادی و معماری خیابان و توجه صرف به حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن و غفلت از ساماندهی و برنامه ریزی برای حرکت پیاده، یکی از نقایص شهرسازی معاصر محسوب می شود. در ۳۰ سال اخیر، این تفکر مورد انتقادات اساسی قرار گرفته است؛ چرا که در نتیجه اوج گیری و حاد شدن مشکلات شهری مانند آلودگی زیست محیطی شهری، دشواری رفت و آمد و مشکلات ترافیکی و کاهش ایمنی راه ها، فرسودگی روز افزون مراکز تاریخی شهرها، افت کیفیت فضاهای شهری، افول ارزش بصری و ازدیاد گرایش به رویکرد پایداری شهری، واکنش های گسترده های علیه سلطه حرکت موتوری و کاهش تحرکات پیاده در جهان به وجود آمده است. بدین صورت امروزه جنبش پیاده مداری که هدف آن بازیابی و توسعه فضاهای پیاده در سطح شهرها و به رسمیت شناختن و اولویت قائل شدن برای عابرین پیاده بعنوان عناصر درجه اول شهری؛ به یکی از محورهای برنامه ریزی و طراحی شهری بدل گردیده است. به ویژه با آغاز هزاره سوم ضرورت رویکرد مجدد به حرکت پیاده بعنوان سالم ترین، اقتصادی ترین و پویاترین روش جابجایی و حمل و نقل درون شهری مورد توجه جدی کارشناسان و مدیران امور شهری قرار گرفته است. امروزه کیفیت و جذابیت فضاهای عمومی شهری به یکی از مهمترین سنجه های توسعه یافتگی بدل گردیده است. در این میان، پیاده راه ها بدلیل قابلیت های خاص خود در ایجاد فرصت تعاملات اجتماعی و نیز به عنوان پهنه هایی چند عملکردی از نقشی اساسی برخوردارند. در شهرسازی معاصر، حرکت پیاده و نیازها و حقوق انسانی پیاده، کمتر مورد توجه برنامه ریزان و طراحان شهری بوده و راه های پیاده، نه به عنوان بخشی مستقل از فضاهای شهری، بلکه به عنوان تابعی از حرکت سواره می باشد. تقاضا برای تبدیل کلیه مناطق به خطوط قطار و ایستگاه های حمل و نقل عمومی روز به روز زیاد می شود در این زمینه، بازیابی و توسعه فضاهای پیاده به یکی از محورهای برنامه ریزی و طراحی شهری بدل شده است از که آن بعنوان جنبش پیاده گستری یاد می شود [6].

ضرورت و اهمیت مسأله

خیابان های شهری در گذر زمان به عنوان فضاهای عمومی شهری نقش مهم و ویژه ای را از نقطه نظر فرهنگی، سیاسی، اجتماعی و شهرسازی ایفا می کنند. نقش و جایگاه خیابان در دوران های مختلف و در مقاطع فکری و زمانی متفاوت، از نقش جابجایی و تردد گرفته تا عرض اندام های حکومتی و فرهنگی و در دوران های اخیر مکان بروز تعاملات اجتماعی چهره های متفاوتی به خود گرفته است. با وجود عملکرد های مختلف خیابان آنچه در طی اعصار مستمراً بدون تغییر باقی مانده است عمومی بودن فضای خیابان است که متعلق به تمام ساکنان شهر است و حضور مردم به دلپذیر و سرزنده بودن این فضای عمومی کمک می کند. خیابان های شهری فارق از توانایی انفکاک بخش های مختلف شهر را چه از نظر کیفی و چه از نظر کمی به صورت پیوسته، خلاق انسجام شکل شهر می باشند و از اینرو عرصه ای برای تقویت ارتباط انسان و محیط شهری پیرامونش فراهم می آورند. در واقع اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهری اتفاق می افتد، در آن صورت نقش فضاهای پیاده در تقویت بنیان های اجتماعی و فرهنگی شهر غیر قابل انکار می نماید. با وجود گذشت چندین دهه از جنبش پیاده گستری در سایر کشورها، طراحی پیاده هنوز مباحثی نو در کشور ما به شمار می آید و به جز مطالعات بسیار محدود، اقدامی جدی در این زمینه صورت نگرفته است این غفلت در شهرسازی ایران، نه تنها در عرصه مطالعات نظری، بلکه در برنامه ریزی و

طراحی شهری نیز دیده می‌شود؛ چرا که تاکنون معابر پیاده در روال رایج شهرسازی ایران، نه بعنوان بخشی مستقل از فضای شهری، بلکه به منزله تابعی از حرکت سواره به شمار رفته و برنامه ریزی برای سواره همواره بر برنامه ریزی انسان مقدم است. [7] از این رو طراحی مسیر پیاده، از جمله اقدامات ضروری و با اهمیتی است که می‌تواند در احیای مراکز شهری مؤثر واقع شود. پیاده روی مهمترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است. زندگی پیاده در شهر مایه اصلی شکل‌گیری اجتماع و روح شهر است و احساس تعلق به مکان و از آن خود دانستن محیط زندگی که موجب آرامش خاطر و تعادل روانی شهروندان می‌شود، وابسته به تجربه محیط شهری است. لذا با رشد و توسعه شهرها، افزایش جمعیت، شیفتگی مردم و دولت در برابر صنعت و فناوری نو، گرایش عمدی به نو شدن، همه و همه دلایلی هستند که شهرهای امروزی را به نابودی کشانده‌اند. عدم توجه به داشته‌های تاریخی شهر هم دلیل دیگری بر وضعیت کنونی شهر می‌باشد. در ایران با وجود این که خسارت جبران ناپذیری بر پیکره شهرها وارد آمده و هم چنان این تخریب ادامه دارد، و به لحاظ مهم بودن فضای شهری از بابت گردش انسان در درون آن، لزوم بهینه کردن تعامل افراد حاضر در شهر بیشتر و بیشتر می‌شود. در این بین پرداختن به مشارکت و تعامل اجتماعی هم از نقطه نظر اقتصادی هم نتایج مطلوبی خواهد داشت. چرا که شهر مناسب ساکنان آن باید در بردارنده انبیه متناسب با مقیاس انسانی و حرکت با سرعت کند پدید آمده باشد. حرکت سریع و ماشینی خود به عنوان اولین و مهم ترین عامل از بین برنده حرکت زیستی در بافت شهری به حساب می‌آید. طراحی مسیرهای پیاده با هدف تامین نیازهای روانی و اجتماعی افراد حاضر در شهر از جمله اقداماتی هست که به عنوان گام‌های مثبت در جهت حفظ تعادل شهر و ساکنین آن و یا به عنوان طرح مکمل در توسعه بافت شهری و ایجاد تعامل انسانی نقش دارد [8].

پیشینه تحقیق

شناخت پژوهش‌های انجام گرفته در خصوص هر عنوان پژوهشی و تحلیل و ارزیابی آنها در سطوح مختلف و با معیارهای متنوع از ضروریات هر پژوهش علمی می‌باشند. بنابراین در خصوص رابطه با موضوع «ارزیابی شاخص‌های کیفیت محیطی موثر در پیاده راه‌ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی» در خارج و داخل کشور مطالعاتی صورت گرفته است که هر یک از آنها به نحوه نگرش به نقش پیاده راه در راستای ارتقاء تعاملات اجتماعی تاکید داشته‌اند که در ادامه به برخی از این آثار ارزشمند اشاره می‌گردد؛

الف: خارج کشور

به طور مشخص موضوع پیاده راه‌ها پس از شکل‌گیری انتقاداتی در برابر سلطه خودروها بر شهرها و افت کیفیت مراکز شهری مطرح شدند که همزمان با آن تحقیقاتی در این حوزه صورت پذیرفت. شاید بتوان اولین جرقه‌های حیات بخشی به خیابان‌های شهری را در کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ امریکایی اثر جیکوبز (۱۹۶۱)، جست و جو نمود. وی با معرفی اصطلاح «چشمان ناظر خیابان» ارتقای کیفیت خیابان‌های شهری را برای عابران پیاده مطرح ساخت (اکبرزاده مقدم لنگرودی و همکاران، ۱۳۹۵). هاسکلوا (۱۹۹۰)، در پژوهشی با عنوان پیاده رو و ترافیک شهری لندن، رویکردهای متفاوت جداسازی ترافیک وسایل نقلیه از پیاده، در بریتانیا و آلمان را مورد تجزیه و تحلیل و مقایسه قرار می‌دهد و نتیجه می‌گیرد که برای جذب مردم به مراکز شهری، فراهم سازی محیط پیاده رو ایمن، خوشایند و مطلوب، ضروری است. ماتئوبابیانو (۲۰۰۳)، در پژوهشی با عنوان مدیریت فضای پیاده روی، به عنوان راهبردی در دستیابی به جابجایی پایدار، عوامل مختلفی برای عابران پیاده در فضای شهری اهمیت دارند. مهمترین نیازهای عابران پیاده در قابلیت حرکت، حفاظت، آسودگی، لذت و هویت معرفی می‌کند و معیارهای سنجش آنها را نیز مشخص نموده است. پارک و اسکوفر (۲۰۰۶)، در پژوهشی با عنوان توصیف محیط‌های عابر پیاده محله، مهمترین عوامل موثر در پیاده سازی محلات را شامل میانگین طول بلوک، نوع تقاطع، تراکم بلوک‌ها، تدارک پیاده رو، عقب نشینی ساختمانها معرفی می‌کند. نیومن (۲۰۰۸)، در پژوهشی با عنوان چالش‌ها و فرصت‌ها در ابتکار خیابان پیاده، از سرمایه اجتماعی

¹ Hassklau, C.

² Mateo-Babiano, I.

³ Parks, J. R. & Schofer, J. L

⁴ Newmam, L.W

به عنوان ابزاری قدرتمند در ایجاد پیاده راه و نواحی پیاده یاد می‌کند. استانگل (۲۰۱۱)، در پژوهشی با عنوان برنامه ریزی حرکت پیاده در آمریکا، علاوه بر تأکید بر جنبه های برنامه ریزی عابر پیاده، مهمترین عوامل تأثیرگذار در پیوستگی شبکه عابر پیاده راه، زیرساخت ها، کاربری های مورد نیاز پیاده ها، اتصال به شبکه های حمل و نقل عمومی و اختلاط کاربری ها معرفی می‌کند. سپاوی ۶ و همکار (۲۰۱۲)، در پژوهشی با عنوان طراحی ویژگی های فیزیکی برای پیاده روی در محلات شهری، معتقد است در ساختار فیزیکی محلات شهری باید معیارهای دسترسی، ایمنی و راحتی مدنظر قرار گیرد.

ب: داخل کشور

دانشپور و چرخچیان (۱۳۸۶)، در تحقیق خود فرایند اجتماع پذیری و ارتقاء حیات جمعی درون فضاهای عمومی را مبتنی بر پذیرا بودن فضا برای افراد و گروه های مختلف اجتماعی، تأمین آسایش روانی و فیزیکی، لذت بردن آنان از حضور در فضا و حضور فعال و مداوم در فضا دانسته اند. رفیعیان و خدایی (۱۳۸۸)، به شناسایی متغیرهای اثرگذار بر رضایت مندی شهروندان از فضاهای عمومی شهری، سه متغیر دسترسی به خدمات، امنیت اجتماعی و هویت مکانی را اثرگذارترین عوامل در رضایت مندی شهروندان از فضاهای عمومی معرفی می‌کند. محمودی (۱۳۸۸)، پیاده رو، عرصه ای برای تعاملات اجتماعی، در جستجوی معیارهای کالبدی و معنایی پیاده رو به منظور فراهم آوردن عرصه ای برای تعاملات اجتماعی انسانها است، بطوری که امکان تأثیرگذاری متقابل او و این فضاهای شهری فراهم شود. با دستیابی به ویژگیهای معنایی و کالبدی مورد نظر، حس امنیت و آرامش روانی و تعلق مکانی در فضا ایجاد شده و زمینه برای تعاملات اجتماعی انسان و تأثیرگذاری متقابل او بر فضاهای پیاده شهری فراهم می‌شود. عباس زاده و تمری (۱۳۹۲)، در پژوهشی تحت عنوان، بررسی و تحلیل مولفه های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده راه ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی محورهای تربیت و ولیعصر تبریز، به بررسی نمونه هایی از فضاهای پیاده در این کلانشهر پرداخته است، نتایج حاصل از این پژوهش، نشانگر این مدعاست که مؤلفه های سرزندگی، خوانایی، ایمنی و امنیت و نفوذپذیری که از مؤلفه های اصلی کیفیت فضاهای شهری محسوب می‌شوند، ارتباط معنی داری با سطح تعاملات اجتماعی و میزان حضور شهروندان در فضاهای شهری پیاده محور کلانشهر تبریز دارند. موسوی (۱۳۹۲)، در پژوهشی با عنوان بررسی میزان تعامل فضاهای پیاده شهری با شهروندان با نگاهی به محله فهادان یزد می‌پردازد. نتیجه این پژوهش نشان داد که عدم رعایت مقیاس انسانی در طراحی ساختمان ها موجب گریز شهروندان از قرار گرفتن در فضاهای پیاده می‌گردد. احدی و بشیری (۱۳۹۳)، در پژوهشی با عنوان طراحی و ساماندهی پیاده راه شهری به شناسایی مشکلات تهدید کننده ایمنی پیاده راه ها در شهر قزوین، افزایش راحتی و ایمنی هر چه بیشتر عابران پیاده در معابر درهنگام شب و روز پرداخته و راهبرد های مناسبی در جهت ایمنی عابران پیاده ارائه داده اند. احدی و بشیری (۱۳۹۳)، در پژوهشی با عنوان طراحی و ساماندهی پیاده راه شهری به شناسایی مشکلات تهدید کننده ایمنی پیاده راه ها در شهر قزوین، افزایش راحتی و ایمنی هر چه بیشتر عابران پیاده در معابر درهنگام شب و روز پرداخته و راهبرد های مناسبی در جهت ایمنی عابران پیاده ارائه داده اند.

اهداف تحقیق

- هدف از نگارش پژوهش حاضر، شناسایی و ارزیابی عوامل موثر بر مطلوبیت پیاده راه های شهری برای ارتقاء تعاملات اجتماعی شهروندان است و بتوانیم پیاده رو ای در آینده بسازیم که در آن شهروندان علاوه بر حس امنیت و آرامش خود به تعاملات اجتماعی بپردازند. با توجه به آنچه که ذکر شد اهداف عمده این پژوهش را می‌توان بدین صورت بیان داشت؛
- مشخص نمودن نقاط ضعف و قوت پیاده رو های شهری مورد استفاده شهروندان از دیدگاه آنان و ارتقاء کیفیت محیطی پیاده رو از طریق دستیابی به معیار های موثر بر برنامه های فضاهای شهری جهت تأمین تعاملات اجتماعی.
 - ایجاد یک دید جدید در بخش خدمات اجتماعی، ایجاد پایده رو های با کیفیت برای تعاملات اجتماعی.
 - بررسی نظرات شهروندان در مورد شهر و پیاده رو های شهری که به طور روز مره با آن در تعامل هستند.
 - تعیین عوامل موثر بر حضور شهروندان در پیاده رو های شهری.

⁵ Stangl, P.

⁶ Sapawi, R. Said, I.

روش تحقیق

بدیهی است هر پژوهش علمی نیازمند یک روش تحقیق متناسب با موضوع خود دارد. انتخاب روش تحقیق مناسب و تداوم آن در تمامی فرایند و مسیر پژوهش از اصول راهبردی یک تحقیق علمی است. پژوهش حاضر به لحاظ هدف از نوع کاربردی بوده و از همین رو برای ایجاد شالوده‌ای انسجام بخش به پژوهش حاضر روش توصیفی-تحلیلی انتخاب گردید. در این مقاله سعی گردیده است تا با استفاده از الگوی متفکرینی که شاخص های کیفیت محیطی موثر در پیاده راه ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی و مدل فکری آن را قبول دارند و اثرات آن همچون کوی، محله، برزن و منطقه و داشتن عناصر مورد نیاز هر سطح را می پذیرند، به مطابقت و بررسی شاخص های کیفیت محیطی در پیاده راه ها پرداخته شود. روش گردآوری و جمع آوری داده ها و اطلاعات مورد نیاز، از طریق مطالعات اسنادی مانند منابع کتابخانه‌ای، الکترونیکی و اسنادی در خصوص موضوع پژوهش می باشد. شایان ذکر است که اطلاعات توصیفی پژوهش نیز با خلاصه نویسی و فیش برداری از منابع نوشتاری مانند کتب، مقالات و پایان نامه‌های موجود و نیز آرشیو ادارات، سازمان ها و مراجع جمع آوری گردیده است.

مبانی نظری تحقیق

جستجوی ریشه ها و کاربرد های یک واژه غالباً ممکن است کار عبث و بیهوده ای جلوه کند، اما این امر در حوزه پیاده رو و تعاملات اجتماعی چندان صادق نیست، چرا که دانستن ریشه های واژگان این حوزه روشن خواهد ساخت که به طور کلی حساسیت نقش و جایگاه کیفیت فضایی پیاده رو در ارتقاء تعاملات اجتماعی را چگونه حساسیتی باید تلقی نمود، ضمن آن که وجود بحث های بسیط و گمراه کننده در این زمینه ضرورت پرداختن به این مقوله را دوجندان می سازد. لذا قبل از پرداختن به مباحث نظری و ادبیات موضوع، لازم است ابتدا به تعریف و مفهوم برخی از کلمات و عبارات کلیدی پژوهش پرداخته شود، از جمله؛

کیفیت محیط شهری⁷

کیفیت محیط شهری عبارت است از شرایط اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی-فضایی محیط شهری که نشان دهنده میزان رضایت یا عدم رضایت شهروندان از محیط شهری است. کیفیت محیطی ادراک مکان به طور تمام و کامل است. کیفیت فضای شهری به عنوان محصول فرایند تعامل میان انسان، فعالیت، و کالبد شهر تا حد بالایی به کیفیت مولفه های بصری آن وابسته است. مولفه های بصری فضای شهری به دلیل ماهیت عینی و ملموس خود توسط حواس انسان قابل ادراک است و زمینه ادراک، شناخت و ارزیابی محیطی شهروندان، را فراهم می آورد. براساس مدل کانتر که به مدل مکان شهرت دارد، محیط شهری به مثابه یک مکان متشکل از سه بعد در هم تنیده کالبد، فعالیت و تصورات است. از آنجا که کیفیت محیط شهری یک مکان ناگزیر از پاسخ دهی مناسب به ابعاد گوناگون محیط شهری است، می توان مولفه های سازنده کیفیت طراحی شهری را به موازات مولفه های سازنده مکان تعریف کرد. به عبارت دیگر با اقتباس از نظریه مکان کانتر می توان گفت: کیفیت محیط شهری عبارت است از برآیند سه مولفه که هریک از آنها متکفل برآورده ساختن یکی از کیفیت های سه گانه «کالبدی»، «فعالیتی» و «تصورات» محیط شهری است [9].

تعاملات اجتماعی⁸

جین جیکوبز روزنامه نگار و صاحب نظر برجسته مسایل شهری در کتاب «مرگ و حیات شهرهای بزرگ آمریکایی» بر نقش فضاهای عمومی شهری در ایجاد تعاملات اجتماعی تأکید می کند. به باور او آنچه از یک شهر در ذهن بیشتر می ماند فضاهای عمومی شهر به ویژه خیابان ها و پیاده روهای آن است که افزایش نشست و برخاست و امنیت پیاده رو تأثیر وارونه ای بر جدایی و تبعیض نژادی دارد. بنابراین پیاده روها باید سرزنده باشند تا بتوانند ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند. همچنین از نظر او برای سرزنده نگه داشتن خیابان باید تعداد خاصی عابر، در پیاده روهای آن حضور داشته باشد، ضمن اینکه تراکم بالا را به تنهایی

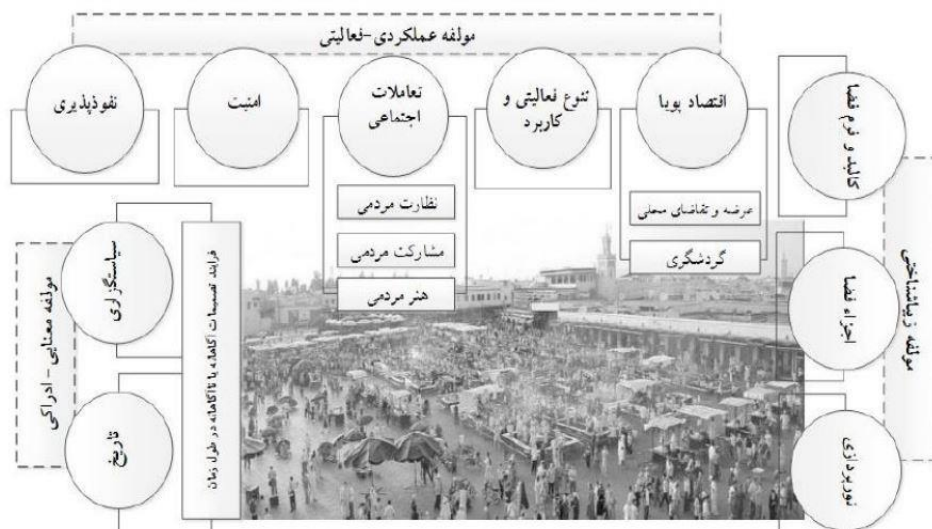
8. Quality of Urban Environment

9. Social Interactions

برای سرزندگی کافی نمی داند. او در تأکید به حضور در فضاهای عمومی و لزوم برخورد می گوید "به محض آنکه برخوردهای جالب، مفید و معنادار بین شهروندان به روابط خصوصی کاهش پیدا کند شهر خواهد مرد." همچنین او برای روابط اجتماعی در خیابان ها نوعی مشخص از روابط را مفید و خوشایند دانسته و معتقد است که مردمان چندان تمایل ندارند که دور و برشان را شلوغ کنند، در واقع او عملکرد خوب خیابان ها را در ارتباط با تجربه ناخود آگاه احساس همبستگی بین عابرین می داند "[11] فضاهای باز عمومی از اهمیت ویژه ای در حیات جمعی شهروندان برخوردارند که اغلب از بیشترین امکانات به صورت بالفعل و بالقوه برای حضور شهروندان بوده و نیز محدودیت های زمانی، اندازه و کنترل ندارند. فضاهای باز عمومی امکان انگیزش و انتخاب آزاد میان رفتارها، حرکت ها و اکتشافات بعدی را برای تعداد معنی داری از مردم و شهروندان فراهم می آورد. به عبارتی فضای منظمی که خود را به راحتی با گوناگونی رفتارها تطبیق داده و زمینه خنثی و القاء کننده را برای کنش های خود انگیخته فراهم می آورد در فضاهای عمومی فرصت آن وجود دارد که برخی مرزهای اجتماعی شکسته شده و برخوردهای از پیش تدوین نیافته به وقوع پیوسته و افراد در یک محیط اجتماعی جدید با هم اختلاط پیدا کنند. بنابراین شرط اساسی برای اینکه یک فضای عمومی، فضای شهری تلقی شود این است که در آن تعامل و تقابل اجتماعی صورت گیرد، پس آن دسته از نرم فضاها و سخت فضاها که بستر تعامل اجتماعی نیستند، فضاهای شهری نامیده نمی شوند. حال به منظور مطالعه تعاملات جمعی در فضا مفاهیمی همچون اجتماع پذیری را مورد مطالعه قرار داده است. وی عقیده دارد مطالعه هر فضای فعالیت بسته به بستر هنجاری و رویداد های جاری رفتاری در فضا برخوردی خاص را می طلبد. در مطالعه وی محیط به دو دسته محیط های اجتماع پذیر و محیط های اجتماع گریز دسته بندی شده اند. محیط های اجتماع پذیر موجب تشویق و ترغیب تعاملات جمعی می گردند و محیط های اجتماع پذیر تعاملات جمعی را کم می نمایند. در این راستا بسیاری از پژوهش های اخیر رابطه مشخصه های فضای کالبدی و تعاملات جمعی را محور خود قرار داده اند. محور این پژوهش ها بر این است که در هر محیط، فضای کالبدی به مثابه سامانه ای فضایی عمل می نماید و مشخصه های این سامانه فضایی بر تعاملات جمعی کاربران موثر است [12].

فضاهای عمومی و تولید اجتماعی شهر

حق تخصیص فضا به شهروندان تنها حق استفاده از فضاهای موجود شهر نیست، بلکه تولید فضا همراستا و پاسخگو به نیازهای ساکنان است. تصور فضا بدون محتوا و روابط اجتماعی و در مقابل درک و تصور جامعه بدون اجزا و مناسبات فضایی مشکل است. این مقوله فرایندی متقابل است که مردم و جوامع در آن فضاها را از زمانی که به روش های مختلف و از سوی آنها تأثیر گرفته خلق و اصلاح می کنند. فضا با حضور یک سوژه اجتماعی در آن به تجربه زیسته تبدیل می شود. همچنین عوامل تعیین کننده بر آن حاکم می شود که ممکن است مشخصه عملی (جنبه کاری و بازاری) یا اجتماعی-حیاتی (فضایی برای جوانان، کودکان، زنان و مردم فعال) داشته باشد. این باز نمود از فضا در تقابل با خوانشی است که براساس آن، ذینفعان، افراد یا گروه های حاضر به ظاهر سکونت و موجودیت بیرونی در فضا دارند. فراتر از دریافت تقابلی مذکور، درباره هر فضای تولید شده مبتنی بر تاریخ، دقیق تر این است که بگوییم این فضای تولید شده و مسبوق به تاریخ، پیش از آنکه اجتماعی شونده باشد، به کمک شبکه های حضوری مختلف، اجتماعی کننده است. شکل شماره (۱) مؤلفه های مؤثر بر تولید فضای اجتماعی شهر را نشان می دهد [13].



شکل شماره (۱). معیارهای مؤثر بر برنامه ریزی فضای اجتماع شهر

به نظر می‌رسد یکی از نظریه‌هایی که قدرت تبیین‌کنندگی بسیاری دارد، نظریه تولید اجتماعی فضا از دیدگاه هانری لوفور است. وی مفهوم فضایی شدن اجتماعی را ارائه می‌دهد و آن را فضای حاوی خاطره جمعی، نماد دوره تاریخی معین و محل رویارویی جریان روابط عام و خاص اجتماعی تعریف می‌کند. از نظر او، هر فضا نوعی تولید اجتماعی است. مفهوم واژه «اجتماعی» در این نظریه نیز نه تنها به روابط اجتماعی مردم اشاره دارد، بلکه به روامقابل نهادهای قدرت، مردم، ذینفعان و کاربران فضا دلالت می‌کند. در چارچوب این نظریه، فضای عمومی به مثابه نوعی فرایند و محصول تولید می‌شود و این مردم هستند که به فضای عمومی ساخته شده از سوی برنامه ریزان و سرمایه‌گذاران، کارکرد اجتماعی می‌دهند و آن را مصرف می‌کنند؛ بنابراین برای فهم یک فضای عمومی باید چگونگی تولید آن را براساس ارتباط ابعاد فیزیکی، ذهنی و اجتماعی آن مطالعه کرد. تأکید لوفور بر اختصاص دادن فضا به شهروندان بر مبنای حق استفاده ساکنان شهر از همه فضاهای شهر به منظور برخورداری از احتیاجات زندگی روزمره است. حق مختص دانستن فضا به شهروندان مترادف با ارجح دانستن ارزش بهره‌وری فضا بر ارزش مبادله‌ای آن است؛ به گونه‌ای که دسترسی حضور و استفاده برابر و مستمر را برای همه ساکنان شهر تضمین کند [14].

پیاده‌راه^۹

پیاده‌راه‌ها قسمتی از فضاهای شهری هستند که به دلایل ویژه، عمدتاً به خاطر دارا بودن برخی پتانسیل‌های خاص و در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می‌یابند. همچنین تقریباً تمامی صاحب‌نظران بطور مشترک بر این نکته اتفاق نظر دارند که جنبه اجتماعی ایجاد و توسعه پیاده‌راه‌ها بسیار مهم بوده، آن چنان که می‌توان فلسفه وجودی این فضاهای شهری پیاده‌مدار را نه صرفاً عملکردهای فیزیکی و ارتباطی، تثبیت و تقویت برخی کاربری‌ها و مسائل اقتصادی بلکه گسترش ارتباطات و تعاملات اجتماعی و ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی دانست. پیاده‌راه چیزی بیش از مجموعه مغازه‌ها است. این مکان‌ها زمینه‌های فرهنگی، تفریحی، فراغتی، گردشگری، زندگی مدنی و تبادل دیدگاه، عقاید و نظرات جامعه را فراهم می‌آورند. فضای پیاده‌عرصه‌ای برای وقوع رویدادهای اجتماعی، سیاسی، ایجاد خاطره و بیان احساس جمعی است. پیاده‌راه، نوعی فضای شهری محسوب می‌گردد که حرکت پیاده در آن در اولویت بوده و حرکت سواره در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز حذف می‌گردد. پیاده‌راه علاوه بر تأمین دسترسی، فضایی سرزنده، امن و راحت برای حضور گروه‌های مختلف اجتماعی، برقراری تعاملات اجتماعی و انجام فعالیت‌های اختیاری ایجاد می‌نماید که در آن کاربری‌های متنوع قرار دارند. پیاده‌راه‌ها (محورهای پیاده‌شهری)، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعیشان است؛ این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان هستند [12].

پیاده راه ها علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تفریح اجتماعی، گردش و تماشای ... فراهم می آورد. پیاده راه ها، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آنها تسلط کامل با عابر پیاده بوده و از وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس دهی به زندگی جاری در معبر استفاده می شود. پیاده راه ها محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندای جمعیشان است که علاوه بر نقش دسترسی، مکانی امن و راحت برای گردش و تماشای ... می باشد. بنابراین آن چنان که از تعاریف ذکر گردیده مشخص است، پیاده راه قسمتی از فضای شهری است که به دلیل دارا بودن برخی پتانسیل های خاص، در تمام و یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران اختصاص می یابد. در نهایت می توان گفت پیاده راه ها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعیشان می باشد. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و پذیرای گروه های مختلفی از شهروندان می باشد [13].

پیاده مداری^{۱۰}

در دهه ۱۹۸۰ میلادی تعداد زیادی از معماران و شهرسازان آمریکایی از فرسودگی و زوال مراکز شهری و افزایش فزاینده جوامع محلی که پراکنده و متفرق، وابسته به اتومبیل و دارای فاصله با مراکز شهری بودند، اظهار نارضایتی کردند. در سال های پایانی دهه ۱۹۸۰ و ابتدای دهه ۱۹۹۰ این نارضایتی منجر به ظهور جنبش نوشهرگرایی شد. نوشهرگرایی (که به طراحی محلات سنتی و طراحی محلات نئوسنتی مشهور است) اصول برنامه ریزی است که محلات قابل زیست و قابل پیاده روی در یک محیط مساعد پیاده روی را به وجود می آورد. نوشهرگرایی سعی می کند با ایجاد کاربری های مسکونی مختلط از آپارتمان گرفته تا خانه های تک خانوار با هر سطح قیمتی ساکنینی با سطوح درآمدی مختلف داشته باشد و با توسعه فشرده، از سکونتگاه های حیاتی و محیط های طبیعی حفاظت کند. جنبش نوشهرگرایی اگرچه در زمینه توسعه های مسکونی جدید به وجود آمده است ولی همواره بر توسعه های درون بافت و اصلاح بافت های موجود تاکید کرده است و مخالف گسترش بیش از اندازه هدر رفتن زمین می باشد. به دنبال «نوشهرگرایی» و تا حدی به موازات آن، رشد هوشمند از جمله جدیدترین و مهمترین انگاره های شهرنشینی و شهرگرایی پایدار است که سعی نموده کلیه رویکردهای قبل از خود را از جمله شامل نظریه توسعه پایدار، مدیریت رشد، محدوده های شهری و کمربند سبز، توسعه میان افزا و نوشهرگرایی را در قالب یک پارادایم جدید نظریه بندی و مدل سازی نماید. با این تفاوت که نسبت به جنبش نوشهرگرایی، کمتر بر طراحی شهری و به جای آن بیشتر بر روی نقش سیاست های عمومی و دولتی تاکید کرده و سیاست های مدیریت هوشمندانه رشد را نه صرفاً در مقیاس واحدهای همسایگی یا محله های شهری، بلکه در مقیاس محلی - منطقه ای دنبال می کند. این تئوری با مبانی نظری شهر پایدار توأم با کاربری های مسکونی و اشتغال با اولویت طراحی دسترسی پیاده همسو است. در واقع پیاده مداری به مجموعه گسترده ای از موضوعات طراحی که با مقوله پیاده روی در ارتباط می باشد اشاره دارد. یک مکان پیاده مدار، مکانی است که ساکنین آن با هر سن و هر درجه ای از توانایی می توانند جذابیت و دل پذیری آسایش و راحتی و امنیت را در هنگام پیاده روی، نه فقط در هنگام فراغت بلکه در استفاده از امکانات و تسهیلات و حین تردد احساس کنند - به مکانی گفته می شود که به دلیل نبود یا کمبود حرکت خودرو در آن دارای بیشترین حد تعاملات اجتماعی در بین انواع فضاهای شهری هستند. و موضوعی است که با ماهیت فضای شهری که حضور انسان را طلب می کند و با تعاملات اجتماعی و برپایی آیین ها و مراسم و زندگی جمعی (یا زندگی در جمع) رابطه دارد. هر شهری ویژگی های خاص خود را دارد به همین دلیل به برخی از نکات بحث پیاده مداری اشاره می شود. یکی از بهترین حالت ها آن است که عملکرد های پیرامون یک فضای شهری پیاده، مجموعه ای از عملکردهای مورد نیاز و مورد مراجعه ی مردم باشند [12].

مفهوم پیاده مداری و فضاهای شهری پیاده

انقلاب صنعتی و پیدایش دیدگاه منطقه بندی کاربری ها، موجب افزایش فاصله ها و کاهش نقش فرد پیاده در فضای معابر شد و همه چیز مقهور سرعت جا به جایی وسیله نقلیه موتوری گردید. به این ترتیب عنصر اصلی سازنده شهر یعنی انسان، مجبور به نفس کشیدن در معابر آلوده، پر سر و صدا و مملو از اتومبیل شد. با اختراع اتومبیل و تولید روز افزون آن، چهره شهرها و نوع

¹⁰ Pedestrian

زندگی مردم دچار تغییراتی شد. فضاهای شهری که تا آن زمان بر مبنای مقیاس انسانی و با توجه به حرکت عابر پیاده و ادراک او از محیط تعریف می شدند، پس از آن تناسب با مقیاس خودرو طراحی شدند [14]. به مرور، انسان به عنوان کاربر اصلی فضاهای شهری فراموش شد و نیازهای او به آرامش و امنیت در شهر نادیده گرفته شد. خیابان ها نقش مهمی در ایجاد شبکه پیوند فضاهای باز و عمومی شهری و در نتیجه شکل گیری هویت کلان شهر ایفا می کنند. چنانچه جان لنگ اشاره می کند کیفیتی که از شهر برداشت می شود، بیش از هر چیزی بستگی به کیفیت خیابان های آن دارد. هم چنین در فرهنگ لغت تخصصی شهرسازی، خیابان، فضایی زنده، مهیج و پرتحرک یا به تعبیری مهم ترین فضای عمومی یک شهر است. خیابان، فضا یا مکانی است که برای دسترسی و رفت و آمد عمومی استفاده می شود. در پیاده راه ها آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران زیاد است. به گفته بیلو کانن آزادی حرکت عابرین پیاده در شهرها و فضاهای شهری نشانه خوبی از تمدن آن شهر است. به طوری که یکی از راه های تجدید حیات مدنی مراکز شهری پیاده راه ها هستند که نقش مؤثری در کشف و ادراک محیط کالبدی و اجتماعی شهرداری و مظهر تمدن، هویت و مدنیت شهر هستند. پیاده روی و دوچرخه سواری از روش های پایدار حمل و نقل هستند. به طور معمول، همه سفرهای کوتاه و طولانی همراه با پیاده روی هستند. شهر دوستدار پیاده روی، بیشتر انسان دوست است. پیاده روی و دوچرخه سواری آلودگی هوا یا صدا ایجاد نمی کند و انرژی مورد نیاز توسط افراد تأمین می شود. به علاوه این روش اقتصادی تر است و هزینه کمتری نسبت به حمل و نقل عمومی در بر دارد [14].

پیاده راه به مثابه فضایی عمومی

خیابان های پیاده، خیابان های منفرد و مجزایی هستند که آمد و شد خودرو از آنها حذف شده است. البته خودرو های خاص در مواقع اضطراری امکان دسترسی به آن را دارند و وسایل نقلیه خدماتی و حمل بار نیز طی ساعات خاصی مجاز به تردد در آن ها هستند. خیابان های پیاده برای نخستین بار در اواخر دهه ۱۹۴۰ در شهرهای اروپا به وجود آمده پس از جنگ جهانی دوم و در جریان بازسازی خرابی های جنگ و نوسازی مراکز تاریخی شهرها، اندیشه جداسازی معابر پیاده و سواره شکل گرفت. دلیل این جداسازی، ازدحام بیش از حد سواره و رسیدن به حد هشدار دهنده بود. بسیاری اوقات، جنبش پیاده راه سازی با جنبش حفظ مراکز تاریخی شهرها و حفظ بناها و محله های ارزشمند همراه بوده و این امر موجب ارتقاء کیفی این محله ها و تبدیل آنها به نواحی خرید و نواحی گردشگری گران قیمت شده است. این جنبش هم در مراکز شهری و هم در محله های شهری در هر صورت تأثیرات مثبتی بر رونق تجاری محل به دلیل افزایش راحتی خریداران داشته است. بازدهی اقتصادی این پروژه ها موفقیت آنها را تضمین کرده، ضمن این که مزایای دیگری چون افزایش کیفیت زندگی در محیط عمومی و سایر موارد را نیز به همراه داشته است. محور های پیاده مدار می تواند زندگی و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهر باز آورد و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در شهر کند. نخستین تجربه های آزمایشی در ایجاد منطقه بی ترافیکی شهر های روتردام (هلند) و استکهلم (سوئد) بوجود آمد، در اواخر دهه ۵۰ خودرو های شخصی از نواحی مرکزی و تاریخی شهرها به دلیل تهدید مراکز شهرهای اروپا بوسیله ترافیکی و تخریب بافت های ارزشمند شهری به بیرون رانده شدند بطور که تا سال ۱۹۷۵ تقریباً تمام شهرهای مهم و تاریخی اروپا، ورود اتومبیل را به بخش بزرگی از ناحیه تاریخی و مرکزی خود محدود کردند و پیاده راه های تاریخی-تجاری در آنها بوجود آمده اند [15].

پیاده راه و جایگاه آن در فضای شهری

پیاده راه ها قسمتی از فضاهای شهری هستند که به دلایل ویژه، عمدتاً به خاطر دارا بودن برخی پتانسیل های خاص و در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می یابند. همچنین تقریباً تمامی صاحب نظران به طور مشترک بر این نکته اتفاق نظر دارند که جنبه اجتماعی ایجاد و توسعه پیاده راه ها بسیار مهم بوده، آنچنان که می توان فلسفه وجودی این فضاهای شهری پیاده مدار را نه صرفاً به عملکردهای فیزیکی و ارتباطی، تثبیت و تقویت برخی کاربری ها و مسائل اقتصادی محدود کرد، بلکه باعث گسترش ارتباطات و تعاملات اجتماعی فرهنگی، ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی، تنوع و نفوذپذیری فضاها و در نهایت منجر به سرزندگی پیاده راه ها می شود.

نقش پیاده راه ها نیز در امنیت، همسازی با کودکان و با جامعه و تقویت تعامل اجتماعی. حائز اهمیت است. در مجموع می توان اهمیت توجه به موضوعات کالبدی پیاده راه ها را در جدول (۱) خلاصه کرد [16].

جدول (۱): حوزه های تأثیرپذیر در توجه به پیاده راه ها.

عملکرد	راهبرد
تحرك رفت و آمد در مراکز شهری، تشويق استفاده از وسايط حمل و نقل عمومي، دگرگونی در الگوی رفت و آمد، توسعه پارکینگ های عمومی و...	بهبود مدیریت ترافیک
ساماندهی پیاده راه ها با فضاهای پیاده، یکی از ابزارهای مؤثر برای بهسازی سیما و منظر شهری محسوب می گردد.	بهبود سیمای کالبدی شهر
کاهش منابع آلودگی هوا و صدا، افزایش ایمنی، توسعه فضای سبز و باز، کاهش تراکم و ازدحام، آرامسازی محله های مسکونی و ...	بهسازی محیط زیست شهری
ساماندهی پیاده راه ها یکی از عوامل مؤثر در رونق مراکز خرده فروشی سنتی و جدید و دسترسی آسان به خدمات جزئی ولی ضروری روزمره محسوب می گردد.	بهبود وضع خرید و خدمات
گسترش پیاده راه ها زمینه ای برای بالا بردن کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به فضاهای شهری به حساب می آید.	تقویت زندگی اجتماعی و فرهنگی

اندیشه های تأثیرگذار بر پیاده راه ها

از میان اندیشمندان تأثیرگذار بر پیاده راه ها، جیکوبز با انتقاد از تفکر مدرنیستی در رابطه با خیابان، بر اهمیت پیاده راه ها تأکید دارد. گوردن کالن نیز در کتاب منظر شهری به تأیید جیکوبز و بر خلاف نظر معماران مدرنیست، محیط شهری را در صورتی مطلوب می داند که حضور انسان به صورت پیاده در شهرها ممکن و مقیاس شهرها نیز مقیاس انسانی باشد. راب کریر^{۱۱} در کتاب فضای شهری، ساختار شهر را متشکل از خیابان و میدان می داند و به نقش اجتماعی خیابان و نظارت اجتماعی در خیابان از سوی مردم توجه بیشتری دارد. او به لزوم نماسازی جداره های خیابان و رعایت مقیاس انسانی در فضای خیابان نیز توجه می کند. وی معتقد به اهمیت ارزش های کلاسیک سنتی در کنار نیازهای معاصر بوده و از مخالفان شهرسازی مدرن است. در نهایت می توان گفت پیاده راه ها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعیشان می باشد. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و پذیرای گروه های مختلفی از شهروندان می باشند و علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی، گردش و تماشای ... فراهم می آورند [17]. در این راستا، کاربرد های پیاده راه ها از دید اندیشمندان به شرح ذیل می باشد: پیاده راه ابزاری برای بهبود اقتصاد شهری، سلامت اجتماعی و کیفیت زیست محیطی محسوب می شود. به تعبیر دیگر پیاده راه ها در فضای شهری، مکان هایی برای تقویت ارتباطات، فعال بودن حواس غیربصری، درک محیط از طریق حواس و تجدید حیات مدنی مراکز شهری می باشند. این مکان ها در دراز مدت به فضاهایی به منظور ایجاد حس مکان و امنیت محیط و عابرین پیاده، ایجاد حس مشارکت و حضور فعال افراد و گروه ها در تصمیم گیری و اجرا و حس مسئولیت و وابستگی بیشتر به محیط تبدیل شده اند. به عقیده پا کزاد پیاده مدار بودن فضا می تواند زندگی و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهر آورده و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در شهر کند که این امر باعث ارتقای سطح اقتصادی، اجتماعی، بهداشتی و نیز بهبود کیفیت زیست محیطی منطقه و یا شهر می شود. در پیاده راه ها، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است. از این رو شهروندان به تدریج به حضور در شهر و انجام فعالیت های مدنی عادت کرده و زمان بیشتری را در فضاهای شهری می گذرانند. به نظر جیکوبز خیابان ها و پیاده راه ها مهم ترین مکان های عمومی یک شهرند [16].

¹¹ Rob Krier

شاخص های موثر بر ارتقاء کیفیت و کارایی پیاده راه ها

محدوده های پیاده، گستره هایی چند عملکردی بوده که می توانند برای تمامی اقشار جامعه در هر گروه سنی، جنسی، شغلی، علمی و... تسهیلات و امکانات لازم را فراهم نمایند. همین امر سبب می گردد که پیاده راه ها از ویژگی های فراوانی برخوردار باشند که آنها را از دیگر فضاهای باز و عرصه های عمومی شهری متمایز می نماید. دکتر جهان شاه پاکزاد در کتاب راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، مهمترین اهداف و ویژگی های یک پیاده راه کارا را در سه عامل سرزندگی، انعطاف و ایمنی خلاصه نموده است. به این ترتیب بر مبنای مطالعات انجام گرفته و نیز بررسی ایده های صاحب نظران مختلف، به نظر می رسد که بطور کلی تمامی شاخص های یک پیاده راه را می توان در دو گروه کلی، عوامل بیرونی (که به ارتباط محدوده با بافت پیرامونی و سیاست های و برنامه های کلان مدیریت شهری اثر گذار بر پیاده راه اشاره دارند) و عوامل درونی (که به جزئیات کیفیت کالبدی، طراحی محور پیاده و استفاده کنندگان از آن می پردازند) دسته بندی نمود [25]. علاوه بر این، هریک از معیارهای این دو گروه عوامل اصلی را می توان در دو بخش کلی؛ کیفی و کمی نیز طبقه بندی نمود. جدول ذیل شاخص های اصلی به همراه سنجه های مرتبط پیشنهادی جهت طراحی یک پیاده راه را ارائه می دهد. البته بدیهی است که این موارد جنبه عام داشته و در هر پروژه خاص بر اساس مطالعات انجام گرفته و ویژگی های موجود، جهت گیری اصلی و میزان تاکید و تمرکز بر هر یک از این عوامل مشخص می گردد [18].

جدول شماره (۲): دسته بندی شاخص های اصلی و سنجه های پیشنهادی مرتبط با طراحی پیاده راه.

نوع شاخص	ویژگی شاخص	عنوان شاخص	سنجش های پیشنهادی
عوامل بیرونی	کمی	دسترسی مناسب به سامانه حمل و نقل عمومی شهر	فاصله، نوع و سطح دسترسی به ایستگاه های پیرامون
		دسترسی به پیاده راه از دیگر نقاط شهر	پیش بینی پارکینگ عمومی متناسب پیرامون
		مکانیابی پیاده راه مرتبط با کاربری های جاذب شهری	میزان یکپارچگی و اتصال محدوده های پیاده در طرح شبکه پیاده شهری
		برنامه ریزی همه جانبه گر برنامه ریز مرحله به مرحله توسعه پیاده راه	میزان همجواری و اتصال محدوده پیاده با کاربری های عمده شهری و منطقه ای جاذب
عوامل درونی	کیفی	عملکرد شهری فرهنگ سازی و آموزش	انجام مطالعات اجتماعی اقتصادی و فرهنگی در کنار مطالعات کالبدی و ترافیکی
		تحریک احیاء بافت های پیرامونی	فازبندی در اجرا بر مبنای مطالعات
		کاربری مختلط	هماهنگی کارکرد پیاده راه با چشم انداز توسعه شهر و ناحیه
		جذابیت حرکت در پیاده راه	آموزش اهمیت پیاده روی در سلامت فردی و اجتماعی
عوامل درونی	کمی	تجهیزات و تسهیلات کالبدی برای حرکت پیاده	سرعت و میزان ساماندهی، بهسازی و نوسازی بافت های شهری پیرامونی
		دسترسی سواره خدماتی و اضطراری	تشویق به ایجاد کاربری های همساز در سطوح افقی و عمودی همجوار پیاده راه
			عناصر شاخص و جذاب دور منظر انتهایی، تناسبات فضایی، پوشش گیاهی
			انواع مبلمان خیابانی، محافظت در برابر آب و هوا و روشنایی
عوامل درونی	کمی		میزان نفوذ پذیری و دسترسی انواع ماشین های خدماتی و اضطراری

سهولت و دسترسی انواع روش های مناسب حمل و نقل داخلی، فاصله ایستگاه های حمل و نقل همگانی	دسترسی/جابه جایی داخلی پیاده راه		
انتخاب نوع مصالح متناسب با اقلیم مقیاس انسانی عناصر پیاده راه	طراحی مناسب جزییات		
عبور و مرور ، ساختار پیاده راه، میزان جرایم	امنیت سرزندگی و دلپذیری مشارکت ساکنان و کسبه محدوده پیاده خوانایی مسیر پیاده راه ویژگی های فرهنگی- اجتماعی عابر پیاده توجه به زمینه تاریخی- فرهنگی محدوده پیاده	کیفی	
مبلان خیابانی، هنر عمومی، رویدادهای خیابانی، میزان عبور و مرور			
همکاری در اجرای پروژه یا حداقل عدم مقاومت در برابر انجام آن			
علائم و جزییات طراحی در کف و بدنه پیاده راه			
حساس دیده نشدن در انظار عمومی، میزان آزادی در انتخاب پوشش، ترس از خطرات احتمالی، میزان حضور اقشار مختلف جامعه بویژه زنان در پیاده راه			
عبور پیاده راه از کنار عناصر مهم تاریخ-فرهنگی و میزان اتصال و بهم پیوستگی آنها توسط مسیر			

بررسی مؤلفه های تأثیرگذار بر کیفیات فضایی پیاده راه ها در ایجاد تعاملات اجتماعی

سرزندگی^{۱۳}: شاید بتوان تنوع و فعالیت پذیری را به عنوان دو مؤلفه تأثیرگذار در سرزندگی فضاهای شهری دانست. یکی از راه های رسیدن به تنوع، به کار گرفتن نمادهای شهری اند که بر گرفته از کالبد موجود و ارزش های بافت تعریف می گردند، که به خوانایی مسیر افزوده و آن را به نماد تبدیل می کند. از دیگر عوامل سرزندگی و تنوع پیاده راه ها، ایجاد کاربری های متنوع و متناسب با هر سکانس پیاده راه، استقرار کاربری های خدماتی که تداوم حضور شهروند را در پی دارد و همچنین استقرار کاربری های اوقات فراغت، تنوع مبلان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه ها و تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص می باشد. از آنجایی که فعالیت ها و کنش های متفاوت به راحتی براساس نیاز، زمان و ... تغییر می کنند، در طراحی پیاده بایستی از انعطاف مناسب برخوردار باشند. گونا گونی (تنوع) تجربه فضا دلالت بر ویژگی های محیطی مکان هایی می کند که واجد فرم ها، استفاده ها و معانی گونا گون باشند؛ کاربری های متنوع جاذب با تأمین و تولید جریان های حرکت پیاده، در فضای پیاده راه این کیفیت را فراهم می آورند. در این راستا، فعالیت های اختیاری و تفریحی، بخش قابل توجهی از فعالیت های اجتماعی را باید در پیاده راه ها در بر گیرند که در شکل گیری این مفهوم در این فضا بایستی دقت لازم به عمل آید [20].

نفوذپذیری^{۱۴}: فقط مکان هایی که برای مردم قابل دسترسی باشند، به آنها حق انتخاب می دهند. از آنجا که نفوذپذیری یکی از عوامل اساسی در دستیابی به مطلوبیت است، باید در اولین مراحل طراحی پیاده راه مورد توجه قرار گیرد. یک عنصر کلیدی در مورد قلمروی عمومی، قابلیت نفوذپذیری و دسترسی است. این ماهیت نوعی قدرت از طریق کنترل فضا و دسترسی به آن می باشد. نیروهای مختلفی در جامعه به صورت هدفمند قابلیت دسترسی را برای کنترل محیط های ویژه و اغلب برای محافظت از سرمایه گذاری ها کاهش می دهند. به منظور رسیدن به نفوذپذیری در مسیر پیاده راه، ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه می باشد. محور پیاده باید تا حد امکان بدون اختلاف سطح و مانعی، کلیه فعالیت ها و کاربری های متنوعی که در مقطع خیابان یعنی نزدیک ترین مکان در خط دید وجود دارند را به هم متصل کرده و با ایجاد تمایزات بصری، وحدت و پیوستگی مسیر را القا کند [21]. دسترسی را می توان مهم ترین عنصر، خصوصیت و اساسی ترین عملکرد پیاده راه ها دانست. دسترسی در قالب های مختلفی بیان می شود (مثل: دسترسی به افراد، دسترسی به فعالیت ها، دسترسی به کالاها و

13. Vitality

14. Penetrability

منابع، دسترسی به اماکن و اطلاعات). مقیاس پیاده از جمله شاخصه هایی می باشد که فضا را ملموس تر و قابل باورتر می سازد و زمینه را برای بروز تعاملات اجتماعی بیشتر فراهم می کند. این مهم در کنار رعایت اصل ارتباطات فضایی در پیاده راه ها امکان اتصال و ارتباط فضاها و فعالیت های شهری را به یکدیگر فراهم می کند. فضاهای شهری دارای اتصال و ارتباط فضایی مستحکم و به نوعی زمینه ساز و پشتیبان بروز فعالیت های شهری مستمر در مقیاس عملکردی پیاده می باشند [21].

خوانایی^۴: به طور معمول، بخشی از درجات حق انتخابی که به وسیله یک مکان عرضه می گردد با میزان خوانایی آن ارتباط پیدا می کند؛ یعنی مردم تا چه حد می توانند به فهم یا درک آن مکان نائل شوند. پیاده روها عرصه هایی عمومی اند که می توانند گزینه های متنوعی را برای ارتقای کیفیت زندگی مردم به آنها عرضه دارند. اما مردم موقعی می توانند از منافع گزینه هایی که آن کیفیت را عرضه می دارند، بهره گیرند که بتوانند سازمان فضایی و آنچه را که در آنجا می گذرد، درک کنند. پرداختن به وجه عینی منظر در پیاده راه آن را به محیطی خوانا و واجد کیفیت تبدیل خواهد کرد. پاکیزگی و زیبایی در محیط پیاده راه، امکان حضورپذیری و استفاده از فضای آن را افزایش خواهد داد و در انتها پیاده راه باید با ایجاد احساس نظم بین اجزاء، آن را به عنوان فضایی متناسب به بیننده عرضه کند؛ به عبارت دیگر باید فضای پیاده راه واجد کیفیت تناسبات بصری باشد [22].

ایمنی و امنیت^۵: حضور فعال مردم در شهر از عوامل افزایش ایمنی و امنیت در فضاهای شهری است که برای تداوم و بقای حیات آن، ایمنی و امنیت بسیار مؤثر است که در صورت نبود آن، کیفیت شهر افت کرده و معنای شهریت از بین می رود. در پیاده راه ها، شهروندان پیاده باید همواره در مقابل خودرو و موتورسیکلت ایمن بوده و تردد این گونه وسایل شدیداً کنترل شود. انجمن شهرسازی آمریکا (۱۳۸۷) در رابطه با بحث امنیت، چنین متذکر شده است: انگاره های طراحی شهری به منظور تسهیل دیده شدن متجاوزان عمل می کنند. نظارت طبیعی با استفاده از وسایلی که نمایانی مردم، محوطه های پارکینگ و ورودی های ساختمان را به حدا کثر برساند (مثل پنجره های مشرف به خیابان و خیابان های مأنوس با پیاده ها و...)، ارتقاء خواهد یافت. جان لنگ در مدل نیازهای انسانی، سلسله مراتب و روابط بین نیازها را در قالب دسته های مشتمل بر نیازهای فیزیولوژیک، امنیت، وابستگی، عزت و اعتماد به نفس و... مورد بررسی قرار داده و امنیت را به عنوان یکی از نیازهای اساسی در مرتبه دوم این تقسیم بندی واضح ایده شهر سالم در معرفی تیپولوژی می گذارد. لئونارد دهل نیازهای شهری، امنیت را در قالب اولین رده از نیازها به عنوان نیز از نیازهای اساسی و اولیه می شمارد، همچنین جان اشتون صاحب نظران بین المللی شهر سالم، امنیت را یکی از کیفیت های غیر قابل جایگزین در ایجاد یک شهر سالم مورد اشاره قرار می دهد [23]. هفت ویژگی عام برای محیط های ایمن و امن عبارتند از:

- ۱) دسترسی و جابجایی آسان.
- ۲) ساختار مناسب برای فعالیت های مختلف.
- ۳) امکان نظارت و اشراف برای عموم.
- ۴) موجد حس مالکیت، احترام و مسئولیت.
- ۵) دارای تسهیلات حفاظت فیزیکی و امنیتی.
- ۶) جاری بودن فعالیتهای انسانی.

با جمع بندی کلی مبانی نظری پژوهش، می توان مؤلفه های کیفیات فضایی را که به عنوان متغیر مستقل در این پژوهش مد نظر می باشند، در قالب مؤلفه های (سرزندگی، خوانایی، نفوذپذیری و ایمنی و امنیت) در دیاگرام تحلیلی زیر نشان داد [26].

تعاملات اجتماعی: براساس هرم نیازهای انسانی مازلو (۱۹۵۴) احتیاجات افراد به دو گروه تقسیم می شود، دسته نخست نیازهای مادی و جسمانی است که در صورت ارضای این دسته، طیف دیگری از نیازها مطرح می شود که به بعد روحی و روانی زندگی انسان باز می گردد. براین اساس یکی از نیازهای فطری انسان ها (شهروندان) نیاز به برقراری تعاملات و روابط اجتماعی است. بدین ترتیب از تعاملات و روابط اجتماعی هم به عنوان یک نیاز فطری و هم وسیله ای برای ارضای نیازهای دیگر نام برده می شود. به طوری که انسان بدون برقراری روابط اجتماعی قادر به زیستن نمی باشد. هرگاه عملی از شخصی سرزند که با به این

عمل متقابل پاسخ از سوی فرد دیگر همراه باشد، اصطلاحاً دوسویه، تعامل اجتماعی یا کنش متقابل اجتماعی گفته می شود [25]. در این صورت میان این دو شخص، یک رابطه اجتماعی برقرار می شود. ساده ترین عنصر زندگی مشترک انسانی، کنش اجتماعی است. کنش اجتماعی، سلسله حرکات بارزی است که انسان برای دستیابی به هدفی نسبت به انسانی دیگر انجام می دهد. افراد به برقراری رابطه اجتماعی نیاز ذاتی دارند و به همین دلیل موقعیت هایی فراهم می آورند تا بتوانند رابطه اجتماعی خود را تجربه کنند. رابطه اجتماعی در فضا اتفاق می افتد. بنابراین فضا مجموعه ای از روابط اجتماعی میان گروه و مکان خاص را در بر می گیرد. نوع روابطی که در فضا برقرار می شود و شدت آن، به فضا معنی می دهد. پیاده راه ها محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی شان می باشد. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و می بایست پذیرای گروه های مختلفی از شهروندان باشد. در آنجا شهروندان در یک رابطه تعاملی با یکدیگر، باهم بودن را آموخته و برای ارتقای حیات جمعی می کوشند [26].

جدول شماره (۳): تحلیل مؤلفه های تأثیرگذار بر کیفیات فضایی پیاده راه ها برای تعاملات اجتماعی.

ابعاد کیفیات فضایی پیاده محور			عنوان
انعطاف	سرزندگی	بعد زیبایی شناختی عملکردی	کیفیات فضایی پیاده محور ها
تنوع کاربری			
فعالیت پذیری			
منظر	خوانایی		
تناسب بصری			
پاکیزگی			
زیبایی			
دسترسی	نفوذپذیری		
برخورداري از مقیاس پیاده			
ارتباطات فضایی			
نظارت از طرف شهروندان	ایمنی و امنیت		
سلسله مراتب دسترسی			
ایمنی در برابر وسایل نقلیه			

بحث و نتیجه گیری

پیاده راه متکامل ترین شکل خیابان هایی است که اولویت اصلی حرکت در آنها به شکل پیاده بوده و یکی از مهم ترین جنبه های حضور انسانی در فضاهای شهری به شمار می رود حضوری که سرزندگی و پویایی فضا و نیز افزایش نقش اجتماعی را سبب می شود تقریباً تمامی صاحب نظران بر این نکته اتفاق نظر دارند که جنبه اجتماعی ایجاد و توسعه پیاده راه ها بسیار مهم است آن چنان که می توان اصل فلسفه وجودی این فضاهای شهری پیاده مدار را نه فقط عملکردهای فیزیکی و ارتباطی، تثبیت و تقویت برخی کاربری ها و مسائل اقتصادی بلکه گسترش ارتباطات و تعاملات اجتماعی- فرهنگی و ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی دانست. یکی از تحولات اخیر در گرایش های جدید شهرسازی جهان، توجه به حرکت پیاده و نیازهای آن به عنوان یک موضوع فراموش شده مهم شهری است. امروزه تاکید بیش از حد بر حرکت سواره و حل مسایل مختلف آن و غفلت از ساماندهی و برنامه ریزی برای حرکت پیاده، یکی از نقایص شهرسازی معاصر محسوب می شود. در دو دهه اخیر، در نتیجه اوج گیری و حاد شدن مشکلات شهری مانند آلودگی محیط، دشواری رفت و آمد، ناامنی راه ها، انحطاط مراکز تاریخی شهرها، افت کیفیت فضاهای شهری، افول ارزش های بصری واکنش گسترده ای علیه سلطه حرکت موتوری و کاهش تحرکات پیاده در ، و به طور کلی افول کیفیت پایداری در تمامی ابعاد آن جهان به وجود آمده است. فضاهای شهری یا عرصه های عمومی مکان اصلی زندگی

اجتماعی شهروندان و اساس و بنیان دانش و حرفه ی طراحی شهری هستند. از این رو از اهمیتی به سزا در پویایی محیط و حیات مدنی برخوردار هستند فضاهای عمومی شهری با حضورانسان و فعالیت اوست که معنا می یابد و بیشتر از آن که دارای نقش کالبدی باشند به دلیل ایجاد تعامل اجتماعی میان شهروندان واجد اهمیت هستند. مسیر های عابر پیاده به عنوان بخش جدایی ناپذیر سیستم حمل و نقل شهری و ارتباط دهنده مبدا، مقصد با سواره رو می باشد. پیاده راه ها برای تبدیل فضاهای سکونتگاهی به مکان های سرزنده و مناسب برای تعاملات اجتماعی اختصاص داده شده اند. اما مساله ی اساسی غلبه ی زندگی ماشینی و تسلط خودرو بر زندگی انسان ها، که این عامل زندگی پیاده و حضور شهروندان در سطح فضاهای شهری کاهش داده است و تعاملات اجتماعی شهروندان و حیات مدنی در شهر و درکل موجودیت فضاهای عمومی شهری که بستری برای ایجاد حیات اجتماعی و مشارکت شهروندی است مورد تهدید قرار گرفته است.

پیشنهادهای

- ساماندهی پیاده رو موجود و ارتقاء کیفیت منظر و تناسبات بصری (کف سازی، نصب مبلمان، ابعاد و اندازه فضا، شکل فضا و ...) جهت تقویت سرزندگی.
- استقرار کاربری های متنوع (تنوع و گوناگونی) در طول مسیر، تنوع فعالیتی و تنوع فضایی بر جاذبه محیط می افزاید و امکان حضور هر چه بیشتر گروه های مختلف اجتماعی در آن را افزایش می دهد.
- کنترل ساخت و ساز های حاشیه به نحوی که در مغایرت با چهره عمومی خیابان شهری نباشند.
- استفاده از نورپردازی و روشنایی متناسب با حرکت پیاده ها در طول خیابان در شب.
- قراردادن گذرهای عرضی مناسب در خیابان به منظور افزایش ایمنی.

منابع و مراجع

- [۱] بهزادفر، م، طهماسبی، الف، ۱۳۹۲، شناسایی و ارزیابی مولفه های تأثیرگذار بر تعاملات اجتماعی (تحکیم و توسعه روابط شهروندی در خیابان های شهری سنندج)، باغ نظر، شماره ۲۵، صص ۱۷-۲۸، ۱۳۹۲.
- [۲] پورجعفر، م. ر، محمود نژاد، ه ۱۳۸۸، طراحی شهری و سرمایه اجتماعی در فضاهای عمومی شهری، تهران، طحان.
- [۳] جام کسری، م قربانی، ر، ۱۳۸۹، جنبش پیاده گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده راه تربیت تبریز، مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، سال دوم، شماره ۶، صص ۵۵-۷۲، ۱۳۸۹.
- [۴] دانشپور، ع. الف، چرخچیان، م، ۱۳۸۶، فضاهای عمومی و عوامل مؤثر بر حیات جمعی، باغ نظر، شماره ۷، صص ۱۹-۲۸، ۱۳۸۶.
- [۵] حیدری، ع. الف، امیر حاجلو، الف، کارخانه، م، احمدی فرد، ن، ۱۳۹۵، ارزیابی نقش منظر فضاهای جمعی در کیفیت شهری، نمونه موردی: منطقه یک تهران، آرمان شهر، شماره ۱۱، صص ۳۲۳-۳۳۵، ۱۳۹۵.
- [6] Ghel, J. (1987), *Life between Building*, translated by Koch, J, New York: van Nostrand Reinhold.
- [۷] رفیعیان، م، خدایی، ز، ۱۳۸۸، بررسی شاخص ها و معیارهای مؤثر بر رضایت مندی شهروندان از فضاهای عمومی شهر، نشریه راهبرد، سال هجدهم، شماره ۵۳، صص ۲۲۷-۲۴۸، ۱۳۸۸.
- [۸] رنجبر، الف، رئیس اسماعیلی، ف، ۱۳۸۹، سنجش کیفیت پیاده راه های شهری در ایران، فصلنامه هنرهای زیبا، شماره ۴۲، صص ۸۳-۹۳، ۱۳۸۹.
- [۹] شمعی، ع، پوراحمد، الف، ۱۳۸۴، بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا، دانشگاه تهران.
- [10] Hassklau, C. (1990), *the pedestraian and cityTraffic*, London: Belhaven press. 8 Danish Road Data.
- [۱۱] عباس زاده، ش، تمری، س، ۱۳۹۱، بررسی و تحلیل مولفه های تأثیرگذار بر بهبود کیفیت فضایی پیاده راه ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی، مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولی عصر تبریز، مطالعات شهری کردستان، شماره ۴، صص ۱-۱۰، ۱۳۹۱.
- [۱۲] کاشانی جو، خ، ۱۳۸۹، بازشناخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری، هویت شهر، سال چهارم، شماره ۶، صص ۱۰۶-۹۵، ۱۳۸۹.
- [۱۳] لنگ، ج، ۱۳۸۶، طراحی شهری (گونه شناسی رویه ها و طرح)، ترجمه سید حسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- [۱۴] کالن، گ، 1377، گزیده منظر شهری، ترجمه منوچهر طبیبیان، تهران.
- [15] Jacobs, J. (1965), *the Death and Life of Great American Cities*, Harmonsorth: Penguin.
- [۱۶] گلکار، ک، ۱۳۹۰، آفرینش مکان پایدار/ تاملاتی در باب نظریه طراحی شهری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
- [۱۷] کاشانی جو، خ، ۱۳۸۵، اهمیت فضاهای پیاده در شهرهای هزاره سوم، جستارهای شهرسازی، شماره ۱۸، صص ۴، ۱۳۸۵.
- [۱۸] محمودی، م. م، ۱۳۸۸، پیاده رو، عرصه ای برای تعاملات اجتماعی خیابان ولی عصر تهران، حد فاصل چهارراه ولی عصر تا تقاطع خیابان دکتر فاطمی، مطالعات جامعه شناختی، شماره ۱۴۵-۱۶۸، صص ۳۷، ۱۳۸۸.
- [19] Parks, J. R. & Schofer, J. L (2006), *Charavterizing neighborhood pedestrian environments with secondary d ata*.Transportion Reserch Vol. 11, PP: 250-263.
- [20] Stangl, P. (2011). *The US Pedstring Plan: Linking Practice and Research*, Planning Practice & Research, Vol.26, No.3, PP:289-305.

[۲۱] جعفری مبین، ش، ۱۳۹۲، ارزیابی کیفی پیاده راههای شهری در شهرهای ایرانی (نمونه موردی پیاده راه بوعلی شهرهمدان)، پژوهش های شهری هفت حصار، شماره چهارم، سال اول، تابستان ۱۳۹۲.

[۲۲] قربانی، ر، جام کسری، م، ۱۳۸۹، جنبش پیاده گستری، رویکردی نو در احیا مراکز شهری (مورد مطالعه، پیاده راه تربیت یزد)، مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، سال دوم، شماره ششم، پاییز ۱۳۸۹.

[۲۳] صادقی، ن، سبجان اردکانی، س، ۱۳۹۲، امکان سنجی احداث پیاده راه به عنوان یک کاتالیزور در جهت ارتقای کیفیت فضای شهری (مطالعه موردی: محور بوعلی همدان)، پژوهش های شهری هفت حصار، شماره ۵، پاییز ۱۳۹۲.

[۲۴] فرازمند، ر، صحنی زاده، م، ۱۳۹۲، بررسی و تحلیل مؤلفه های تأثیرگذار بر سرزندگی از دیدگاه تعاملات اجتماعی در ارزیابی عملکرد فضاهای عمومی شهری (نمونه مطالعاتی: محدوده ی پارکینگ شهرداری کرمانشاه)، پژوهش های شهری هفت حصار، شماره ۶، زمستان ۱۳۹۲.

[۲۵] ایزدی، س، نیکو خوی، م، سماواتی، س، ۱۳۸۹، بررسی نقش مولفه های کیفیت بخش قلمرو پیاده در سرزندگی و کارآمدی خیابان های شهری (نمونه موردی: خیابان بو علی سینا همدان)، فصلنامه فضای گردشگری، سال اول، شماره ۳، ۱۳۸۹.

[26] Lynch, Kevin. (1972). The openness of open space. Art of Environment. Aidan Ellis.