

برنامه‌ریزی راهبردی در راستای بهبود کیفیات فضایی منظر پیاده‌راه‌ها در شهر تهران

(مطالعه موردی: پیاده‌راه ۱۷ شهرپور)*

رضا کانونی** - کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.
محمد تقی رضویان - استاد گروه جغرافیای انسانی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.
آرمان مسلمی - دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.

چکیده

پیاده‌راه‌ها، به عنوان فضایی برای افزایش ارتباطات و تعاملات اجتماعی شهروندان، باعث تقویت زندگی جمعی، افزایش حس تعلق به مکان و دستیابی به اعتدال بین مفهوم سواره و پیاده می‌شود. همچنین پیاده‌راه‌ها، هم ابزار و هم مکان‌هایی برای تبلور و احقاق حق عابران و شهروندان می‌باشند. هدف پژوهش حاضر برنامه‌ریزی راهبردی برای بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه ۱۷ شهرپور تهران می‌باشد. برای این امر از مدل‌های SWOT و AHP استفاده شده است. نوع پژوهش حاضر، کاربردی - راهبردی و روش انجام آن توصیفی - تحلیلی است. در انجام پژوهش حاضر علاوه بر مطالعات کتابخانه‌ای از روش پیمایشی نیز استفاده شده است. برای جمع‌آوری و ارزیابی اطلاعات پیمایشی پژوهش حاضر، تکنیک دلفی و مصاحبه با کارشناسان و مسئولین امر به کار گرفته شده است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که راهبرد تدافعی برای بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه ۱۷ شهرپور دارای اولویت می‌باشد. بدین نحو که نقاط تهدید و ضعف باید کاهش پیدا کند و برای این امر نیز از نقاط قوت و فرصت در جهت افزایش اثرات مثبت کیفیات فضایی پیاده‌راه ۱۷ شهرپور در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و محیط زیستی استفاده شود. برخی از راهبردهای تدافعی شامل برنامه‌ریزی در جهت هدایت راهبردی اقدامات لازم‌الاجرا در پیاده‌راه ۱۷ شهرپور و چشم‌اندازی‌سازی این اقدامات جهت جلوگیری از خرده اقداماتی که منجر به اغتشاش فضایی در محدوده می‌شود، شناسایی و حفاظت از بناهای ارزشمند در فضای پیرامون پیاده‌راه و نوسازی آنها به خصوص جداره‌های بلافصل محدوده، افزایش فعالیت‌های فرهنگی و آئینی و همچنین برگزاری مسابقات و جشنواره‌های فرهنگی، تدوین طرح زیست‌محیطی برای محدوده در جهت جلوگیری از آلودگی آب‌های زیرزمینی، دفع و جمع‌آوری مناسب پسماندهای بیمارستانی و سایر مسائل مربوط به کیفیت و بهداشت محیط محدوده.

واژگان کلیدی: برنامه‌ریزی راهبردی، پیاده‌راه ۱۷ شهرپور، چشم‌اندازی، طرح زیست‌محیطی، فعالیت‌های فرهنگی

* این مقاله مستخرج از پایان‌نامه کارشناسی ارشد رضا کانونی با عنوان "اثرات فضایی پیاده‌راه‌سازی در شهر تهران (مطالعه موردی: پیاده‌راه ۱۷ شهرپور)" می‌باشد که به راهنمایی دکتر محمدتقی رضویان در دانشکده علوم زمین دانشگاه شهید بهشتی تهران ارائه شده است.

مقدمه

فضاهای شهری یا عرصه‌های عمومی مکان اصلی زندگی اجتماعی شهروندان است که نقش به‌سزایی در تبلور ماهیت زندگی جمعی و حیات مدنی انسان‌ها دارند. از منظر عملکردی و کارکردی فضاهای شهری به چهار حوزه تقسیم می‌شوند که طبعاً با یکدیگر روابطی پویا دارند: فضاهای مسکونی، کاری، اوقات فراغت و ارتباطی. در این میان فضاهای ارتباطی، مخصوص گذر و عبور بوده، لذا دارای نقش‌های مختلفی از جمله: نقش مبادله اجتماعی و گذران اوقات فراغت هستند. گسترش روز افزون شهرها و ورود اتومبیل به عرصه فعالیت‌های شهری و دگرگونی ارتباطات اجتماعی، جذابیت خیابان‌ها و فضاهای پیاده را متأثر نموده و موجب تأکید بیش از حد به حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن، به‌عنوان اصلی‌ترین شرط رونق اقتصادی - اجتماعی شهر، توسط برنامه‌ریزان و مدیران شهری شد. در نتیجه اوج‌گیری و حادثر شدن مشکلات شهری همچون ازدحام ترافیک، تخریب بافت‌های ارزشمند شهری، آلودگی زیست‌محیطی، عدم ایمنی شهرها و افول ارزش‌های بصری، واکنش‌های گسترده‌ای علیه سلطه حرکت موتوری در شهرهای جهان به وجود آمد. یکی از این جنبش‌ها، جنبش پیاده‌گستری است که خواهان اتکاء کمتر به اتومبیل و افزایش تعاملات اجتماعی و احیای هویت شهری می‌باشد. پیاده‌راه‌ها نیز به‌عنوان یکی از نموده‌های فضای شهری، می‌توانند نقش مهمی در بررسی میزان کیفیت زندگی در یک شهر، ایفا کنند.

در رابطه با تجربیات جهانی پیاده‌راه‌سازی می‌توان به پیاده‌راه‌های لیمبکر و کتویگر در شهر اسن آلمان، بردیک در شهر کالامازو آمریکا و استروگت در شهر کپنهاگ دانمارک اشاره کرد. پیاده‌راه‌سازی در شهرهای مذکور اثراتی مانند: کاهش تدریجی ترافیک و پارکینگ، رونق اقتصادی این محورها، انطباق مرکز شهر با تغییرات فصول، سرزندگی پیاده‌راه‌ها در شبانه‌روز را به‌دنبال داشته است. همچنین از تجربیات پیاده‌راه‌سازی در ایران نیز می‌توان به پیاده‌راه‌های جنت مشهد، تربیت تبریز، خیام ارومیه و لیان بوشهر اشاره کرد. در این میان شهر تهران نیز دارای پیاده‌راه‌های مختلفی از جمله: کوچه مروی، صف (باغ سپهسالار)، پانزده خرداد و هفده شهریور می‌باشد (کاشانی‌جو، ۱۳۸۹، ص ۱۵۱). پیاده‌راه ۱۷ شهریور با اهداف مختلفی از جمله: ساماندهی و ارتقاء کیفیت محیطی، اجتماعی و اقتصادی در محدوده مداخله طراحی، دستیابی به فضای شهری مطلوب و غیره در سال ۱۳۹۱ به بهره‌برداری رسید و به‌عنوان یک پیاده‌راه فرهنگی و آئینی معرفی شد. این پیاده‌راه در مرز بین مناطق ۱۲ و ۱۳ شهرداری تهران واقع شده است و از جمله اماکن قدیمی شهر تهران محسوب می‌شود که هم از لحاظ تاریخی و هم از لحاظ اقتصادی حائز اهمیت می‌باشد. پژوهش حاضر در پی آن

است که به برنامه‌ریزی راهبردی در جهت بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها بپردازد.

۱. پرسش‌های پژوهش

سوالاتی که پژوهش حاضر در پی پاسخ به آنها می‌باشند عبارتند از:

۱. مهم‌ترین نقاط ضعف، قوت، فرصت و تهدید موجود در کیفیات منظر فضایی پیاده‌راه ۱۷ شهریور چه مواردی می‌باشند؟
۲. چه راهبردهایی در جهت بهبود کیفیات منظر فضایی پیاده‌راه ۱۷ شهریور مؤثر هستند؟

۲. پیشینه پژوهش

وحید ظاهر (۱۳۹۱)، در پایان‌نامه خود با عنوان "بررسی اثرات پیاده‌راه‌سازی در مناطق کلانشهری (خیابان دانشکده منطقه ۹ کرج)" به این نتیجه رسیده است که امروزه مراکز کلانشهرها پر از هیاهو و ازدحام وسایل نقلیه موتوری است. این باعث شده است عابر پیاده برای یافتن فضایی مطلوب، امن، خوانا، زیبا، دارای امکانات و تسهیلات استاندارد دچار سردرگمی شود. لذا در این پایان‌نامه با هدف دستیابی به ایده‌های اصلی و مهم در شکل‌گیری پیاده‌راه‌ها ابتدا به بررسی نمونه‌های داخلی و خارجی پیاده‌راه‌ها و بیان شکل‌گیری آنها می‌پردازد و سپس اثرات پیاده‌راه‌سازی و تأثیرات آن را بر کیفیت زندگی شهری در کلانشهرها را مورد بررسی قرار می‌دهد و در نهایت به شناسایی ویژگی‌ها و پتانسیل‌ها و از سویی ضعف‌های خیابان دانشکده منطقه ۹ کلانشهر کرج برای تبدیل شدن به یک پیاده‌راه موفق پرداخته است.

معصومه سادات دستجردی (۱۳۸۴) در پایان‌نامه خود با عنوان، "پیاده‌راه‌سازی خیابان سپهسالار" به این نتیجه رسیده است که مشکلات و معضلات پدیدآمده در عصر حاضر تنها به سبب نادیده گرفتن انسان به‌عنوان مهم‌ترین بهره‌بردار فضاهای شهری بوده است. انسان، روحیات، تصورات و نیازهای او چیزی است که در دوران معاصر، ناشناخته باقی‌مانده و تنها توجه به مسائل ترافیکی، دسترسی‌ها و سرعت مد نظر قرار گرفته است. در حالیکه چیزی که نیاز انسان به ارتباط مستقیم با سایر انسان‌ها، امنیت و سلامت روانی و حتی تندرستی و سلامت بدنی را تأمین می‌کند فضاهایی غیر از خیابان‌های امروزی است. در نتیجه پیاده‌راه، به‌عنوان فضایی که پاسخگوی این نیازها و ویژگی‌های رفتار اجتماعی انسان است، مطرح می‌شود.

یوک - مینگ، چئوک (۲۰۰۲)، در پایان‌نامه خود "شبکه‌راه فوقانی - پیاده‌راه در هنگ کنگ" به این نتیجه رسیده است که با ایجاد شبکه‌ای برای عابر پیاده در راستای استفاده مناسب از زمین و توجه به محیط‌زیست در راستای ارتقاء پیاده روی به‌عنوان

قسمتی از حمل و نقل شهری که با توجه به حجم بالای ترافیک در منطقه مرکزی شهرها، سطوح فوقانی برای جریان‌های عابر پیاده می‌تواند تلاشی برای حل مشکلات ترافیکی آن باشند. سِوَال کامرتلر (۲۰۰۷) در رساله دکتری خود با عنوان "اثرات پیاده‌راه‌سازی بر ارزش اجاره املاک مسکونی" هدف خود را بررسی تأثیر پیاده‌راه «سوگی یولو» در از میر به‌عنوان یک فضای باز عمومی در ارزش اجاره املاک مسکونی ذکر می‌کند. ایشان در پایان‌نامه خود به این نتایج دست یافته است که پیاده‌راه به‌عنوان یک فضای باز عمومی دارای ارزش اقتصادی نسبی قابل اندازه‌گیری مانند: دیگر فضاهای باز عمومی است. همچنین یکی از ویژگی‌های موثر پیاده‌راه‌ها تأثیری است که بر قیمت املاک دارند و در نهایت تأثیر پیاده‌راه‌ها در ارزش املاک به جنبه‌های کیفی و کمی مختلف آنها بستگی دارد.

۳. روش پژوهش

تحقیق حاضر از نوع توصیفی-تحلیلی است. برای جمع‌آوری اطلاعات و داده‌های مورد نیاز از بررسی‌های اسنادی و کتابخانه‌ای و مطالعات میدانی استفاده شده است، و با توجه به اطلاعات بدست‌آمده، به بررسی نقاط ضعف، قوت، فرصت‌ها و تهدیدهای پیاده‌راه ۱۷ شه‌ریور تهران پرداخته‌شده، سپس برای تجزیه و تحلیل یافته‌ها و ارائه استراتژی‌ها مدل SWOT به کار برده شده است. برای این منظور عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) و عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) محله مطالعه گردید. با استفاده از مدل AHP به وزن‌دهی معیارهای مورد نظر و میانگین وزن‌ها پرداخته و سپس به تکمیل ماتریس SWOT و در نهایت به ارائه راهبردها و استراتژی‌های مناسب در جهت برنامه‌ریزی راهبردی بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه ۱۷ شه‌ریور پرداخته شد.

۴. مبانی و چارچوب نظری

۴-۱. پیاده‌راه

در جامعه جهانی معاصر، حرکت پیاده به‌عنوان یکی از جنبه‌های حضور انسان در فضای شهری که سبب سرزندگی و پویایی این فضا و نیز افزایش نقش‌های مختلف آن می‌شود مطرح می‌گردد. با توجه به گونه‌های متنوع فضاهای شهری، می‌توان مسیرها و به ویژه خیابان‌ها را یکی از بارزترین عرصه‌های عمومی به‌عنوان بستری برای حرکت پیاده معرفی نمود. تعاریف گوناگونی در مورد پیاده‌راه‌ها دیده می‌شود که در ذیل به برخی از آنها اشاره شده است:

طبق تعریف کوان پیاده‌مدار کردن عبارت است از: ایجاد خیابان‌ها یا فضاهای رها از آمد و شد سواره. هنگامی که در سال ۱۹۷۱ اولین مکان عمومی در سیدنی استرالیا به استفاده صرف

عابران پیاده اختصاص یافت، سیاستمدار محلی مسئول این امر (لئوپورت که خودش را به‌عنوان وزیر عابران پیاده نامید) همواره بر گفتن این جنبه مثبت تأکید داشت که آن خیابان برای عابران پیاده باز شده بود و نه اینکه بر روی آمد و شد سواره بسته گردد (Cowan, 2005). تیبالدز معتقد است پیاده‌راه‌ها چیزی بیش از مجموعه مغازه‌ها می‌باشند. این مکان‌ها زمینه‌های فرهنگی، تفریحی، فراغتی، گردش، زندگی مدنی و تبادل دیدگاه‌ها، عقاید و نظرات جامعه را فراهم می‌آورند (تیبالدز، ۱۳۸۷).

پیاده‌راه‌ها، به نواحی یا معابری که انحصاراً در اختیار پیادگان قرار می‌گیرد و وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور دسترسی و سرویس‌دهی ضروری حق ورود به آن را دارند، اطلاق می‌شوند. پیاده‌راه‌ها کاملاً متمایز از پیاده‌روها می‌باشند. این معابر می‌توانند به صورت کوچه، بازار، بازارچه، میدان، پارک یا فضای یک مجتمع باشند در حالیکه پیاده‌روها تنها در مجاورت خیابان‌ها قرار دارند (معینی، ۱۳۹۲). ساوث ورت در ارتباط با پیاده‌راه‌ها، واژه

قابلیت پیاده‌روی را به صورت زیر بیان می‌کند:

«قابلیت پیاده‌روی به حوزه‌ای اطلاق می‌شود که سازه‌های محیط اطراف آن با تأمین آسایش و امنیت برای افراد پیاده، اتصال افرادی با مقاصد مختلف از طریق صرف وقت معقول و ایجاد جاذبه‌های بصری در سرتاسر مسیر را برقرار کرده، آنها را به پیاده‌روی تشویق و از این امر حمایت کند». محیطی با قابلیت بالای پیاده‌روی از طریق شبکه‌ای غنی از مسیرهای اتصالی که امکان دسترسی همگان به مکان‌هایی که روزانه باید به آنجا بروند را فراهم آورده و افراد را به پیاده رفتن تشویق می‌کند. چنین محیطی با خیابان‌هایی که عبور افراد در سنین مختلف و تراکم جمعیت متفاوت در آن آسان است. امنیت و آسایش را برای مردم به همراه می‌آورد. شبکه‌های متصل پیاده‌رو به صورت یکپارچه، بدون وقفه و مخاطره با دیگر اشکال گذرگاه‌ها مثل محل عبور اتوبوس‌ها، ترامواها یا بزرگراه‌ها، میزان وابستگی به خودروها را به حداقل می‌رسانند. سیستم راه‌ها به اندازه کافی برای این اکتشاف پیچیده می‌باشد و این علت پیشنهاد ایجاد تجارب بصری مختلف در مسیرهای پرتردد برای تکراری نشدن مسیر برای عابرین پیاده می‌باشد. این امر از پیاده‌روی از اهداف مفیدی همچون خرید، رفتن به محل کار، یا از دیگر مقاصد چون لذت بردن، سرگرمی و سلامتی، حمایت می‌کند (Southworth, 2005).

پس به طور کلی می‌توان بیان نمود، مسیرهای پیاده معابری بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آنها، تسلط کامل با عابر پیاده بوده و ابزاری برای فعالیت جمعی هستند که کیفیت محیطی را بالا برده و سلامت اجتماعی را تقویت می‌کنند (پاکزاد، ۱۳۹۱).

۴-۲. کیفیت در پیاده‌راه‌های شهری از دیدگاه نظری

برنامه‌ریزی و طراحی شهری برای آفرینش مکان‌های شهری

مطلوب و ارتقاء کیفیت مکان‌های موجود، همواره نیازمند سنجش کیفیت فضاهای همگانی است. سال‌هاست که میان طراحان و برنامه‌ریزان شهری بر سر کیفیت شهرها و آنچه که حس مکان نامیده می‌شود، اختلاف سلیقه وجود دارد (گلکار، ۱۳۸۴). حس مکان موجب ایجاد حس رضایتمندی در استفاده‌کننده شده و با یادآوری فرهنگ یا تاریخ یک اجتماعی و یا تجارب ذهنی گذشته فرد، بر مفهوم هویت تأکید کرده و کیفیت فضای ساخته‌شده را برای مخاطب ارتقاء می‌بخشد (رضویان و همکاران، ۱۳۹۳). کیفیت در محیط و فضای شهری دارای چنان اهمیتی است که بسیاری از محققین وظیفه و رسالت اصلی برنامه‌ریزی شهری را ارتقاء کیفیت فضا عنوان کرده‌اند. این مفهوم به‌صورت ویژه زمانی در برنامه‌ریزی شهری مطرح شد که متخصصین مختلف نظریات هنجاری متفاوتی در مورد کیفیت محیط شهری خوب ارائه دادند. پاره‌ای از این نظریات شهودی بوده و پاره‌ای متکی بر پژوهش‌های سامان‌یافته بودند. با شروع قرن بیست و یکم دامنه مفهوم کیفیت به میزانی جایگاه خود را پیدا کرد که نهادها و مؤسسات مختلف با تکیه بر این موضوع به سنجش فضاهای عمومی شهری پرداختند.

با بررسی کیفیت، مسایل و امکانات محیط شهری کشف و تعریف و ارتباط میان آنها معلوم می‌شود. از اینرو اجرای صحیح مرحله سنجش وضعیت، شالوده‌آسای برای تدوین راه‌حل‌های موجه و عقلایی را فراهم می‌آورد و بی‌سبب نیست که نظریه‌پردازان برجسته‌ای نظیر جین جیکوبز (۱۹۶۱) عمده‌ترین دلیل شکست برنامه‌ریزی شهری مدرن را تعریف صحیح مسأله شهر و یا بی‌اعتباری و ناتوانی متدولوژی سنجش وضعیت آن جهت تدوین راه‌حل برای مسایل پیچیده‌ای نظیر مسایل شهری اعلان داشته‌اند. سنجش کیفیت مکان‌های شهری چنانچه به شیوه‌ای جامع و صحیح صورت گیرد منجر به آفرینش مکان‌های پایدار می‌شود، زیرا با بازشناسی جامع مؤلفه‌های اقتصادی، اجتماعی

و محیط‌زیستی و ارتباطات متقابل آنها زمینه لازم برای هدایت فضاهای شهری در چارچوب الگوی توسعه پایدار فراهم می‌آید (گلکار، ۱۳۸۴).

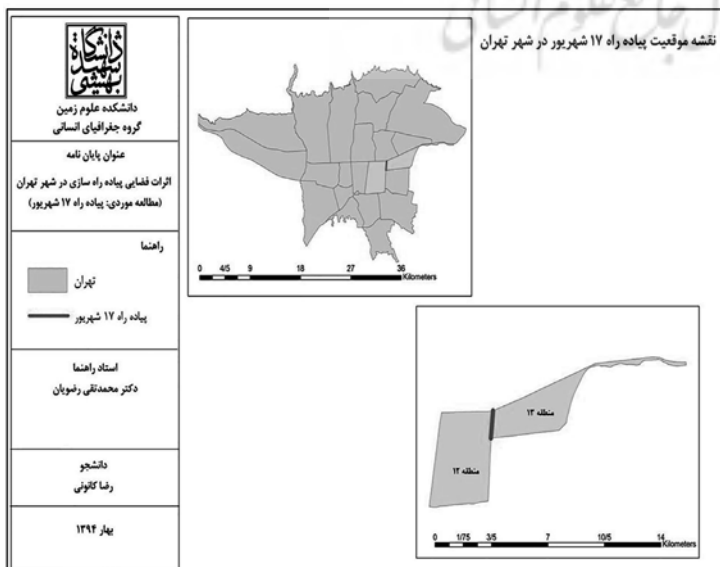
جست و جو در میان طیف نظریات ارائه شده از صاحب نظرات و متخصصین داخلی در رابطه با بررسی کیفیت فضاهای شهری، طیف متنوعی از معیارها را در اختیار قرار می‌دهد. با این وجود مهم‌ترین مواردی که قرابت مفهومی بیشتری به موضوع پیاده‌راه دارند را می‌توان به طور خلاصه در جدول شماره ۱ عنوان کرد. علاوه بر نظریاتی که در زمینه کیفیت‌های محیط شهری خوب در سایر کشورها مطرح شد، در ایران نیز عده‌ای از متخصصین و محققین در نوشتارهای خود به ارائه کیفیات محیط شهری خوب پرداخته‌اند. مواردی که به‌صورت ویژه در ارتباط با پیاده‌راه‌ها به‌عنوان فضای شهری مطرح‌شده در جدول شماره ۲ بیان شده است.

۵. معرفی محدوده مورد مطالعه

۱-۵. موقعیت محدوده مورد مطالعه

پیاده‌راه ۱۷ شهریور در بخش شرقی منطقه ۱۲ و بخش غربی در منطقه ۱۳ شهرداری تهران قرار دارد (تصویر ۱) و عمدتاً تحت‌تأثیر سازمان فضایی این دو منطقه است. محور ۱۷ شهریور، حد فاصل میدان امام حسین (ع) تا میدان شهدا، از امتداد خیابان شهباز قدیم که خود بر روی رد باروی ناصری احداث شده بود، به سمت شمال ایجاد شده است. همین‌طور میدان امام حسین (ع) از امتداد دو محور احداثی شهباز و شاه‌رضا که هر دو بر رد باروی شرقی و شمالی دوره ناصری احداث گردیده‌اند بوجود آمده و به نوعی مفصل میان سه حوزه مرکزی، شمالی و شرقی تهران در محل میدان امام حسین (ع) ایجاد شده است (مهندسیین مشاور باوند، ۱۳۹۰a).

حوزه فراگیر پیاده‌راه ۱۷ شهریور به مساحت ۵۴۶۱۹۲۷ مترمربع



تصویر ۱: موقعیت پیاده‌راه ۱۷ شهریور در شهر تهران (نگارندگان)

جدول ۱: معیارهای ارائه شده در ارتباط با کیفیت پیاده‌راه در جهان (جام کسری، ۱۳۹۱، ص ۱۲)

صاحب نظران	مرجع	مؤلفه‌های مطرح شده
جین جیکوبز	کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی (۱۹۶۱)	توجه به فعالیت‌ها، اختلاط کاربری‌ها، نفوذپذیری و قابلیت دسترسی، اختلاط اجتماعی و انعطاف‌پذیری
کونین لینچ	کتاب تئوری شکل خوب شهر (۱۹۸۱)	سرزندگی، معنی (حس)، سازگاری، دسترسی، کنترل و نظارت، کارایی و عدالت
ویولیچ ^۱	مقاله قرانت شهری و طراحی مکانهای شهری کوچک (۱۹۸۳)	قرانت‌پذیری محیط، آزادی انتخاب، ایجاد انگیزش به وسیله کاربرد فرم‌های متباین، امکان زندگی اجتماعی، توجه به پیوندهای بومی و منطقه‌ای، به گوش رسیدن آوای گذشته
راجر ترانسیک ^۲	کتاب یافتن فضاهای گمشده (۱۹۸۶)	حفظ تسلسل حرکت‌ها، محصوریت فضاها، پیوستگی لبه‌ها، کنترل محورها و پرسپکتیوها، مزوج نموده فضاهای درون و بیرون
کولمن	مقاله فرصتهایی برای نوآوری در آموزش طراحی شهری (۱۹۸۷)	حفاظت تاریخی و مرمت شهری، طراحی برای پیاده‌ها، سرزندگی و تنوع استفاده، بستر و محیط فرهنگی، بستر و محیط طبیعی، توجه به ارزش‌های معمارانه محیط
آلن جیکوبز و دونالد ایلبارد	مقاله به سوی یک بیانیه طراحی شهری	سرزندگی، هویت و کنترل، دسترسی به فرصت‌ها، تخیل و شادی، اصالت و معنا، زندگی اجتماعی و همگانی، خودانگیزی شهری، محیطی برای همه
مایکل ساوت ورت	تئوری و عمل طراحی شهری معاصر (۱۹۸۹)	ساختار و خوانایی، فرم، آسایش و راحتی، دسترسی، بهداشت و ایمنی، حفاظت تاریخی، سرزندگی، حفاظت محیط طبیعی، تنوع، سازگاری، گشودگی، مراودات اجتماعی، برابری و مساوات، نگهداری، انطباق‌پذیری، معنی، نظارت و اختیار، حس مکان، هویت، دیده‌ها، مناظر، مقیاس انسانی یا پیاده
یان بنتلی	کتاب محیطهای پاسخده (۱۹۹۰)	نفوذپذیری، تنوع، خوانایی، انعطاف‌پذیری، سازگاری بصری، غنا، قابلیت شخصی‌سازی، پاکیزگی، کارایی، حفاظت و نگهداری از اکوسیستم‌ها
برایان گودی	مقاله کیفیتهای طراحی شهری (۱۹۹۳)	سرزندگی، هارمونی با بستر موجود، تنوع، مقیاس انسانی، نفوذپذیری، غنا، خوانایی، انعطاف‌پذیری، امکان تحول سنجیده و کنترل شده، امکان شخصی‌سازی مکان
کمیته مشورتی برنامه ریزی لندن (LPAC)	گزارش کیفیت محیط شهری لندن (۱۹۹۳)	مقیاس انسانی، ساختار مناسب خوانایی و هویت، پاکیزگی و ایمنی، مدیریت شهری مطلوب، غنای بصری، کاربری و فعالیت‌های مختلط، وجود فضاهای همگانی و فضاهای خاص، سهولت حرکت پیاده و سواره.
نلسن	چشم اندازه‌هایی برای رویای آمریکایی نوین (۱۹۹۴)	رعایت مقیاس انسانی، مسئولیت‌پذیری مبتنی بر بوم‌شناسی، ترویج پیاده‌گرایی، پیشبینی فضاهای باز، پیش‌بینی هسته‌ها در طرح، توجه به منظر خیابان، تنوع، اختلاط کاربری‌ها، تعمیر و نگهداری محیط شهری دسترسی، سخت فضا و نرم فضا، فضای همگانی، ایمنی و امنیت، منظر شهری، اختلاط و تراکم، همه شمول بودن
جان پانتر ^۳ و میتو کرمونا	کتاب مکانهای عمومی - فضاهای عمومی (۲۰۰۳)	توجه به خصوصیات سایت، طرح و نقشه مناسب، نور و صدا، محوطه آرای، فضاهای باز، پیشگیری از بزهکاری، امنیت، اختلاط شکل‌های مختلف مالکیت و گونه‌های ساختمانی، پایداری، عرصه‌های همگانی و رعایت سلسله‌مراتب آن، دسترسی و نفوذپذیری
سایت PPS (Project for Public Space)	حاصل مطالعه بر روی بیش از ۱۰۰۰ قطعه فضای عمومی شهری در کشورهای مختلف	دسترسی و بهم پیوستگی، آسایش و تصویر ذهنی، استفاده‌ها و فعالیت‌ها، اجتماعی بودن
دفتر معاونت نخست وزیر انگلیس (OPDM)	کتاب به کمک طراحی (۲۰۰۰)	نظافت و پاکیزگی، دسترسی، جذابیت، راحتی، جامعیت، سرزندگی و پویایی، عملکرد، تمایز و تشخیص، ایمنی و امنیت، نیرومندی (قابلیت انعطاف)

^۱ Violich

^۲ Roger Trancik

^۳ Punter

جدول ۲: معیارهای ارائه شده در ارتباط با کیفیت پیاده راه در ایران (نگارندگان)

صاحب نظران	مرجع	مؤلفه‌های مطرح شده
محسن حبیبی	مقاله "مسیر پیاده گردشگری" (۱۳۸۰)	تمایز و تشخیص، افزایش خوانایی با کاربرد نشانه‌های شهری، تنوع کالبدی و تنوع در کاربری‌ها، ایمنی و امنیت، انعطاف‌پذیری و حق انتخاب، توجه به اصول زیباشناسی شهری، تأکید بر نقاط آغازین و پایانی مسیر، استفاده از عناصر طبیعی، تأکید بر بناها و عناصر کالبدی با ارزش تاریخی، پیوستگی مسیر، دید و منظر، ایستایی و پویایی مسیر، رعایت حرائم و حفظ قلمروها از طریق فضای عمومی، نیمه عمومی و خصوصی
جهانشاه پاکزاد	کتاب "راهنمای طراحی فضاهای شهری" (۱۳۹۱)	مؤلفه‌های: سرزندگی (تنوع در طول مسیر-نوذپذیری)، انعطاف (انعطاف در کالبد- انعطاف در عملکرد)، ایمنی (ایمنی پیاده در مقابل سواره - امنیت پیاده در محیط)
سید محمد معینی	مقاله "افزایش قابلیت پیاده‌مداری گامی به سوی شهری انسانی‌تر" (۱۳۸۵)	امنیت، دلپذیری، جذابیت، مطبوعیت، دسترسی، آموزش / سلامت عمومی، پیوستگی، ارتباط بین کاربری، دسترسی به ایستگاه‌های عبور و مرور، رفتار عابر پیاده بر اساس معیارهای فرهنگی اجتماعی
رحمت محمدزاده و حسین فلاح‌نژاد	مقاله "بررسی تطبیقی توسعه فضاهای پیاده بازار قدیم و خیابان پیاده تربیت شهر تبریز" (۱۳۸۸)	اجتماعی- فرهنگی، ترافیک و دسترسی، کالبدی- فضایی
احسان رنجبر و فاطمه رئیس اسماعیلی	مقاله "سنجش کیفیت پیاده‌راه سیه سالار تهران" (۱۳۸۹)	تنوع، انعطاف‌پذیری، دسترسی، آسایش و راحتی، نظافت و پاکیزگی، خوانایی، هویت، فرم و کالبد، تمایز و تشخیص، سرزندگی و پویایی
مظفر صرافی و حسن محمدیان مصمم	مقاله "امکان‌سنجی پیاده‌راه‌سازی خیابان‌های مرکز شهر همدان" (۱۳۹۲)	اجتماعی، اقتصادی، محیط زیست، سلامت

بهداشتی، ورزشی و ...)، از نظر وسعت (۸/۸ درصد محدوده)، پس از کاربری مسکونی، در رده دوم قرار می‌گیرند. کاربری‌های تجاری و اداری، از نظر تعداد پلاک (۶۰۷ پلاک) در رده دوم و از نظر وسعت (۷۰۳ درصد محدوده) در رده سوم جای دارند.

- کاربری نظامی با وجود ۲ قطعه، با وسعت حدود ۲۲ هکتار، در مرتبه چهارم کاربری‌های محدوده فراگیر قرار دارد.

- کاربری صنعتی و کارگاهی با ۴۲۱ قطعه و ۹۰۵ هکتار، ۱۰۵ درصد از سطح محدوده را پوشش داده است.

- کاربری فضای سبز بسیار اندک است و کمتر از ۵ هکتار به آن اختصاص یافته است.

سطوح بایر و ساخته‌نشده فقط ۳۳۳ قطعه یا ۱۰۴ درصد پلاک‌ها را با کمتر از ۶ هکتار تشکیل می‌دهند و ذخیره اندکی برای ساخت و ساز فراهم می‌آورد (مهندسين مشاور باوند، ۱۳۹۰b).

۵-۳. شناسایی گستره‌های فرسوده و نیازمند بهسازی و نوسازی

طبق سند بالادست طرح‌های جامع و تفصیلی مناطق شهری تهران حوزه‌های وسیعی از محوطه‌های واقع در پیرامون طرح، در محدوده مداخله و نیز در حوزه بلافضل، به‌عنوان پهنه فرسوده

و با جمعیت ۱۸۰۷۹۰ نفر می‌باشد. این حوزه با مناطق ۷، ۱۲، ۱۳ و ۱۴ دارای مرز مشترک است. همچنین در حوزه فراگیر نسبت جنسی ۱۰۴ مرد در مقابل ۱۰۰ زن می‌باشد. جمعیت ۱۰ سال به بالای حوزه فراگیر در سال ۱۳۸۵، ۱۵۸۷۷۵ نفر می‌باشد که از این تعداد ۶۵۲۶۵ نفر شاغل و ۴۴۲۵ نفر بیکار است. بدین ترتیب نرخ فعالیت در حوزه فراگیر در سال ۱۳۸۵، ۴۳۰۹ درصد بوده است. ضمناً مقایسه تعداد شاغلان حوزه فراگیر با کل جمعیت حوزه فراگیر گویای نرخ تکفل ۲۰۸ نفر می‌باشد. بدین معنا که در مقابل هر یک تولیدکننده ۲۰۸ نفر مصرف‌کننده وجود دارد. به عبارت دیگر هر ۱ تولیدکننده بجز خودش به طور متوسط ۱۰۸ نفر دیگر را تحت تکفل دارد (مهندسين مشاور باوند، ۱۳۹۰a).

۵-۲. بررسی پهنه‌بندی کلی کاربری زمین در محدوده مورد مطالعه

در محدوده فراگیر که حدود ۶۴۶۰۵ هکتار وسعت دارد. کاربری تعداد ۲۳۶۹۰ پلاک بررسی شده، که نتایج زیر را به دست می‌دهد:

- کاربری مسکونی با ۹۲۰۷ درصد از کل پلاک‌ها و بیش از نیمی از مساحت محدوده فراگیر (۵۲۰۳ درصد)، پهنه غالب است.

- کاربری‌های تشکیل‌دهنده خدمات شهری (آموزشی، درمانی،

معرفی شده است. عمده این پهنه‌ها در محدوده منطقه ۱۲ واقع و حوزه‌هایی نیز در شرق محور ۱۷ شهریور و در منطقه ۱۳ شناسایی شده است. همچنین بخش‌هایی از بلوک‌های واقع در شمال میدان امام حسین^(۲) در محدوده منطقه ۷ به عنوان گستره‌های فرسوده اعلام گردیده است که بخشی از آنها در هر سه منطقه در حوزه مداخله اقدام واقع شده‌اند.

طبق بررسی‌های انجام گرفته در این طرح، در محدوده مداخله و طراحی دو پهنه با دو ویژگی متفاوت که از نظر اقدام واجد اولویت هستند به شرح زیر معرفی شده‌اند:

- گستره نیازمند تخریب و نوسازی، شامل پلاک‌هایی که یا در طرح‌های اجرایی مناطق قرار دارند و یا به دلیل فرسودگی زیاد قابل بهسازی نبوده و نیازمند ساخت مجدد هستند. این پهنه که عمدتاً حوزه جنوبی طرح را در برمی‌گیرد، حدود ۲.۸ هکتار وسعت داشته و ۶.۹ درصد سطح کل محدوده مداخله را در برمی‌گیرند.

- گستره نیازمند بهسازی و ساماندهی بافت و بنا که محدوده‌ای به وسعت ۱۰.۵ هکتار را در بر گرفته است که ۲۵.۸ درصد کل محدوده ۴۰.۷ هکتاری مداخله را شامل می‌شود. کلیه پلاک‌ها و محوطه‌های داخل این محدوده می‌بایست در قالب طرح‌های مرمتی، بافت و بنا و یا طرح‌های ساماندهی، بهسازی و مقاوم‌سازی شده و ضمن حفظ ویژگی‌های کالبدی و فضایی خود

تصویر ۲: پیاده‌راه ۱۷ شهریور (نگارندگان)



تصویر ۳: پیاده‌راه ۱۷ شهریور (نگارندگان)



به‌عنوان بخشی از حوزه‌های مداخله و اقدام مدنظر قرار گیرند. در ادامه تصاویری از محدوده آورده شده که در روی تصویر توضیحات لازم در مورد وضعیت کنونی پیاده‌راه ذکر شده است. عدم حضور گسترده مردم در پیاده‌راه ۱۷ شهریور که نشان از جاذب نبودن این محدوده دارد. علت تعطیلی نزدیک به ۴۰ درصد از کاربری‌های واقع در پیاده‌راه ۱۷ شهریور را می‌توان در چند عامل بررسی کرد؛ یکی از عوامل اصلی این است که قبل از احداث پیاده‌راه این مسیر محل خرید و فروش اتومبیل و موتورسیکلت بود، بعد از احداث پیاده‌راه و حذف تردد وسایل نقلیه در این محور عملاً این کاربری‌ها با تعطیلی مواجه شدند و اکثر آنها نیز مغازه‌هایشان را رها کرده و به شغل‌های دیگر یا نقاط دیگر تهران انتقال یافتند، که خود این امر علاوه بر اینکه باعث ایجاد اغتشاش در سیمای بصری محیط می‌شود به لحاظ اقتصادی نیز این محدوده را تحت تأثیر قرار داده است. بدین نحو که کسب و کار و رونق اقتصادی کاهش یافته و به طبع آن نیز حضور مردم در این مکان کم‌رنگ شده و این موضوع باعث ضعف تأثیرات اجتماعی این محدوده نیز می‌شود.

۶. بحث و تحلیل یافته‌های پژوهش

۶-۱. روش تحلیلی سوات

مدل SWOT یکی از ابزارهای استراتژیک تطابق نقاط قوت و ضعف درون سیستمی با فرصت‌ها و تهدیدات برون سیستمی است (هریسون و کارون، ۱۳۸۲). این مدل یکی از ابزارهای مهم در مدیریت راهبردی است (اسماعیل زاده و همکاران، ۱۳۹۳ a). هدف نهایی فرآیند برنامه‌ریزی استراتژیک توسط SWOT، توسعه و اتخاذ یک استراتژی مناسب با در نظر گرفتن عوامل داخلی و خارجی است (Kajanus et al, 2004). مدل SWOT تجزیه و تحلیل نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهاست. از طریق تجزیه و تحلیل SWOT سازمان‌ها می‌توانند عوامل داخلی قوت و ضعف و خارجی فرصت و تهدید خود را شناسایی کرده و پس از آن یک استراتژی مناسب برای توسعه سازمان انتخاب کنند (Gao & peng, 2011).

در همین راستا به منظور وزن‌دهی به نقاط قوت، ضعف و فرصت و تهدید از نظرات ۲۰ کارشناس مرتبط با حوزه تخصصی بهره‌گیری گردید. سپس در چارچوب روش تحلیل سلسله‌مراتبی AHP، از نرم‌افزار Expert Choice برای تحلیل نظرات کارشناسی و محاسبه وزن هر معیار استفاده شد.

ارزیابی‌های انجام شده در این مرحله، در مرحله بعد مورد تحلیل قرار می‌گیرند. نتایج حاصل از اولویت‌بندی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها و همچنین ارزیابی حاصل از ماتریس ارزیابی عوامل درونی و بیرونی نشان می‌دهند که در گروه نقاط قوت ۷ S یعنی وجود دو ایستگاه اصلی خط ۴ و خط ۲ مترو در ابتدا و

انتهای محدوده، در گروه نقاط ضعف W_9 یعنی عدم کنترل کیفی مطلوب پیاده‌راه بعد از احداث، در زمینه عوامل فرصت‌ها O_7 یعنی وجود طرح‌های فرادست در مورد پیاده‌راه ۱۷ شه‌ریور و در زمینه تهدیدها نیز T_4 یعنی آسیب‌پذیری شبکه زیرساخت‌ها در مواقع بروز حوادث طبیعی بالاترین وزن را به خود اختصاص دادند.

جدول ۳: مقایسه زوجی نقاط قوت (نگارندگان)

	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	درجه اهمیت
S1	۱	۲	۱/۲	۱/۲	۱/۲	۳	۱/۳	۱/۳	۱	-/۰.۷۸
S2		۱	۱	۱/۲	۱	۲	۱/۳	۱/۳	۱/۲	-/۰.۶۹
S3			۱	۱	۲	۳	۱/۲	۱	۱/۲	-/۰.۱۲۰
S4				۱	۱	۲	۱/۲	۱	۱	-/۰.۱۱۵
S5					۱	۲	۱	۱	۲	-/۰.۱۲۲
S6						۱	۱/۳	۱/۴	۱/۲	-/۰.۴۴
S7							۱	۱	۲	-/۰.۱۸۰
S8								۱	۳	-/۰.۱۷۱
S9									۱	-/۰.۱۰۱
نسبت سازگاری										CR=-/۰.۰۵

جدول ۴: مقایسه زوجی نقاط ضعف (نگارندگان)

	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	درجه اهمیت
W1	۱	۱	۱/۲	۱/۲	۱/۳	۱/۲	۱/۳	۱/۴	۱/۳	-/۰.۴۶
W2		۱	۱/۲	۱/۲	۱/۳	۱/۲	۱/۴	۱/۳	۱/۳	-/۰.۴۶
W3			۱	۲	۱/۲	۲	۱	۱/۲	۱/۳	-/۰.۱۰۲
W4				۱	۱/۳	۱	۱/۲	۱/۳	۱/۳	-/۰.۶۷
W5					۱	۳	۱	۲	۱	-/۰.۱۸۶
W6						۱	۱/۲	۱	۱/۲	-/۰.۸۱
W7							۱	۱	۱/۲	-/۰.۱۳۸
W8								۱	۱	-/۰.۱۴۸
W9									۱	-/۰.۱۸۷
نسبت سازگاری										CR=-/۰.۰۳

جدول ۵: مقایسه زوجی نقاط فرصت (نگارندگان)

	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	درجه اهمیت
O1	۱	۱/۲	۲	۱/۳	۱	۱/۲	۲	-/۰.۱۱۱
O2		۱	۳	۳	۲	۳	۲	-/۰.۲۸۳
O3			۱	۱/۳	۱	۲	۱/۲	-/۰.۰۸۶
O4				۱	۳	۳	۳	-/۰.۲۳۵
O5					۱	۱	۱	-/۰.۰۹۳
O6						۱	۱	-/۰.۰۹۶
O7							۱	-/۰.۰۹۷
نسبت سازگاری								CR=-/۰.۰۷

جدول ۶: مقایسه زوجی نقاط تهدید (نگارندگان)

	T _۱	T _۲	T _۳	T _۴	T _۵	T _۶	T _۷	درجه اهمیت
T _۱	۱	۳	۱/۲	۱/۳	۱/۴	۱/۲	۱/۳	۰/۰۷۱
T _۲		۱	۱/۲	۱/۳	۱/۴	۱/۳	۱/۳	۰/۰۴۹
T _۳			۱	۱/۴	۱/۴	۱	۱	۰/۰۹۵
T _۴				۱	۳	۳	۳	۰/۳۲۸
T _۵					۱	۲	۲	۰/۲۲۳
T _۶						۱	۱	۰/۱۱۳
T _۷							۱	۰/۱۲۲
نسبت سازگاری								CR=۰/۰۶

جدول ۷: ماتریس عوامل مؤثر داخلی در اثرات فضایی پیاده‌راه ۱۷ شهريور (نگارندگان)

امتیاز وزنی	درجه بندی	وزن	نقاط قوت S
۰/۲۳۴	۳	۰/۰۷۸	۱. انتقال گذر سواره میدان امام حسین (ع) به زیرگذر که از آلودگی محدوده کاسته است.
۰/۲۷۶	۴	۰/۰۶۹	۲. عدم وجود گسل زلزله خیز در محدوده پیاده راه ۱۷ شهريور
۰/۴۸۰	۴	۰/۱۲۰	۳. وجود ساکنان قدیمی و اصیل
۰/۴۶۰	۴	۰/۱۱۵	۴. وجود تک بناهای ارزشمند و شاخص جهت غنابخشی به الگوی نهایی جداره‌ها
۰/۳۶۶	۳	۰/۱۲۲	۵. غلبه نظام ارتفاعی نسبتاً قابل قبول و همپیوند در جداره میادین و محور ۱۷ شهريور
۰/۰۸۸	۲	۰/۰۴۴	۶. محدود بودن تعداد پلاک‌های وقفی و بلاصاحب
۰/۵۴۰	۳	۰/۱۸۰	۷. وجود دو ایستگاه اصلی خط ۴ و خط ۲ مترو در ابتدا و انتهای محدوده
۰/۵۱۳	۳	۰/۱۷۱	۸. وجود محوطه وسیع کارخانه سابق برق دوشان تپه با حوزه‌های وسیع سبز و فرهنگی مستقر در آن
۰/۳۰۳	۳	۰/۱۰۱	۹. امکان عبور خط اتوبوس سریع‌السیر از محل میادین و از محورهای موازی خیابان ۱۷ شهريور
۳/۲۶		۱	جمع
امتیاز وزنی	درجه بندی	وزن	نقاط ضعف W
۰/۱۲۸	۳	۰/۰۴۶	۱. وجود پسماندهای بیمارستانی در شمال شرق میدان
۰/۱۸۴	۴	۰/۰۴۶	۲. آلودگی آب‌های سطحی و زیرزمینی به دلیل دفع نامناسب فاضلاب
۰/۴۰۸	۴	۰/۱۰۲	۳. رو به ضعف رفتن فعالیت‌های فرهنگی و اداری در امتداد محور و پیرامون میادین
۰/۲۰۱	۳	۰/۰۶۷	۴. وجود تنوعی از عناصر الحاقی، به‌خصوص تابلوهای تبلیغاتی واحدهای تجاری
۰/۷۴۴	۴	۰/۱۸۶	۵. فرسودگی جداره‌ها در حوزه‌های مختلف میادین و محور ۱۷ شهريور
۰/۲۴۳	۳	۰/۰۸۱	۶. عدم بکارگیری اصول متعارف در انتخاب و نحوه چیدمان مبلمان شهری
۰/۵۵۲	۴	۰/۱۲۸	۷. دخل و تصرف در تک بناها و محوطه‌های ارزشمند بدون ضابطه و نظارت لازمه
۰/۵۹۲	۴	۰/۱۴۸	۸. احداث ساختمان‌های نامناسب و بی‌تناسب، بدون توجه به ویژگی فرهنگی و تاریخی محوطه‌ها و مجموعه‌های معتبر موجود
۰/۷۴۸	۴	۰/۱۸۷	۹. عدم کنترل کیفی مطلوب پیاده‌راه بعد از احداث
۳/۸۱		۱	جمع

جدول ۸: ماتریس عوامل مؤثر خارجی در اثرات فضایی پیاده‌راه ۱۷ شهریور (نگارندگان)

امتیاز وزنی	درجه‌بندی	وزن	نقاط فرصت O
۰/۴۴۴	۴	۰/۱۱۱	۱. وجود مشارکت‌پذیری بالای مردم در نگهداری و احداث فازهای جدید پیاده‌راه
۱/۱۳۲	۴	۰/۲۸۳	۲. وجود طرح‌های فرادست در مورد پیاده‌راه ۱۷ شهریور
۰/۲۵۸	۳	۰/۰۸۶	۳. قرارگیری وسایل حمل و نقل جهت تبادل سفر از محل محور و میادین با دیگر بخش‌های شهر
۰/۷۰۵	۳	۰/۲۳۵	۴. ضوابط و الگوهای ارائه‌شده در طرح‌های بالادست
۰/۲۷۹	۳	۰/۰۹۳	۵. امکان استفاده از پتانسیل‌های طبیعی و مصنوع موجود جهت ارتقاء خوانایی بافت پیرامون
۰/۳۸۴	۴	۰/۰۹۶	۶. امکان تقویت نقش هویتی
۰/۲۹۱	۳	۰/۰۹۷	۷. امکان ارزش افزوده بیشتر املاک در صورت سامان‌یافتن خیابان
۳/۴۹		۱	جمع
امتیاز وزنی	درجه‌بندی	وزن	نقاط تهدید T
۰/۲۸۴	۴	۰/۰۷۱	۱. عدم توجه به سطح خدمت‌دهی حمل و نقل همگانی و جذب‌شدن مسافران سیستم حمل و نقل همگانی به تاکسی و یا وسیله شخصی
۰/۱۴۷	۳	۰/۰۴۹	۲. نبود برنامه‌ریزی مناسب برای بارگیری و باراندازی و حمل و نقل بار
۰/۳۸۰	۴	۰/۰۹۵	۳. عدم وجود ضوابط و مقررات متناسب ساختمانی جهت کنترل تراکم‌ها، ساخت کنترل شده و ایجاد الگوهای مناسب ساختمانی
۱/۳۱۲	۴	۰/۳۲۸	۴. آسیب‌پذیری شبکه زیرساخت‌ها در مواقع بروز حوادث طبیعی
۰/۸۹۲	۴	۰/۲۲۳	۵. اولویت‌دادن به اقدامات منفرد و خرد به جای هدایت راهبردی اقدامات
۰/۴۵۲	۴	۰/۱۱۳	۶. رکود عمومی فعالیت‌های اقتصادی در سطح محدوده
۰/۳۶۶	۳	۰/۱۲۲	۷. عدم شناسایی و حفاظت از فضاهای شهری و عمومی مناسب واقع در حوزه مؤثر خیابان و تخریب روزافزون آنها
۳/۸۳		۱	جمع

۶-۲. تدوین راهبردهای SWOT

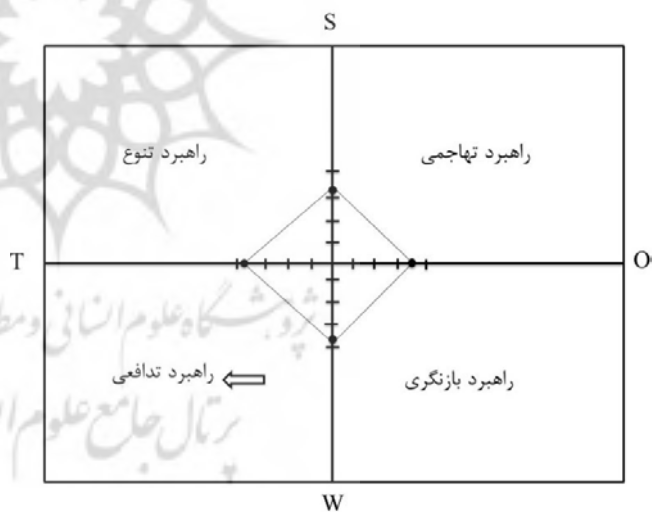
راهبردها برای دستیابی به موقعیتی مطلوب‌تر تدوین می‌شوند. بخش زیادی از بررسی‌های و برنامه‌ریزی دانشگاهی، ریشه در استدلال‌های علمی و قسمت مفهومی آن دارد. سازمان‌ها نیز به این نتیجه رسیدند که رشد و حفظ بقاء در گرو درک و توجه به محیط داخلی بیرون سازمان و تدوین راهبردهای اثر بخش است. تدوین راهبردها، براساس ترکیب چهار عامل دخیل در مدل برنامه‌ریزی راهبردی صورت می‌گیرد که البته در جریان عمل، برخی از راهبردها با یکدیگر همپوشانی داشته، یا به طور همزمان و هماهنگ با یکدیگر به اجرا در می‌آیند (اسماعیل زاده و همکاران، ۱۳۹۳: b). در واقع، بر حسب وضعیت مورد مطالعه، چهار دسته راهبردی را که از نظر درجه کنشگری متفاوت هستند، می‌توان تدوین کرد:

- راهبردهای SO راهبردهای تهاجمی: با بهره‌گیری از قوت‌ها، درصد بهره‌برداری از فرصت‌ها است.
- راهبردهای ST راهبردهای تنوع: برای دوری از تهدیدها، از نقاط قوت استفاده می‌کند.
- راهبردهای WO راهبردهای بازنگری: با بهره‌جستن از فرصت‌ها، نقاط ضعف را کاهش می‌دهد.

- راهبردهای WT راهبردهای تدافعی: نقاط ضعف را کاهش و از تهدیدها دوری می‌کند (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۲).
- بر طبق نتیجه به دست آمده از ماتریس ارزیابی موقعیت و اقدام استراتژیک، راهبرد تدافعی برای بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه ۱۷ شهریور انتخاب شد. بدین نحو که نقاط تهدید و ضعف باید کاهش پیدا کنند و برای این امر نیز از نقاط قوت و فرصت در جهت افزایش اثرات مثبت پیاده‌راه ۱۷ شهریور در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و محیط زیستی استفاده شود. کاهش نقاط تهدید و ضعف باید در اولویت باشند و این به معنای فراموش کردن نقاط قوت و فرصت نیست بلکه توجه بیشتر به کاهش نقاط تهدید و ضعف است که البته در این راستا نیز باید از نقاط قوت و فرصت استفاده شود.

جدول ۹: راهبردهای ارائه شده در راستای بهبود وضعیت پیاده‌راه ۱۷ شهریور (نگارندگان)

راهبردهای WO بازنگری	راهبردهای SO تهاجمی
<p>WO₁: اجرا و اعمال ضوابط و مقررات موجود در طرح‌های فرادست در جهت دخل و تصرف مناسب در تک بناها و محوطه‌های ارزشمند</p> <p>WO₂: احداث ساختمان‌های متناسب با بافت فرهنگی و تاریخی محدوده در جهت افزایش نقش هویتی این محدوده</p> <p>WO₃: استفاده از پتانسیل بالای مشارکت مردم در نوسازی بافت‌های پیرامون محدوده</p> <p>WO₄: اجرای ارزیابی‌ها و سنجش نقاط قوت و ضعف پروژه پیاده‌راه ۱۷ شهریور جهت کنترل کیفی پروژه</p>	<p>SO₁: استفاده از پتانسیل موجود در ساکنین محدوده به دلیل قدمت سکونت جهت افزایش مشارکت در پروژه‌های عمرانی و حفظ و نگهداری پیاده‌راه</p> <p>SO₂: وجود ضوابط و مقررات تراکم و ارتفاع ساختمانی در طرح‌های بالادست</p> <p>SO₃: استفاده از محدوده فرهنگی و سبز کارخانه برق در راستای افزایش نقش هویتی محدوده</p> <p>SO₄: وجود خطوط مترو و BRT در ابتدا و انتهای محدوده و افزایش دسترسی‌ها به این محدوده باعث رونق این محدوده خواهد شد.</p>
راهبردهای WT تدافعی	راهبردهای ST تنوع
<p>WT₁: برنامه‌ریزی در جهت هدایت راهبردی اقدامات لازم‌الاجرا در پیاده‌راه ۱۷ شهریور و چشم‌اندازسازی این اقدامات جهت جلوگیری از خرده اقداماتی که منجر به اغتشاش فضایی در محدوده می‌شود.</p> <p>WT₂: شناسایی و حفاظت از بناهای ارزشمند در فضای پیرامون پیاده‌راه و نوسازی آنها به‌خصوص جداره‌های بلافضل محدوده.</p> <p>WT₃: افزایش فعالیت‌های فرهنگی و آئینی و همچنین برگزاری مسابقات و جشنواره‌های فرهنگی علاوه بر ایجاد سرزندگی در محدوده منجر به رونق اقتصادی نیز خواهد شد.</p> <p>WT₄: تدوین طرح زیست‌محیطی برای محدوده در جهت جلوگیری از آلودگی آب‌های زیرزمینی، دفع و جمع‌آوری مناسب پسماندهای بیمارستانی و سایر مسائل مربوط به کیفیت و بهداشت محیط محدوده</p>	<p>ST₁: تعیین زمان‌های مناسب برای بارگیری و باراندازی کالاها جهت تأمین آسایش و آرامش استفاده‌کنندگان از فضا</p> <p>ST₂: اجرای اقدامات مربوط به نوسازی بافت‌های پیرامون محدوده جهت کاهش آسیب‌پذیری آنها در مواقع زلزله</p> <p>ST₃: شناسایی فضاهای عمومی پیرامون محدوده و حفاظت از آنها در جهت افزایش سرزندگی، پویایی و هویت محدوده</p> <p>ST₄: شناسایی اصناف و کاربری‌های متناسب با پیاده‌راه جهت جلوگیری از رکود اقتصادی محدوده</p>



تصویر ۴: ماتریس ارزیابی موقعیت و اقدام استراتژیک (نگارندگان)

نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادت

فضا را تولید اجتماعی تعریف می‌کنند و آنرا ترکیبی از فعالیت و مکان می‌دانند که انسان به‌عنوان عامل مهمی در این ترکیب، در کانون آن قرار دارد. از آنجایی که فضا یک تولید اجتماعی است و شهر نیز یک پدیده اجتماعی محسوب می‌شود، فضاهای شهری نقش مهمی در ساخت شهر و جامعیت بخشیدن به آن دارند. پیاده‌راه‌ها هم به‌عنوان یکی از فضاهای عمومی شهری دارای نقش‌های مختلفی از جمله: نقش ترافیکی، اقتصادی، اجتماعی، گردشگری و غیره هستند که توجه ویژه به هر کدام از این نقش‌ها در فضاهای شهری می‌تواند اثرات مثبت و پایداری را در فضاهای عمومی شهر و سطوح دیگر شهری به وجود آورد. نقش پررنگ پیاده‌راه‌ها، مکانی برای حضور می‌باشد و نه راهی برای عبور. پیاده راه‌ها، بیشتر به عنوان فضایی برای حضور انسانها نقش آفرینی می‌کنند و صرفاً مسیری ارتباطی و گذری نیستند. همین حضور یکی از شاخص‌های پیاده‌مداری شهر می‌باشد که پیاده‌راه‌ها به این مهم جامه عمل می‌پوشانند و از این طریق باعث سرزندگی و پویایی شهری می‌شوند. تجربیات جهانی در حوزه پیاده‌راه‌سازی نشان می‌دهد که کشورهای مختلف با اهداف مختلف اقدام به پیاده‌راه‌سازی می‌کنند تا از این طریق باعث عملکرد مطلوب فضاهای عمومی بشوند. با توجه به مطالب گفته‌شده در

پژوهش حاضر، اهمیت پیاده‌راه‌ها در بهگشت زندگی شهروندان امری اجتناب‌ناپذیر است. با توجه به این مهم و تأثیر پیاده‌راه‌سازی در ابعاد مختلف در شهر، پژوهش حاضر با هدف برنامه‌ریزی راهبردی در راستای بهبود کیفیات فضایی منظر پیاده‌راه ۱۷ شهریور تهران نگارش یافته است.

برای این مهم در پژوهش حاضر به ارائه‌های راهبردهای مختلفی با استفاده از مدل‌های SWOT و AHP اقدام شد که براساس ماتریس ارزیابی موقعیت و اقدام استراتژیک، استراتژی تدافعی در حال حاضر به‌عنوان بهترین استراتژی‌ها برای بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه ۱۷ شهریور انتخاب شد. راهبردهای تدافعی شامل WT_1 : برنامه‌ریزی در جهت هدایت راهبردی اقدامات لازم‌الاجرا در پیاده‌راه ۱۷ شهریور و چشم‌اندازی‌سازی این اقدامات جهت جلوگیری از خرده‌اقداماتی که منجر به اغتشاش فضایی در محدوده می‌شود، WT_2 : شناسایی و حفاظت از بناهای ارزشمند در فضای پیرامون پیاده‌راه و نوسازی آنها به‌خصوص جداره‌های بلافضل محدوده، WT_3 : افزایش فعالیت‌های فرهنگی و آئینی و همچنین برگزاری مسابقات و جشنواره‌های فرهنگی علاوه بر ایجاد سرزندگی در محدوده منجر به رونق اقتصادی نیز خواهد شد، WT_4 : تدوین طرح زیست‌محیطی برای محدوده در جهت جلوگیری از آلودگی آب‌های زیرزمینی، دفع و جمع‌آوری مناسب پسماندهای بیمارستانی و سایر مسائل مربوط به کیفیت و بهداشت محیط محدوده.

بر اساس پژوهش حاضر به اختصار پیشنهادهای زیر ارائه می‌شود:

- گسترش کاربری‌های تفریحی و گردشگری و فرهنگی مرکز شهر از جمله: رستوران‌ها، کافه‌ها، سینما و ...
- بازاریابی گسترده و سازمان‌یافته به‌منظور جذب سرمایه‌گذاری‌ها
- گسترش تسهیلات پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری از قبیل: نیمکت‌ها، فواره‌ها، آب‌نماها، قفسه‌های ایمن ویژه پارک دوچرخه و ...
- انتقال کاربری‌های ناسازگار در محیط به خارج از آن
- برنامه‌ریزی و مدیریت حساس نسبت به جنسیت، خصوصیات فیزیکی و سنین مختلف
- استفاده از پتانسیل بالای مشارکت مردم در نوسازی بافت‌های پیرامون محدوده
- تعیین زمان‌های مناسب برای بارگیری و باراندازی کالاها جهت تأمین آسایش و آرامش استفاده‌کنندگان از فضا
- استفاده از پتانسیل موجود در ساکنین محدوده به دلیل قدمت سکونت جهت افزایش مشارکت در پروژه‌های عمرانی و حفظ و نگهداری پیاده‌راه.

منابع

- اسماعیل‌زاده، حسن؛ خاوریان گرمسیر، امیررضا و کانونی، رضا (۱۳۹۳). **راهبردی‌پژوهی در سایه عوامل کلان محیطی در گردشگری شهری با استفاده از مدل‌های کمی و کیفی مطالعه موردی: توسعه گردشگری شهر یزد**. نشریه گردشگری شهری، (۱۱)، ۱۷-۳۳.
- اسماعیل‌زاده، حسن؛ کانونی، رضا و سیفی، لیلا (۱۳۹۳). **برنامه‌ریزی راهبردی توسعه گردشگری شهری با تأکید بر محیط‌زیست مطالعه موردی: محله درکه شهر تهران**، دومین همایش ملی پژوهش‌های کاربردی در جغرافیا و گردشگری، دانشگاه تهران.
- پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۹۱). **راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران**. تهران: انتشارات وزارت مسکن و شهرسازی.
- پوراحمد، احمد؛ حسینی، علی؛ اروجی، حسن و علیزاده، محمد (۱۳۹۲). **اولویت‌سنجش راهبردهای توسعه گردشگری فرهنگی در منطقه الموت قزوین**. پژوهش جغرافیای انسانی، (۳)، ۱۷-۱.
- تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۷). **شهرهای انسان‌محور؛ بهبود محیط عمومی در شهرهای بزرگ و کوچک**. (حسن علی لقایی و فیروزه جدلی: مترجم)، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- جام کسری، یعقوب (۱۳۹۱). **بررسی کیفیت پیاده‌راه تربیت تبریز با رویکرد توسعه گردشگری**، پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد شهرسازی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، قزوین.
- حبیبی، سیدمحسن (۱۳۸۰). **مسیر پیاده گردشگری**، نشریه هنرهای زیبا، (۹)، ۵۱-۴۳.
- دستجردی، معصومه سادات (۱۳۸۴). **پیاده‌راه‌سازی خیابان سپهسالار**، پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد طراحی شهری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
- رضویان، محمدتقی؛ شمس پویا، محمدکاظم و ملاتبارلهی، عبدالله (۱۳۹۳). **کیفیت محیط کالبدی و حس مکان مطالعه موردی: دانشجویان دانشگاه شهید بهشتی تهران**. فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری- منطقه‌ای، (۳)، ۸۷-۹۶.
- رنجبر، احسان؛ اسماعیلی، فاطمه (۱۳۸۹). **سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران؛ نمونه موردی: پیاده‌راه صف (سپهسالار) تهران**، نشریه هنرهای زیبا، شماره (۴۲)، ۸۳-۹۳.
- صرافی، مظفر؛ محمدیان مصمم، حسن (۱۳۹۲). **امکان‌سنجی پیاده‌راه‌سازی خیابان‌های مرکز شهر همدان**، فصلنامه آمایش محیط، (۲۱)، ۱۱۱-۱۳۹.

- ظاهر، وحید (۱۳۹۱). بررسی اثرات پیاده‌راه‌سازی در مناطق کلانشهری خیابان دانشکده منطقه ۹ کرج، پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد شهر ری.
- عباس‌زاده، شهاب؛ تمری، سودا (۱۳۹۱). بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولیعصر تبریز. فصلنامه مطالعات شهری، (۴)، ۱-۱۰.
- کاشانی جو، خشایار (۱۳۸۹). پیاده‌راه‌ها؛ از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی. تهران: انتشارات آذرخش.
- گلکار، کوروش (۱۳۸۴). سنجش مکان در طراحی شهری؛ درآمدی بر تکنیک مکان‌سنجی، دو فصلنامه صفا، ۴۰(۲)، ۳۶-۲۵.
- محمدزاده، رحمت؛ فلاح‌نژاد، حسین (۱۳۸۸). بررسی تطبیقی توسعه فضاهای پیاده بازار قدیم و خیابان پیاده تربیت شهر تبریز، نشریه هنرهای زیبا، (۳۸)، ۸۵-۹۲.
- معینی، سیدمهدی (۱۳۸۵). افزایش قابلیت پیاده‌مداری، گامی بسوی شهری انسانی‌تر، نشریه هنرهای زیبا، (۲۷)، ۵-۱۶.
- معینی، سیدمهدی (۱۳۹۲). شهرهای پیاده‌مدار. تهران: انتشارات آذرخش.
- مهندسین مشاور باوند (a ۱۳۹۰). حوزه‌های فراگیر، بلافاصل و مداخله مستقیم و اسناد فرادست، جلد ۱، تهران: سازمان زیباسازی شهر تهران.
- مهندسین مشاور باوند (b ۱۳۹۰). شناسایی تفصیلی محدوده طرح. جلد ۲، تهران: سازمان زیباسازی شهر تهران.
- هریسون، جفری؛ کارون، جان (۱۳۸۲). مدیریت استراتژیک. (بهبروز قاسمی، مترجم)، تهران: انتشارات هیأت.
- Comertler, Seval (2007). **The Impact of Pedestrianization on Residential Property Rental Values**, A Thesis Submitted to The Graduate School of Engineering and Sciences Izmir Institute of Technology in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy in city planning
- Cowan, Robert (2005). **The Dictionary of Urbanism**, Street Wise Press.
- Gao, Chang-Yuan and Peng, Ding-Hong (2011). **Consolidating SWOT analysis with nonhomogeneous uncertain preference information**, *Journal of Knowledge-Based Systems*, (24), 796-808.
- Kajanus, Miika., Kangas, Jyrki., Kurttila, Mikko (2004). **The use of value focused thinking and the A'WOT hybrid method in tourism management**, *Journal of Tourism Management*, (25), 499-506.
- Southworth, Micheal (2005). **Designing the Walkable City**, *Journal of Architectural and Planning Research*, 4(17), 344-359.
- Yuk-Muig, CHEUK (2002). **ELEVATED WEB - PEDESTRIANIZATION IN HONG KONG**, Submitted in partial fulfilment of the requireme the degree of Master of Science (Urban Plannin) The Centre of Urban Planning and Environmental Management The University of Hong Kong.



پروپوزیشن گاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

Received: 17 October 2015

Accepted: 23 January 2016

Strategic Planning for Improving Spatial Qualities of Pedestrian Paths Landscape in Tehran (Case Study: 17 Shahrivar Pedestrian Path)*

Reza Kanooni** - MA Geography and Urban Planning, Shahid Beheshti University, Tehran.

Mohammad Taghi Razavian- Professor of Human Geography, Shahid Beheshti University, Tehran.

Arman Moslemi- MSc Student Geography and Urban Planning, Shahid Beheshti University, Tehran.

Abstract

Pedestrian paths, as well as increased space for communication and social interaction of citizens, strengthen community, increase the sense of place, and achieve a balance between the vehicles and the pedestrian. The Pedestrian paths are both tools and space for crystallization and the rights of pedestrians and citizens. This study aims at examining the strategic planning for improving the spatial quality of 17 Shahrivar Pedestrian path in Tehran. In this regard, it has benefited from SWOT and AHP models. It has a functional purpose and uses a descriptive – analytical method. Required information was gathered through library and survey studies. In addition, to collect and evaluate the survey information of the research, the Delphi technique and interviews with experts and officials were employed. The results showing defensive strategy is a suitable way to improve the quality of the 17 Shahrivar Pedestrian path space. Thus, it is necessary to reduce the threats and weaknesses. For this purpose, it is required to take advantage of the strengths and opportunities in order to increase the positive effects of the spatial qualities of the 17 Shahrivar Pedestrian path space in terms of economic, social, physical, and environmental aspects. Some defensive strategies include planning for strategic guide of necessary measures in the 17 Shahrivar Pedestrian path and offer an optimal prospect of these measures, identify, and protect valuable buildings available in the immediate space surrounding the Pedestrian path renewing them especially their limiting walls and developing environmental plan for the area. Some defensive strategies are programs to steer the highly required strategic measures in the 17 Shahrivar Pedestrian path, to landscape these measures in order to prevent trivial actions leading to spatial confusion within the area, to identify, and protect valuable buildings within the area surrounding the pathway, to renovate them, especially the immediate walls of the area, to increase ritual and religious activities as well as cultural competitions, to design an environmental plan for the area in order to prevent underground-water contamination, and to collect and dispose hospital waste and other issues related to the quality and hygiene of the environment in a proper manner.

Keywords: *CStrategic Planning, 17 Shahrivar Pedestrian Path, Urban Spaces, Cultural and religious Activities, Environmental Projects*

*This article was extracted from MA thesis by Reza Kanooni entitled “Spatial Impacts of Pedestrianisation in the City of Tehran (Case Study: 17 Shahrivar Pedestrian Street) supervised by Dr. Mohammad Taghi Razavian at the Faculty of Earth sciences, Shahid Beheshti University, Tehran.

** Corresponding Author: rezakanooni@yahoo.com