

مقایسه تطبیقی عملکرد خیابان‌های پیاده محور

با هدف تقویت زندگی جمعی در شهر اسلامی - ایرانی

سعید علی تاجر^۱، مهرداد کریمی مشاور^۲، مینا حاجیان^۳

چکیده

در طول چند دهه گذشته با افزایش تعداد اتومبیل، خیابان‌ها تعریفی متفاوت یافته‌اند؛ خیابان که در گذشته به نوعی تفرجگاه و مقصد به حساب می‌آمد به محلی برای آمد و شد اتومبیل‌ها تبدیل شد و با افزایش تعداد اتومبیل‌ها و خودرو محوری، زندگی اجتماعی از خیابان‌ها رخت برپست. خیابان به مفهوم تفرجگاه که امروزه در ادبیات تخصصی با عنوان پیاده‌راه شناخته می‌شود به عنوان بهترین بستر شناخت و گردش در شهرها مطرح است. به دلیل آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران در فضای شهری شناخت شهر و محیط بیشتر از طریق گام زدن حاصل می‌شود. از این رو در خیابان‌های پیاده محور همواره زندگی و تعاملات اجتماعی در جریان است. در سال‌های اخیر تلاش‌هایی برای پیاده محور کردن برخی معابر و بازگرداندن زندگی اجتماعی به آن‌ها در سراسر دنیا صورت گرفته که با موفقیت یا شکست‌هایی مواجه بوده است.

مقاله حاضر، با مقایسه تطبیقی دو تجربه، بر پایه ادبیات موضوع و پیشینه تحقیق، با تکنیک تحلیلی - توصیفی به دنبال پاسخ به این پرسش اصلی است که کارکردهای اجتماعی خیابان چگونه تقویت می‌شوند؟ در این راستا دو نمونه از پیاده‌راه‌های تجربه شده توسط نگارنده از منظرویی‌گی‌های کالبدی مورد بررسی و مقایسه قرار گرفته‌اند. پیاده‌راه صف (باغ سپهسالار) در تهران و خیابان کِلردر پاریس تحت معیارهای از پیش تعیین شده مقایسه شده‌اند. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که کارکردهای اجتماعی خیابان پیاده محور کِلردر به طور کلی بهتر از خیابان پیاده محور صف است. ماحصل پژوهش ارائه پیشنهادهایی جهت افزایش کارکردهای اجتماعی در پیاده محور نمودن گذرها خواهد بود.

واژگان کلیدی: خیابان، پیاده‌راه، کارکردهای اجتماعی، خیابان صف، خیابان کِلردر

تاریخ دریافت: ۹۴/۰۷/۲۳

تاریخ پذیرش: ۹۴/۰۹/۲۰



شماره ۳-۵
پاییز ۱۳۹۴

فصلنامه
علمی-پژوهشی

نقش
جهان

مقایسه تطبیقی عملکرد خیابان‌های پیاده محور

۱. استادیار گروه معماری، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران (نویسنده مسئول) tajer1966@gmail.com
۲. استادیار گروه معماری، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران mkmoshaver@yahoo.com
۳. دانشجوی دوره دکتری معماری، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران hajianmina@yahoo.com

۱. مقدمه

ساده‌ترین عنصر زندگی مشترک انسانی، کنش اجتماعی است. افراد به برقراری رابطه اجتماعی نیاز ذاتی دارند و به همین دلیل موقعیت‌هایی فراهم می‌آورند تا بتوانند رابطه اجتماعی را تجربه کنند. وقوع روابط اجتماعی نیاز به یک مکان و فضای تعریف شده دارد؛ فضایی که بتواند مجموعه‌ای از روابط اجتماعی و فرهنگی را میان گروه‌های خاص و مکان خاص برقرار نماید (Talebi, 2004: 162). از چنین فضایی به فضای عمومی یا فضای شهری یاد می‌شود. فضای عمومی از دوران گذشته تاکنون همواره از اهمیت زیادی برخوردار بوده است، اما امروزه به دلیل تحولات و دگرگونی اساسی در روند تغییرات جهانی، فضای عمومی کارایی خود را از دست داده است و همین عامل، منتقدان و متفکران بسیاری را واداشته که نسبت به فضای عمومی و خصوصی در شهرها بازنگری مفصلی داشته باشند. جریان‌های فکری تلاش می‌کردند انسان را وارد فعالیت‌های طراحانه نموده نقش وی را در خلق محیط زندگی اش پررنگ نمایند (Choay, 2005: 55). تا از این طریق بتوانند در فعالیت‌های اجتماعی خود تعامل بهتری داشته باشد.

یکی از مهم‌ترین نظریه پردازان فضا و عرصه عمومی در قرن معاصر یورگن هابرماس است. به اعتقاد هابرماس، حوزه عمومی عرصه یا قلمروئی از حیات اجتماعی است که در آن می‌توان مسائل و موضوع‌های مورد علاقه عمومی را به بحث و بررسی گذاشت. عرصه‌ای که در آن می‌توان اختلاف نظرات و تضارب آرا و افکار را از طریق بحث و استدلال منطقی و نه از طریق توسل به جزمیات جاافتاده و یا با توسل به احکام صادره از سوی عرف و عادات حل نمود (Nozari, 2002: 433). این عرصه یا فضای عمومی را در همه نقاط شهر مانند خیابان‌ها، می‌توان مشاهده نمود.

خیابان به مفهوم تفرجگاه که امروزه در ادبیات تخصصی با عنوان پیاده‌راه شناخته می‌شود به عنوان بهترین بستر شناخت و گردش در شهرها مطرح است و متناسب با میزان مطلوبیت از حیث ایمنی، راحتی، انسجام شبکه، دسترسی و تنوع کاربری موجود در این مسیرها، می‌توانند مکان‌هایی باشند که شهرداران‌ها به نمایش درآید. به دلیل آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران در فضای شهری شناخت شهر و محیط بیشتر از طریق گام زدن حاصل می‌شود. از این رو در خیابان‌های پیاده محور همواره زندگی و تعاملات اجتماعی در جریان است. در واقع مسیرهای پیاده باعث حضور طولانی تر مردم و ارتباط آن‌ها در فضای عمومی می‌شود که

متناسب با ارزش‌های گوناگون فضایی و کالبدی خود می‌توانند عامل مهمی در هویت بخشی، تداوم تاریخی- فرهنگی و تبلور ارتباطات انسانی در محیط گردند (Moeini, 2011: 98).

هدف اصلی این تحقیق شناسایی علل موفقیت یا عدم موفقیت خیابان‌های با محوریت پیاده در بروز کارکردهای اجتماعی است جهت نیل به هدف از میان خیابان‌های پیاده محور دو نمونه خیابان صف در تهران و خیابان کلیر (Cler) در پاریس انتخاب شده‌اند؛ ضمن اینکه هدف فرعی این تحقیق مقایسه تطبیقی کارکردهای اجتماعی دو خیابان مذکور که در قلب تاریخی دو پایتخت پرجمعیت دنیا قرار دارند است.

۲- فرآیند پژوهش و روش تحقیق

۲-۱- سوالات پژوهش

سؤال اصلی تحقیق این است که پیاده محور کردن خیابان‌های شهری در چه شرایطی می‌تواند به بروز کارکردهای مفید اجتماعی منجر شود؟ شاخصه‌های مربوط به کارکردهای اجتماعی چیست؟ و آیا این شاخصه‌ها در نمونه‌های موردی محقق شده‌اند یا خیر؟

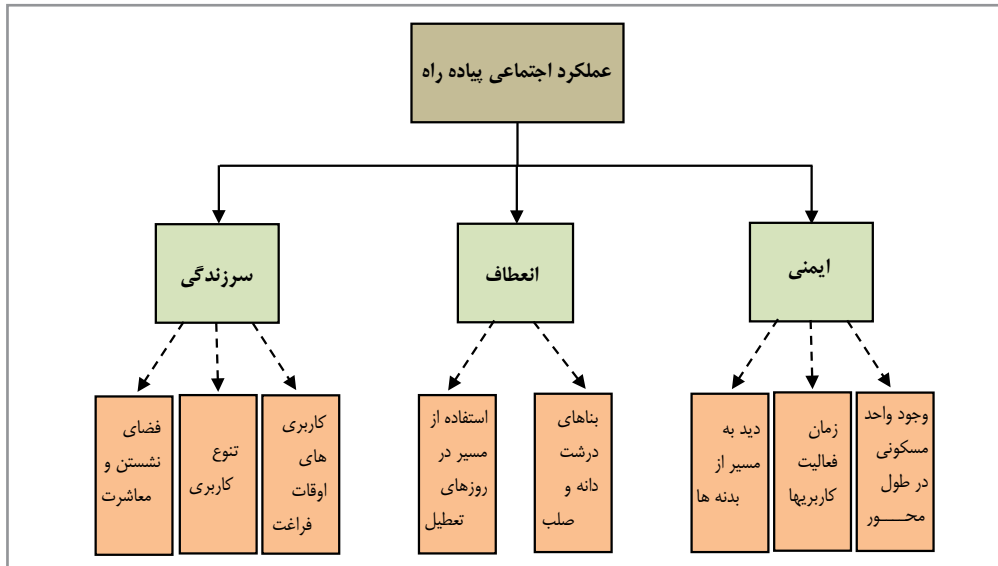
۲-۲- روش تحقیق

راهبرد انتخابی این تحقیق مورد پژوهی با استفاده از راهکارهای ترکیبی و تکنیک تحقیق تحلیلی- توصیفی است. محوریت این مطالعه برای متدولوژی اصلی قرار دارد؛ مقایسه تطبیقی کارکردهای اجتماعی دو پیاده‌راه صف و کلیر از طریق انطباق معیارهای عنوان شده با پیاده‌راه‌ها از طریق تکنیک ارزیابی AHP.

روش گردآوری اطلاعات کتابخانه‌ایی و میدانی و رویکرد پژوهش تحلیلی شرایط موجود و ساخت نظریه است.

۲-۳- معرفی متغیرها و شاخص‌های مرتبط

شاخص‌های مورد سنجش در این تحقیق، بر مبنای مطالعات دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری پیرامون طراحی پیاده‌راه‌ها صورت گرفته است که در بخش مبانی نظری تحقیق به تفصیل به آن‌ها پرداخته شده است. بر مبنای این شاخص‌ها معیارهایی تعریف شده است و نمودار زیر، مدل سلسه مراتبی آن‌ها را نشان می‌دهد (نمودار ۱).



نمودار ۱: مدل سلسله مراتبی متغیر شاخص معیار (ماخذ: نگارندگان)



تصویر شماره ۱- موقعیت خیابان صف (باغ سپهسالار). ماخذ: نگارندگان

۲-۴- محدوده و قلمرو پژوهش

نمونه های مدنظر از تجربه های شخصی نگارنده انتخاب شده اند و ویژگی مشترک هر دو در محوریت پیاده است. نمونه اول خیابان صف (باغ سپهسالار) در تهران و دیگری خیابان کِلِر در پاریس است.

خیابان صف در منطقه ۱۲ تهران واقع شده است که از محور جنوبی به خیابان جمهوری اسلامی و از محور شمالی به خیابان مصباح و منوچهری منتهی می شود و یکی از خیابان های پر تردد این منطقه محسوب شده که بازار فروش کفش هم به حساب می آید (تصویر شماره ۱). این گذر به دلیل شلوغی و ازدحام و عدم کنترل تردد سواره و ترافیک و پاره ای مسائل دیگر در دستور کار بهسازی قرار گرفت و نهایتاً در سال های اخیر به پیاده راه تبدیل شد. با اجرای طرح پیاده راه در طول این محور، ورود خودروها به این خیابان ممنوع شده و فقط عابران پیاده حق تردد در سرتاسر آن را دارند. این اقدامات خیابان صف (باغ سپهسالار) را بیش از پیش جهت قدم زدن توریست ها و گذران اوقات فراغت مردم مناسب نموده است (تصویر شماره ۲).



تصویر شماره ۲- خیابان صف (سپهسالار) بعد از تبدیل به پیاده





تصویر شماره ۳- موقعیت خیابان کِلِر، ماخذ: نگارندگان

تصویر شماره ۴- فعالیت هادر خیابان کِلِر، ماخذ: نگارندگان

معبر باشند. پیاده راه‌ها کاملاً متمایز از پیاده روها هستند. این معابر می‌توانند به صورت کوچه، بازار، بازارچه، میدان، پارک یا فضای یک مجتمع باشند (Moeini, 2011:20).

یکی از ابعاد مهم جابجایی پیاده، موضوع تعاملات اجتماعی- فرهنگی افراد و تأثیری که بر سرزنده بودن محیط دارند، است. یان گل در کتابش با عنوان زندگی بین ساختمان‌ها فعالیت‌های افراد در فضاهای عمومی را به سه دسته تقسیم می‌کند: (3-6: Gehl, 2008)

خیابان کِلِر در منطقه ۷ مرکز تاریخی پاریس و به فاصله نسبتاً کمی از محوطه برج ایفل قرار گرفته است که قسمت پیاده راه آن از شمال به خیابان گرنتل (Grenelle) و از جنوب به خیابان موت پیکت (Motte Picquet) محدود می‌شود (تصویر شماره ۳). این خیابان یکی از بازارهای محلی قدیمی پاریس است و کاربری‌های مسکونی و خدماتی متعددی در مسیر آن به چشم می‌خورد (تصویر شماره ۴).

۳. مفاهیم، دیدگاه‌ها و مبانی نظری

۳-۱- مفهوم پیاده راه و عملکرد اجتماعی خیابان

قبل از شکل‌گیری خیابان به شکل کنونی و ظهور کالسکه و اتومبیل، شیوه متداول و رایج جابجایی در گذشته اغلب به صورت پیاده انجام می‌شد. قدمت پیاده روی به پیدایش و تولد انسان‌ها می‌رسد. ایجاد گذرهای پیاده از اولین اقدامات در شکل شهرنشینی بود. اصطلاح پیاده راه در چند دهه اخیر در مقابل خیابان که مخصوص حرکت سواره است بیشتر متداول گشته است. واژگان مختلفی نظیر محدوده پیاده (مال)، محدوده بدون اتومبیل، پیاده راه، پهنه (زون) پیاده، گردشگاه پیاده و پهنه بدون ترافیک در کشورهای مختلف به کار برده می‌شوند.

به طور کلی پیاده راه‌ها، به نواحی یا معابری که انحصاراً در اختیار پیادگان قرار می‌گیرد و وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور دسترسی و سرویس دهی ضروری حق ورود به آن را دارند، اطلاق می‌شوند و می‌توانند شامل یک یا چندین

• فعالیت‌های ضروری آن‌هایی هستند که حالتی کمابیش اجباری دارند مانند خرید یا رفتن به سرکار و... به بیان دیگر فعالیت‌هایی که به درجات مختلف ناگزیر به شرکت جستن در آن‌ها هستیم. به طور کلی، فعالیت‌های روزانه به این گروه تعلق دارند و از میان دیگر فعالیت‌ها، این دسته شامل اکثر فعالیت‌هایی است که وابسته به پیاده روی هستند. از آنجا که فعالیت‌هایی از این دست ضروری و اجباری می‌نمایند، وقوع آن‌ها کمترین تأثیر پذیری را از محیط اطراف دارد. این گونه فعالیت‌ها در همه اوقات سال و در همه شرایط انجام می‌پذیرند؛ بنابراین کمابیش مستقل از محیط بیرونی هستند و افراد هیچ‌گونه حق انتخابی ندارند.

• فعالیت‌های انتخابی زمانی صورت می‌پذیرند که تمایل به انجام آن وجود داشته باشد و زمان و مکان هم فراهم آور زمینه‌ای مساعد باشند. از این دست فعالیت‌ها می‌توان به مواردی چون پیاده روی

برای استنشاق هوای تازه، تماشای جنب و جوش زندگی یا نشستن و لذت بردن از آفتاب اشاره کرد. این فعالیت‌ها تنها در صورت مطلوب بودن شرایط محیط بیرونی رخ می‌دهند.

• **فعالیت‌های اجتماعی** دربرگیرنده آن‌هایی است که بیش از هر چیز وابسته به حضور دیگران در محیط است؛ همانند بازی کودکان، دیدارها و گفتگوهای کوتاه و سرانجام فراگیرترین حالت فعالیت اجتماعی، ارتباطات منفعل مانند دیدن ساده و یا گوش دادن به مردم. فعالیت‌های اجتماعی به صورت خودجوش، نتیجه مستقیم حضور مردم در فضا است. این بدین مهناس است که این نوع فعالیت‌ها هر موقعی که وقوع آن‌ها ضروری به نظر برسد می‌توانند حمایت شوند و برای وقوع فعالیت‌های انتخابی می‌توان شرایط محیطی بهتری به وجود آورد.

نقطه اوج بحث گل این است که در فضاهای باز با کیفیت پایین تنها فعالیت‌های ضروری رخ می‌دهد. در فضاهای باز با کیفیت بالا فعالیت‌های ضروری با تواتر مشابهی اتفاق افتاده و مردم زمان بیشتری را در انجام فعالیت‌ها طی می‌کنند و مهم‌تر از آن طیف وسیع‌تری از فعالیت‌های اجتماعی رخ می‌دهد.

پیاده‌راه به عنوان فضای عمومی شهری قادر است مردمی را که یکدیگر نمی‌شناسند در صفحه‌ای از اجتماع گرد هم آورد. گرچه این موضوع ظاهراً بسیار جزئی و بی‌اهمیت به نظر می‌رسد اما مجموعه‌ای از این برخوردهای اتفاقی و عمومی در یک زمان و مکان که لزوماً هیچ تعهد مشخصی را هم برای کسی در بر ندارد احساسی از اطمینان و هویت و حیات اجتماعی را برای افراد به همراه می‌آورد (Jacobs, 1961: 210).

۳-۲- دیدگاه‌های نظری در مورد کارکرد اجتماعی خیابان
حرکت پیاده، طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابجایی انسان در محیط است و پیاده‌رو هنوز مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است.

بر اساس پژوهش‌های صورت گرفته پیاده‌روی بخشی از انجام تمامی سفرهای روزانه شهروندان و مهم‌ترین آن‌هاست. طبق آمار ارائه شده در شهرهای بزرگ ایران ۵۰ درصد و در شهرهای کوچک ۷۵ درصد سفرها پیاده انجام می‌شود. لذا اعبان پیاده می‌بایست به عنوان عنصر اصلی سامانه‌های حمل و نقل درون شهری مدنظر قرار گیرند و به همین دلیل پیاده‌راه‌ها حل علمی و عملی برای بسیاری از مشکلات حادث شهری هستند که

می‌توانند با افت کیفیت زندگی مبارزه کنند (Pakzad, 2004). کارمونا توسعه الگوی تردد جدید که سبب تفکیک قلمروهای حرکت و فضای اجتماعی می‌شود را سبب نزول ارزش اجتماعی خیابان و کاهش حرکت پیاده در آن می‌داند. به عقیده وی حرکت پیاده با درک خیابان‌ها به عنوان فضای اجتماعی هماهنگ است. «در واقع ارتباطی متقابل میان حرکت پیاده و تعاملات میان افراد وجود دارد. هنگامی که الگوهای ابتدایی تردد بر پایه حرکت پیاده استوار بود قلمرو حرکت و فضای اجتماعی به صورت قابل توجهی بر یکدیگر منطبق بودند» (Caramona, 2003).

گوردن کالن نیز بر حضور انسان به صورت پیاده در شهر تأکید دارد. این همان وجهی از حرکت است که از ابتدا شهرها بر اساس آن شکل گرفته‌اند. او مقیاس شهر را مقیاسی انسانی می‌داند و بیان می‌کند که مردم از طریق حرکت و نگاه کردن به شهر از آن لذت می‌برند. لذا لازم است با اولویت دادن به پیاده‌راه‌ها شهر را برای حرکت عابر پیاده آماده نمود (Arasteh, 2010).

یک مکان کاملاً مناسب و تطبیق یافته مکانی است که در آن عملکرد و شکل به خوبی با یکدیگر منطبق شده باشند. از نظر کوین لینچ خیابان‌های تجاری پیاده فضاهایی زنده و فعال بوده و با تدارک مبلمان و نور مناسب برای این‌گونه مسیرها و درس گرفتن از فضاهای شهرهای قدیمی می‌توان آن‌ها را با مقاصد اجتماعی طراحی کرد.

دونالد اپلیارد انسان را در ارتباط با مشکلات محیطی زندگی اجتماعی مورد بحث قرار می‌دهد. به اعتقاد او خیابان تضادی بارز از دسترسی و زیستن ساکنین و عابران، حیات و مرگ است. حضور افراد در خیابان، مکث جلوی درب منازل، بازی کودکان، حضور افراد در بازارهای محلی عواملی مؤثر در درک خیابان به عنوان یک کل می‌باشند. وی ضمن اشاره به اتفاقاتی که در دهه ۶۰ برای شهرهای خودرو محور آمریکا افتاد خاطر نشان کرده است که خیابان‌های ما از نقطه نظر اجتماعی مکان‌های مرده‌ای هستند که عامل مرگ آن‌ها همان خودرویی است که به خاطر آن ساخته شده‌اند (Appelyard, 2003).

لوییس مامفورد از حقوق از دست رفته شهروندان به علت ورود اتومبیل به شهر دفاع می‌کند و راه حل آن را ایجاد فضاهای پیاده‌فراوان در شهر می‌داند. در مورد طراحی فضاهای پیاده به نقش مهم معماران اشاره دارد و معتقد است که طراح باید این مسیرها را با توجه به عملکرد و به صورت متنوع ایجاد کند و هم برای بازدیدکنندگان قابل دسترس باشد. عملکرد اصلی شهر به نظر مامفورد دادن شکل جمعی به آن است به طوری که امکان گرد همایی، ملاقات و رقابت بین افراد و گروه‌ها را فراهم کند.

۳-۳- معیارهای سنجش کارکرد اجتماعی پیاده‌راه

پیاده‌راه‌ها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی‌شان است. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و می‌بایست پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان باشد. در آنجا شهروندان در یک رابطه تعاملی با یکدیگر، باهم بودن را آموخته و در جهت ارتقای حیات جمعی می‌کوشند. لذا می‌بایستی در پیاده‌راه‌ها همواره زندگی اجتماعی در جریان باشد از این‌رو سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی پیاده‌راه‌هاست. این فضا همچنین می‌بایستی بتواند جاذب طیف وسیعی از شهروندان بوده و خود را همواره با رویدادهای درون خود هماهنگ سازد. لذا انعطاف نیز از ویژگی‌های مهم در پیاده‌راه‌هاست. در نهایت، آنچه متضمن حضور همه شهروندان و زندگی دائمی در پیاده‌راه‌هاست ایمنی این فضا است.

۳-۳-۱- سرزندگی: دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی پیاده‌راه‌ها می‌شوند تنوع و نفوذپذیری این فضاهاست. هرچقدر که رویدادهای درون پیاده‌راه‌ها متنوع‌تر باشد می‌تواند جاذب فعالیت‌ها و گروه‌های متنوع‌تری در زمان‌های متفاوت باشد. در مقابل برای آن‌که همواره توجه به سمت حیات جمعی داخل مسیر معطوف شود، می‌بایستی بدنه‌هایی پیوسته، هماهنگ و بدون اغتشاش داشته باشیم.

ایجاد کاربری‌های متنوع و متناسب با هر ساکنس پیاده‌راه یکی از عوامل ایجاد سرزندگی است. با ایجاد کاربری‌های متنوع به نحوی که جاذب گروه‌های متنوعی از شهروندان به لحاظ اجتماعی، سن، جنسیت و... باشد می‌توان نشاط ناشی از تعامل گروه‌های مختلف را به فضا هدیه کرد. استفاده از انواع کاربری‌های متنوع تجاری، خدماتی و حتی الامکان مسکونی در پیاده‌راه اهمیت زیادی دارد. زیرا آنچه باید در تعیین کاربری‌های پیاده‌راه‌ها به آن توجه کرد این است که از آنجا که پس از تعطیل ادارات، شرکت‌ها و نهایتاً مغازه‌ها پیاده‌راه خالی از عابران می‌شود، توصیه می‌شود که رستوران‌ها، سینماها و تئاتر و اصولاً کاربری‌هایی که در شب فعال هستند، تقویت شوند.

ضمناً می‌بایستی توجه شود که کاربری‌های متنوع در طول پیاده‌راه پراکنده شوند. با پراکندن و توزیع مناسب کاربری‌های متنوع (به لحاظ زمانی، نوع خدماتی که ارائه می‌دهند و همچنین گروه جاذب این کاربری‌ها) در طول مسیر، می‌توان تمام مسیر را در بیشترین زمان فعال ساخت. همچنین حتی الامکان از استقرار کاربری‌هایی که زمان دار هستند و یادار ارتباط مستقیم با شهروندان نبوده و نقاط غیرفعال و خاموش در بدنه مسیر ایجاد می‌کنند می‌بایستی پرهیز نمود. استقرار

کاربری‌های دائمی می‌تواند زندگی شبانه‌روزی به مسیر بدهد. وجود واحدهای مسکونی در طبقات فوقانی یکی از تمهیداتی است که به سرزندگی پیاده‌راه کمک شایانی می‌کند. به تجربه ثابت شده است که این نوع آپارتمان‌ها از جذابیت‌های خاص برای گروه‌های مختلف برخوردار هستند. وجود نیمکت، آب‌نما، تریاهای کنار خیابان نه تنها منظر گذر را زیباتر می‌کند، بلکه به آن حیات می‌بخشد و می‌تواند به افزایش انگیزه حضور افراد در فضا کمک کند. یک پیاده‌راه اغلب شامل تجهیزاتی برای استراحت، تفریح و ارتباطات وسیع و گسترده ترو نزدیک‌تر اجتماعی است. استقرار کاربری‌های خدماتی و اوقات فراغت نیز باعث تداوم و تعدد حضور شهروندان در پیاده‌راه‌ها می‌شود. کاربری‌هایی همچون تریا، رستوران و خدماتی همانند دسترسی مناسب به وسایل نقلیه عمومی، تلفن همگانی و....

۳-۳-۲- انعطاف: فعالیت‌های پیاده پیچیدگی و تنوعی بیش از هر نوع حرکت و حمل و نقل دارند، چرا که حرکت پیاده غیرقابل پیش‌بینی، گاه هدفمند و گاه اتفاقی و آنی است. بنابراین در پیاده‌راه‌ها می‌بایست به طراحی فضاهای منعطف توجه خاص شود. این انعطاف می‌بایستی هم در کالبد و هم در کارکرد فضا (تبدیل‌پذیری) ایجاد شود.

استقرار بناهای درشت دانه و صلب در بدنه‌های بلافصل پیاده‌راه از انعطاف آن می‌کاهد. آن‌ها بدنه‌های پیوسته و غیرقابل نفوذ، ایجاد کرده و فضا را در هم جوار خود تحت تأثیر قرار می‌دهند. در پیاده‌راه می‌بایستی توجه شود که بدنه‌ها باید خود را هماهنگ با رویدادهای فضا کنند. به واقع بدنه‌ها تحت تأثیر فضا هستند و نه بالعکس.

پیاده‌راه می‌بایستی بتواند توقعات کارکردی متفاوت را در زمان‌های متفاوت پاسخگو باشد. در استقرار کاربری‌ها، تجهیزات و سایر عوامل می‌بایستی به این امر توجه شود که فضا قابلیت و جذابیت خود را در روزهای تعطیل و یا روزهای خاص از دست ندهد. همچنین در طول شبانه‌روز قابلیت نوعی حیات عمومی و شهری را دارا باشد. اگر در طرح پیاده‌راه به پیرامون آن نیز توجه شود، مسیر می‌تواند در ساعات و روزهای تعطیل و یا شرایط خاص نقش فضای شهری حوزه پیرامون خود را به عهده بگیرد و محلی برای تعاملات اجتماعی و حیات جمعی افراد ساکن در اطراف خود باشد. به این ترتیب پس از بسته شدن مغازه‌ها و یا در روزهای تعطیل نقش عنصری بلااستفاده و بدون حیات و مزاحم را ایفا نمی‌کند.

۳-۳-۳- ایمنی: نمی‌توان به حیات فضاهایی که فاقد ایمنی لازم باشند، خوش بین بود. ایمنی و امنیت

یکسان	بینابین	کمی بهتر	بینابین	بهتر	بینابین	خیلی بهتر	بینابین	کاملاً بهتر
۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹

جدول شماره ۱- مقیاس امتیازدهی

نمونه موردی	سرزندگی			انعطاف		ایمنی			امتیاز
	فضای نشستن و معاشرت	تنوع کاربری	کاربری های اوقات فراغت	استفاده از مسیر در ایام تعطیل	بناهای	دید به مسیراز بدنه ها	زمان فعالیت کاربری ها	وجود واحد مسکونی در طول محور	
خیابان Cler	۰/۸۳	۰/۸۳	۰/۷۵	۰/۵	۰/۸۳	۰/۹	۰/۸۳	۵/۰	۰/۵۹۹
	۰/۰۲	۰/۱۴	۰/۲۶	۰/۱۲	۰/۵۸	۰/۲۴	۰/۳۲	۲۴/۰	
	۰/۰۴	۰/۰۴	۰/۰۴	۰/۲۵	۰/۵	۰/۱۳	۰/۱۳	۱۳/۰	
خیابان صف	۰/۱۷	۰/۱۷	۰/۲۵	۰/۵	۰/۱۷	۰/۱	۰/۱۷	۰/۵	۰/۴۰۱
	۰/۰۲	۰/۱۴	۰/۲۶	۰/۱۲	۰/۵۸	۰/۲۴	۰/۳۲	۰/۲۴	
	۰/۰۴	۰/۰۴	۰/۰۴	۰/۲۵	۰/۲۵	۰/۱۳	۰/۱۳	۰/۱۳	

جدول شماره ۲- تعیین امتیاز نهایی کارکرد اجتماعی پیاده راه صف (باغ سپهسالار) و پیاده راه کلیر ماخذ: نگارندگان

برای انجام محاسبات AHP باید هر یک از گزینه ها را بر اساس معیارها دوبه دو مقایسه کنیم. برای مقایسه زوجی گزینه ها از اعداد فازی استفاده می شود. برای امتیازدهی مقیاس نه درجه ساعتی به صورت زیر استفاده می شود (جدول شماره ۱).

بسیاری از پژوهشگران برای ساده تر کردن محاسبات از ارزش های بینابین صرف نظر می کنند؛ چرا که در هر صورت نتایج یکسانی به دست خواهد آمد. پس از مقایسه، امتیازات به صورت ماتریس ساماندهی شده و برای به دست آوردن میزان اولویت، نرمالیزه می شود؛ در حقیقت، میزان اولویت یک مقدار عددی است که از تقسیم میانگین هندسی اعداد هر سطر از ماتریس بر مجموع میانگین هندسی سطرها به دست می آید. پس از وزن دهی به معیارها بر اساس هر معیار، معیارها هم بر اساس هدف وزن دهی شده و میزان اولویتشان تعیین می گردد. سرانجام، مجموع حاصل ضرب های اولویت هر فاکتور اولویت معیار متناظر تعیین کننده امتیاز نهایی هر گزینه برای تصمیم گیری خواهد بود.

نتیجه و امتیازات به دست آمده به وسیله ارزیابی AHP نشان می دهد که کارکرد اجتماعی پیاده راه کلیر، بهتر از پیاده راه صف (باغ سپه سالار) است (جدول شماره ۲).

۲-۴- روش فهرست معیارها، امتیازدهی به پیاده راه های برداشت شده

این روش نوعی تحلیل هزینه- فایده است که توسط برنامه ریزان کالبدی بسط و گسترش یافته است و به طور

در تداوم حضور شهروندان و بقای حیات جمعی در فضاهای شهری بسیار مؤثر است. طراحی بدنه ها و مسیر می بایست به گونه ای باشد که فضای پیاده راه از داخل بدنه ها قابل رؤیت و نظارت باشد و بالعکس. به این ترتیب می بایستی از ایجاد کنج های مخفی و تاریک پرهیز نمود.

حضور فعال مردم نیز از عوامل افزایش امنیت در پیاده راه است. تسلط و دیدن فضا و دیده شدن توسط مردم موجب ایجاد حس ایمنی است. چرا که تجمع گروهی از مردم، محیطی امن ایجاد می کند که موجب عدم ترغیب به جرم و جنایت می شود.

نهایتاً حذف کاربری های زمان دار و اداری از بدنه بلا فصل فضا و همچنین ایجاد واحدهای مسکونی در طبقات بدنه مسیره تنها به سرزندگی آن کمک می کند بلکه باعث امنیت بیشتر مسیر و امکان نظارت فضا در طول شبانه روز نیز می شود (282-287: Pakzad, 2005).

۴- کاربرد روش ها و بررسی و تجزیه و تحلیل سؤال ها

۴-۱- مقایسه تطبیقی کارکرد اجتماعی پیاده راه های صف و کلیر بر اساس روش ارزیابی AHP

در این پژوهش سعی شده از طریق تکنیک AHP، اختلاف بین کیفیت دو فضا بهتر نشان داده شود. روش AHP، روشی است منعطف، ساده و قوی که تصمیم گیری را در شرایطی که معیارهای تصمیم گیری متضاد، انتخاب بین گزینه ها را با مشکل مواجه می کند، آسان می کند.



تصویر شماره ۵- خیابان صف (عکس سمت راست) و خیابان کلر (عکس سمت چپ) در ایام تعطیل. حضور افراد در خیابان کارکردهای اجتماعی را موجب می شود. (ماخذ: نگارندگان) نبودن تنوع کاربری ها گذر نیمی از شبانه روز کاملاً تعطیل می گردد. این امر باعث کاهش امنیت عبور و مرور عابر پیاده می گردد و زمینه را برای ارتکاب جرم بالا خواهد برد.

همچنان که جدول شماره ۴ نشان می دهد بخشی از زندگی اجتماعی خیابان کلر به دلیل انعطاف بیشتر این گذر در مقایسه با خیابان صف است. هر دو گذر به لحاظ وجود بدنه های صلب و نفوذناپذیر ناشی از بناهای

خیابان صف (باغ سپه سالار)	خیابان کلر	معیار سوم: سرزندگی
۲	۴	کاربری های اوقات فراغت
۱	۴	تنوع کاربری
۲	۴	فضاهای نشستن و معاشرت
۱/۶	۴	میانگین

جدول شماره ۵- امتیازدهی به شاخص های مولفه سرزندگی - ماخذ: نگارندگان

خیابان صف (باغ سپه سالار)	خیابان Cler	معیار اول: ایمنی
۱	۲	واحد مسکونی در محور
۱	۳	زمان فعالیت کاربری ها
۴	۴	دید به مسیر از بدنه ها
۱/۶	۲/۹	میانگین

جدول شماره ۳- امتیازدهی به شاخص های مولفه ایمنی - ماخذ: نگارندگان

وسیع مورد استفاده قرار گرفته است. تا اوایل دهه ۱۹۷۰ این روش به دلیل سهولت استفاده از آن، بیشتر مورد توجه بوده است. در این روش گزینه ها در ارتباط با تعداد مشخصی از معیارها بر اساس هزینه و فواید آن ها، رتبه بندی و سپس متوسط رتبه هر گزینه مشخص شده و بر اساس متوسط رتبه گزینه ها، گزینه برتر انتخاب می شود (Alden & Morgan, 1974).

با نگاهی به امتیاز این دو خیابان در معیار ایمنی به نظر می رسد که هر دو خیابان از اوضاع نسبی خوبی برخوردارند. وجود تعدادی واحد مسکونی در خیابان کلر و در ارتفاعی بالاتر از همکف به گونه ای که طبقه همکف واحد تجاری است باعث شده تا هم دید به مسیر منقطع نگردد و هم در طول شبانه روز خیابان خالی از سکنه نباشد. چنین اتفاقی در محور خیابان صف به چشم نمی خورد. از طرفی استقرار واحدهای تجاری متنوع مانند کافه، رستوران، تره بار گل فروشی، بانک، پست، بوتیک، مسافرخانه، خواروبار فروشی و ... در خیابان کلر موجب شده تا راسته خیابان در ساعات متفاوت به فعالیت تا پاسی از شب و حتی شبانه روزی (مسافرخانه) مشغول باشد و این موضوع باعث افزایش امنیت در محیط گردد. در مقایسه با خیابان صف می توان گفت آن گذر با تبدیل شدن به راسته بازار کفش در ساعت مشخصی شروع به فعالیت نموده و با فرارسیدن شب کاملاً تعطیل می گردد و به دلیل

خیابان صف (باغ سپه سالار)	خیابان Cler	معیار دوم: انعطاف
۱	۱	بناهای درشت دانه و صلب
۲	۴	استفاده از مسیر در ایام تعطیل
۱/۴	۲	میانگین

جدول شماره ۴- امتیازدهی به شاخص های مولفه انعطاف - ماخذ: نگارندگان

درشت‌دانه اوضاع خوبی دارند. ریزدانه‌گی کاربری‌های بدنه‌ها به خصوص در تراز خیابان نفوذپذیری بیشتری را سبب شده‌اند. اما به دلیل عدم تنوع واحدهای تجاری خیابان صف که اکثر قریب به اتفاقشان در ایام تعطیل، بسته هستند امتیاز انعطاف این خیابان در مقایسه با دیگری کاهش یافته است. در واقع کاربری‌هایی مانند نانوایی، خواروبارفروشی، مسافرخانه و مسکونی که در ایام تعطیل هفته همچنان به فعالیت مشغول‌اند افراد را پیرامون خود نگه می‌دارد و انعطاف و به تبع آن کارکرد اجتماعی گذر افزایش می‌یابد.

در معیار سرزندگی تفاوت‌های عمده‌ای بین شاخص‌ها در دو خیابان مورد بررسی وجود دارد. همان‌طور که قبلاً هم اشاره شد، نمونه‌های موردی پژوهش از لحاظ تنوع کاربری‌ها، در دو سوی یک طیف قرار گرفته‌اند. تنوع کاربری‌ها طیف بیشتری از افراد را حتی برای انجام فعالیت‌های ضروری به سوی خود می‌کشد. تعداد قابل توجهی کافه و رستوران در خیابان کلر وجود دارد که با قرار دادن تعداد متنابهی میز و صندلی در کنار معبر زمینه را برای نشستن، استراحت و معاشرت افراد مهیا نموده است. این در حالی است که در خیابان صف تنها تعداد بسیار کمی نیمکت در میانه مسیر قرار گرفته که عدم وجود سایبان و نیز محلی برای خرید اغذیه این نیمکت‌ها را مهجور می‌کند.

نتیجه‌گیری

بررسی و آسیب‌شناسی فضاهای پیاده محور می‌تواند ابزار مناسبی برای طراحان در طراحی فضاهایی با کارکردهای اجتماعی بالا باشد زیرا فضاهای شهری به عنوان عرصه‌ای برای تبلور زندگی جمعی، نقش چشمگیری در تعیین هویت و تعاملات انسانی، تقویت و تداعی خاطرات و ایجاد تعلق خاطر برای نسل‌های آینده دارند. ارتقا کیفیت این فضاها، انگیزه حضور و برقراری ارتباط با محیط را در ذهن شهروند تقویت کرده و امکان مشارکت فعال او را فراهم می‌آورد.

در پایان می‌توان گفت خیابان پیاده محور پاسخ‌ده، صرفاً از طریق نوع ویژه کف‌سازی و کنترل تردد اتومبیل محقق نمی‌شود. بلکه دست‌کم مجموعه‌ای از عوامل کالبدی و فضایی در موفقیت پروژه دخیل هستند. پیاده برای حضور در فضاهای شهری به امنیتی نیاز دارد که با حضور سایرین تعریف می‌شود و نه با دخالت نگهبان یا نیروی پلیس. وجود کاربری‌هایی با تنوع ساعت کاری که رابطه

بصری دوسویه‌ای را با محور برقرار می‌کند امنیت را در کنار ایمنی به عابران پیاده راه‌ها هدیه می‌کند.

حضور پیاده در خیابان مستلزم وجود کاربری‌هایی است که طیف وسیع‌تری از نیازهای فردی و اجتماعی وی را پاسخ دهد. امکان نشستن و مطالعه و معاشرت در سایبانی که پناهی در برابر آفتاب سوزان و یا بارش‌های جوی باشد، و یا وجود مکان‌هایی برای ملاقات افراد و رفع گرسنگی و تشنگی در مدت حضور فرد در گذر در ترغیب حضور افراد بسیار تأثیرگذار است.

خیابان‌های پیاده‌ای که در حکم راسته‌بازار صنف مشخصی عمل می‌کنند بیشتر از به جریان انداختن زندگی در دل خود، به محلی جهت کسب و کار و به نوعی مجتمع تجاری تبدیل می‌شوند که با پایان یافتن ساعت کاری تعطیل می‌شوند و لذا امکان بروز رخداد‌های اجتماعی را تقلیل می‌دهند.

پی‌نوشت‌ها

۱. Normalize

فهرست منابع

- Alden, J and R. Morgan, (1974). Regional Planning" A Comprehensive view", Leonard Hill Book, London.
- Appelyard, Donald (2003). Streets Can Kill Cities: Third World Browse Guidelines For Street Design, * Abadi Journal, *(39)
- Araste, Mojtaba (2010). Assessment & Comparative Comparison Of The Quality Of Public Spaces In Self- Growing Residences, Case Study: Islam Abad & Deh -E- Vanak Districts In Tehran, * Journal Of Studies & Urban Planning, *(1)
- Caramona, M., Tiesdell, S., Heath T. and Oke Taner, (2003), Public Places Urban Spaces, Architectural Press, UK.
- Choay, Françoise (2005). L Urbanisme Utopies Et Realites, * Tehran University's Publication, * Tehran, Iran
- Gehl, Jan (2008). Life Between Buildings (Using Public Spaces), * ACECR Publication, * Tehran, Iran
- Jacobs, Jane, (1961), The death and life of great American cities, Vintage Books, NY.