

فصلنامه پژوهشی - تخصصی شهرسازی و معماری هویت محیط

دوره ۱، شماره ۲، بهار ۱۳۹۹

شاپا الکترونیکی: ۹۷۸۲-۲۷۱۶

<http://www.ei-journal.ir>

صص. ۴۰-۵۷

بررسی شاخص های سرزندگی پیاده راه ها و خیابان های پیاده محور، در مقایسه پیاده راه استقلال، استانبول ترکیه و خیابان پیاده محور سی تیر، تهران ایران

بهنام پزشکی^۱، مریم علیجانی

دانشجوی دکتری شهرسازی، گروه شهرسازی، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، ایران

BehnamPezeshki@gmail.com

کارشناس ارشد معماری، گروه معماری، واحد قزوین، دانشگاه آزاد اسلامی، ایران

Maryalidjani@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۳/۲۹

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۳/۲

چکیده:

جنبش پیاده‌محوری، تقویت حرکت پیاده در فضاهای شهری و ایجاد پیاده‌راه‌ها، روش‌هایی برای کاهش اثرات معضلات ذکر شده و بازگرداندن جایگاه حرکت پیاده به فضاهای شهری می‌باشند. پیاده‌راه‌ها به عنوان معابری با نقش اجتماعی بالا و محدودسازی حرکت سواره، در واقع راهی برای بازپس‌گیری معابر عمومی به ویژه فضاهای شهری ارزشمند که دارای جاذبه‌های فرهنگی، تاریخی، تجاری و تفریحی برای عابرین پیاده هستند، از وسایل نقلیه و پس‌دادن آن به انسان به منظور حرکت، تعاملات اجتماعی و فعالیت‌های تفریحی، گردشگری و تجاری است. یکی از مهم‌ترین شاخصه‌های پیاده‌راه‌ها و خیابان‌های پیاده‌محور، میزان سرزندگی آنها می‌باشد که می‌تواند نقش اساسی در میزان حضور و رضایت شهروندان جهت افزایش تعاملات اجتماعی و نزدیک شدن به اهداف پیاده‌محوری داشته باشد. این پژوهش به بررسی شاخصه‌های سرزندگی محورهای پیاده پرداخته و هدف این پژوهش رسیدن به معیارهای مشترک برای ایجاد سرزندگی در پیاده‌راه‌ها و خیابان‌های پیاده‌محور می‌باشد. همچنین با مقایسه و بررسی دو پیاده‌راه، استقلال استانبول و خیابان سی تیر تهران از طریق تکنیک تجزیه و تحلیل SWOT به تدوین معیارهایی برای ایجاد سرزندگی در پیاده‌راه‌ها می‌پردازد و معیارهایی را برای ایجاد سرزندگی در پیاده‌راه‌ها و خیابان‌های پیاده‌محور پیشنهاد می‌نماید.

واژگان کلیدی: پیاده راه، سرزندگی، خیابان سی تیر، پیاده راه استقلال، تکنیک SWOT

نحوه استناد به مقاله:

پزشکی، بهنام، علیجانی، مریم. (۱۳۹۹). بررسی شاخص های سرزندگی پیاده راه ها و خیابان های پیاده محور، در مقایسه پیاده راه استقلال، استانبول ترکیه و خیابان پیاده محور سی تیر، تهران ایران. فصلنامه پژوهشی - تخصصی شهرسازی و معماری هویت محیط، (۲)، بهار ۱۳۹۹. ۴۰-۵۷.

http://www.ei-journal.ir/article_114145.html

حرکت پیاده طبیعی ترین، قدیمی ترین و ضروری ترین شکل جابه جایی انسان در محیط است و پیاده روی هنوز مهمترین امکان برای مشاهده مکان ها، فعالیت ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزشها و جاذبه نهفته در محیط است (Pakzad, 1383). از سوی دیگر تعاملات اجتماعی نیز یکی دیگر از ضروری ترین نیازهای انسان برای رشد و تعالی روحی و جسمی می باشد و انسانها برای ارتقا روحی و اجتماعی به این روابط نیازمند می باشند. بستر حرکت پیاده و تعاملات اجتماعی فضاهای شهری می باشند. از نظر راب کریر، فضاهای شهری به فضاهایی گفته می شود که دارای سه ویژگی، نظم هندسی، محصوریت و تعاملات اجتماعی باشند (Carier, 1991). در واقع تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری، سرزندگی فضای شهری است. کاهش میزان سرزندگی در فضاهای شهری از جمله مشکلاتی است که می تواند به کاهش حس تعلق در شهر منجر گردد. البته در بررسی سرزندگی و عوامل آن باید توجه داشت که سرزندگی صرفا به مسائل کالبدی مربوط نمی شود و طیف گسترده ای از عوامل کمی و کیفی مانند تنوع کاربری ها، مسائل هویتی و معنایی و مسائل اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی را در بر می گیرد. خیابان های پیاده محور و پیاده راه ها به عنوان مراکزی که برای تعاملات اجتماعی حداکثر در حرکت پیاده و همچنین مکث و فعالیت های متنوع در فضای شهری طراحی می شوند، نیاز بسیار زیادی به سرزندگی دارند. سرزندگی می تواند یکی از جذابیت های پیاده راه ها برای کاربران محسوب گردد. در واقع سرزندگی روح جاری در فضاهای شهری از جمله پیاده راه ها است. بررسی شاخصه های سرزندگی در پیاده راه ها و همچنین بررسی و مقایسه سرزندگی در پیاده راه استقلال استانبول ترکیه و خیابان پیاده محور سی تیر تهران و تعیین نقاط ضعف و قوت هر یک از این محورهای پیاده می تواند کمک شایانی در جهت ارائه راهکارها و پیشنهادات در ابعاد مختلف به منظور افزایش رضایت برای گردشگران و افزایش مطلوبیت و حس تعلق برای ساکنین شهرها منجر گردد. به طور کلی ضرورت این پژوهش چگونگی پی بردن به دلایل و معیارها است که برخی از پیاده راه ها و خیابان های پیاده محور را از نظر میزان سرزندگی نسبت به دیگر پیاده راه ها در موقعیت بهتری قرار داده است، در واقع دلایل سرزندگی بیشتر برخی خیابان ها و پیاده راه ها نسبت به دیگر پیاده راه ها می باشد. به ویژه در مقایسه پیاده راه های کشور عزیزمان ایران با پیاده راه های برخی کشورهای موفق در این زمینه، ایجاد پیاده راه های سرزنده در فضاهای شهری کشورمان امری ضروری به نظر می رسد. در واقع می توان سوال اصلی پژوهش را به صورت زیر بیان نمود:

شاخصه های اصلی در سرزندگی در خیابان های پیاده محور و پیاده راه ها در ابعاد مختلف کدام شاخصه ها می باشند؟

۲- مبانی نظری

در این بخش به مبانی نظری پیاده راه ها و محورهای پیاده و همچنین مبانی نظری سرزندگی فضاهای شهری اشاره می شود.

۲-۱- مفهوم پیاده راه و خیابان های پیاده محور:

۲-۱-۱- پیاده راه: به معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی گفته می شود که در آن تسلط کامل با عابر پیاده بوده و وسایل نقلیه موتوری صرفا به منظور سرویس دهی به زندگی جاری استفاده می شوند (Pakzad, 1386).

۲-۱-۲- خیابان های پیاده محور: به خیابان هایی گفته می شود که به دلایل مختلف از جمله دلایل ترافیکی و دسترسی مسیر حرکت وسایل نقلیه به طور کامل مسدود نمی گردد اما خیابان دارای پیاده روهای مناسب سازی شده و جداره دارای کاربری های مختلف است و غلبه حرکت با افراد پیاده می باشد و همواره زندگی و تعاملات اجتماعی در آنها جریان دارد. مانند خیابان ولیعصر و خیابان سی تیر تهران (Writers, 1399).

۲-۲- نقش اجتماعی خیابان ها و پیاده راه ها

خیابان‌ها قبل از دوران مدرن و ظهور اتومبیل و کالسکه و ... در واقع مسیرهایی برای رفت و آمد پیاده بودند و همچنین بازارهای شهری نیز مسیری برای عبور و هم محلی برای دادوستد محسوب می‌شدند، اما خیابان‌ها به جز مسیرهای رفت و آمد نقش فراتری نیز در ابعاد اجتماعی دارند. از نظر فرانسیس تیبالدز، در یک محیط شهری باید شرایطی باشد که فرد بتواند با آزادی کامل گام بردارد و به اطراف بنگرد و این مهم‌ترین نشانه کیفیت آن تمدن است (Tibbalds, 1385). نقش اجتماعی خیابان یکی از مهم‌ترین وظایف فضاهای شهری به شمار می‌آید. با ظهور اتومبیل و تغییر ماهیت خیابان‌ها، فعالیت‌های اجتماعی نیز در خیابان‌ها کاهش یافتند از جمله، دیدن، دیده شدن، ارتباطات اجتماعی، حرکت ساده، مکث، دیدارها و گفتگوها و خرید و فروش. در واقع خیابان‌ها و پیاده‌راه‌ها قابلیت‌هایی دارند که از حمل و نقل و مسیر حرکت بودن فراتر است و آن نقش اجتماعی خیابان‌ها می‌باشد. خیابان و پیاده‌راه به عنوان فضای عمومی شهری قادر است مردمی که یکدیگر را نمی‌شناسند در صحنه‌ای از اجتماع گرد هم آورد. گرچه این موضوع ظاهراً بسیار بی‌اهمیت به نظر می‌رسد اما مجموعه‌ای از این برخوردهای اتفاقی عمومی در یک زمان و مکان که لزوم هیچ تعهد شخصی را هم برای کسی در بر ندارد، احساسی از اطمینان و هویت و حیات اجتماعی را برای افراد به همراه می‌آورد (Jacobs, 1961) به ویژه در دنیای امروز که فضای مجازی گسترش بسیار زیادی داشته‌است و خرید و فروش اینترنتی تا آشنایی اینترنتی بسیار گسترش یافته، حضور در خیابان، پیاده‌راه و به‌طور کلی فضاهای شهری اهمیت دوچندانی پیدا کرده است. پیاده‌راه چیزی بیش از مجموعه مغازه‌ها است، این مکان‌ها فراهم آورنده زمینه‌های فرهنگی، تفریحی، فراغتی، گردش، زندگی مدنی و تبادل دیدگاه‌ها، عقاید و نظرات جامعه می‌باشد (Tibbalds, 2008)

جدول شماره ۱: دیدگاه‌های نظریه پردازان پیاده راه‌ها و معیارهای آنها

معیارهای پیاده‌راه‌ها	نظریه پرداز
پیاده‌راه چیزی بیش از مجموعه مغازه‌ها محل شکل‌گیری زمینه‌های فرهنگی و تفریحی و فراغتی و زندگی مدنی محل تبادل دیدگاه‌ها و نظرات	فرانسیس تیبالدز ^۲ (تیبالدز، ۲۰۰۸)
نقش اجتماعی خیابان و نظارت اجتماعی مردم لزوم ناسازی جداره‌های خیابان رعایت مقیاس انسانی	راب کریر ^۳ (کریر، ۱۹۷۹)
اتاق شهری، جایی نه فقط برای عبور بلکه برای ماندن و متعلق بودن نمایش اجناس، کافه‌های خیابانی، ایجاد مسیر به عنوان مقصد مکان‌هایی برای آمدن و ماندن - شرکت در زندگی شهری	متیو کرمونا ^۴ (کرمونا، ۲۰۰۳)
امکان حضور پیاده انسان در شهرها مقیاس انسانی شهرها	گوردن کالن ^۵ (کالن، ۱۹۹۸)
تنوع فعالیت‌ها - اختلاط کاربری‌ها نفوذپذیری و قابلیت دسترسی - اختلاط اجتماعی انعطاف‌پذیری	جین جیکوبز ^۶ (جیکوبز، ۱۹۶۱)
نفوذپذیری، غنای حسی، گوناگونی، رنگ تعلق خوانایی، تناسبات بصری، قابلیت شخصی سازی انعطاف‌پذیری - پاکیزگی	بنتلی ^۷ و همکاران (بنتلی، ۱۹۹۰)

². Francis Tibbalds

³. Rob Carrier

⁴. Matthew Carmona

⁵. Gordon Cullen

⁶. Jane Jacobs

⁷. Bentley

سرزندگی، انعطاف، ایمنی، تنوع در طول مسیر، نفوذپذیری انعطاف در کالبد و عملکرد، ایمنی در مقابل سواره امنیت پیاده در مسیر	جهانشاه پاکزاد (۱۳۸۴)
تمایز و تشخیص، تنوع کالبدی و تنوع در کاربری ها ایمنی و امنیت، انعطاف پذیری، حق انتخاب توجه به اصول زیبایی شناسی، استفاده از عناصر طبیعی ایجاد سلسله مراتب فضایی و کالبدی	محسن حبیبی (۱۳۸۰)

منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹

پیاده راه ها و خیابان های پیاده محور تاثیرات متعددی در شهر و توسعه شهری دارند که در ابعاد مختلف قابل بررسی می باشد. از مهم ترین این ابعاد نقش اجتماعی و فرهنگی، نقش اقتصادی، نقش معنایی و هویتی، نقش محیط زیستی و نقش عملکردی و کالبدی این محورهای پیاده می باشد. برخی از اهداف برنامه ریزی پیاده راه ها به صورت زیر می باشد:

- بهبود مدیریت ترافیک
- بهبود سیمای کالبدی شهر
- بهبود وضعیت محیط زیستی
- بهبود زندگی اجتماعی و فرهنگی
- بهبود وضعیت خرید و فروش خدمات (Kashani jou, 1394)

جدول شماره ۲: بررسی اهداف کلی و جزئی برنامه ریزی پیاده راه ها

اهداف کلی	اهداف جزئی
بهبود وضعیت ترافیک	تحرك رفت و آمد در مركز شهر - بهبود دسترسی ها کاهش استفاده از خودروی شخصی - دسترسی به دوچرخه توسعه پارکینگ های عمومی - استفاده از حمل و نقل عمومی
بهبود سیما و منظر کالبدی شهر	بازآفرینی و مرمت بناها و بافت های تاریخی شهرها تجدید حیات بافت تاریخی شهرها - زیباسازی منظر شهری ساماندهی تجهیزات شهری - تقویت مبلمان شهری - بهبود نورپردازی در شهر
بهبود زندگی اجتماعی و فرهنگی	توسعه تعاملات اجتماعی شهروندان - آسایش سالمندان امنیت زنان و کودکان - بازی کودکان - جذب گردشگر افزایش ایمنی
بهبود وضعیت اقتصادی	رونق مراکز تجاری خرده فروشی - عرضه محصولات محلی رونق مراکز خدمات مواد غذایی مانند کافه و رستوران
بهبود محیط زیست	کاهش آلودگی هوا - کاهش آلودگی صوتی توسعه فضاهای باز و سبز

منبع: فرخی، ۱۳۸۹

۲-۳- مفهوم سرزندگی فضاهای شهری

در ادبیات تخصصی طراحی شهری واژه سرزندگی معادل واژه های "Vitality" و "Livability" در زبان انگلیسی می باشد (Dadpour, 1391). سای پامیر در کتاب آفرینش مرکز شهری سرزنده معتقد است، عواملی از قبیل اختلاط کاربری ها، تشویق فشردگی، تراکم توسعه، توازن فعالیت ها، سهولت دسترسی، افزایش پیوندهای عملکردی و هویت را از جمله عوامل موثر در سرزندگی مراکز شهری می داند (Paumier, 2004). جین جیکوبز نیز تنوع کاربری و عوامل اجتماعی را از مهمترین دلایل سرزندگی می داند (Jacobs, 2004). کوین لینچ در کتاب سیمای شهر عواملی چون آداب و رسوم،

سنت‌ها، فرهنگ‌ها و مراسمی که همواره تعدادی، جمعی و یا گاهی اقشار کثیری از مردم را گرد هم می‌آورد، زنده و پویاست. بنابراین میادین اصلی شهر و فضاهایی که موقعیت انجام مراسم منطقه‌ای و ملی را دارد بانی و سمبلی ملی یادآور خاطره‌ها و گذشته افراد است. این فضاها که اغلب با نمادهای شاخصی همراه هستند سال‌ها میزبان شهروندان و مراسم ایشان بوده و همواره خاطرات خوبی در ذهن‌ها بر جای گذاشتند (Zandieh, 1394). لازم به ذکر است که سرزندگی فضاها، یک معیار کیفی بوده و صرفاً آنها را با معیارهای کمی نمی‌توان سنجید. در واقع سرزندگی به میزان حضور مردم و تعاملات اجتماعی مردم در فضاهای عمومی بستگی دارد، یعنی ما می‌توانیم مکان‌های زیبا و با کیفیت طراحی کنیم اما این مردم هستند که باید از آن‌ها استفاده کنند و بدون حضور و استقبال مردم این مکان‌ها ارزش اجتماعی ندارند. سرزندگی به این معنی است که به چه میزان از فضاهای عمومی استفاده می‌شود و قابلیت تحرک و انعطاف در آن‌ها وجود دارد (Mosallayi & Ranjbar, 1389). از نظر لاندری^۸ سرزندگی دارای تقسیم بندی‌هایی می‌باشد و شامل سرزندگی اقتصادی، سرزندگی اجتماعی، سرزندگی محیطی و سرزندگی فرهنگی است.

جدول شماره ۳: نظریه پردازان سرزندگی و معیارهای سرزندگی فضاهای شهری

معیارهای سرزندگی فضاهای شهری	نظریه پرداز	معیارهای سرزندگی فضاهای شهری	نظریه پرداز
<ul style="list-style-type: none"> ≠ حضور افراد مختلف و شلوغی در هر زمان و محیط ≠ (افزایش تعاملات اجتماعی) ≠ وجود امنیت در محیط 	<p>متیو کرمونا^۹ (۲۰۰۳)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ≠ حضور طولانی مردم در محیط ≠ خوانایی ≠ انجام مراسم ملی و منطقه ای ≠ وجود امنیت در هر زمان در محیط ≠ تقویت خاطره جمعی و ادراک شهروندان از محیط 	<p>کوبین لینچ^۹ (۱۹۸۱)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ≠ توازن فعالیت‌ها ≠ سهولت دسترسی ≠ هویت ≠ افزایش پیوندهای عملکردی 	<p>سای پامیر^{۱۱} (۲۰۰۴)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ≠ اختلاط کاربری ≠ فعالیت تجاری ≠ بازارهای موقت ≠ جداره های فعال ≠ وجود ساختمان‌ها با سبک‌های مختلف 	<p>جان مونتگومری^{۱۱} (۱۹۹۸)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ≠ مقیاس انسانی ≠ مسیرهای کوتاه منطقی ≠ تراکم منطقی فضاهای شهری ≠ رفت و آمد آرام ≠ امکان توقف ≠ اختلاط کاربری‌ها ≠ ریتم عمودی نما ≠ لبه‌های نرم ≠ مقیاس و ریتم 	<p>یان گل^{۱۴} (۲۰۰۲)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ≠ اختلاط کاربری‌ها ≠ تنوع ≠ دسترسی ≠ ایمنی ≠ هویت ≠ نوآوری و خلاقیت ≠ ظرفیت سازمانی ≠ رقابت 	<p>چارلز لندری^{۱۳} (۱۹۹۴)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ≠ تنوع در کالبد و عملکرد و کاربری ≠ بهره گیری از عناصر طبیعی ≠ برقراری امنیت ≠ دعوت‌کنندگی و حضور افراد 	<p>جهانشاه پاکزاد (۲۰۰۷)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ≠ تنوع ≠ کاربری‌های مختلط ≠ عوامل اجتماعی و فرهنگی ≠ طراحی شهری جذاب و متناسب با کاربری‌ها 	<p>جین جیکوبز^{۱۵} (۱۹۶۱)</p>

منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹

⁸ Landry
⁹ Kevin Lynch
¹⁰ Matthew Carmona
¹¹ Jhon Montgomery
¹² Cyril Paumier
¹³ Charles Landry
¹⁴ Jan Gehl
¹⁵ Jane Jacobs

جدول شماره ۴: انواع سرزندگی

انواع سرزندگی و زیست پذیری	
سطح در آمد - درآمد خالص و استانداردهای زندگی مردم در یک منطقه تحت بررسی شمار سالیانه گردشگر - عملکرد خرده فروشی ها - زمین و دارایی	سرزندگی اجتماعی
توسط سطوح فعالیت ها و تعاملات اجتماعی به علاوه ماهیت ارتباطات اجتماعی سنجیده و به واسطه سطوح پایین محرومیت، پیوستگی اجتماعی قوی، ارتباطات خوب و پویایی میان لایه های اجتماعی، روحیه جمعی و غرور مدنی، دامنه وسیعی از شیوه های زندگی، روابط موزون و یک جامعه با طراوت توصیف می شود	
پایداری اکولوژیکی که در رابطه با متغیرهایی نظیر آلودگی هوا و صوت، دفع مواد زائد و فاضلاب، انبوهی ترافیک و فضای سبز قرار دارد. طراحی که متغیرهایی مانند خوانایی، حس زمان، تمایز معمارانه، اتصال و ارتباط بخش های مختلف شهر، کیفیت روشنایی و صمیمیت و امنیت روانشناسی را در بر می گیرد	سرزندگی محیطی
در برگزیده بقا، احترام و تجلیل از شهر و مردمانش، هویت خاطرات، سنت، جشن های اجتماعی و مصرف محصولات و هنر دستی و بومی و نشانه هایی که بیانگر هویت متمایز شهر باشد.	سرزندگی فرهنگی

منبع: Landry, ۲۰۰۲

۲-۴- تاریخچه شکل گیری و سیر تکامل پیاده راه ها:

در طول تاریخ و با شکل گیری شهرها محورهای پیاده و خیابان ها از مهم ترین عناصر آن ها بوده اند و قبل از استفاده گسترده از اتومبیل، خیابان ها بیشتر جنبه تفرجگاه و عبور و مرور پیاده داشته اند. اما بعد از ظهور خیابان های خودرو محور تلاش هایی در جهت احداث خیابان های پیاده محور و پیاده راه ها شد. در اروپا اولین گذرهای پیاده در دهه ۱۹۵۰ میلادی در آلمان و هلند و دانمارک شکل گرفتند. این معابر با هدف جداسازی معابر پیاده و سواره در روند بازسازی شهرهای آسیب دیده در طول جنگ جهانی دوم و نوسازی مراکز تاریخی شهرها به وجود آمدند (Gozar rah consulting engineers, 1375). در واقع احداث پیاده راه ها یکی از روش هایی بود که در شهرهای دارای بافت تاریخی ارزشمند برای حفظ و احیای بافت تاریخی شهرها از آن استفاده می شد. طراحی مسیرهای پیاده - گردشگری در بافت کهن به عنوان گامی دو جانبه و شاید چندسویه برای حفاظت از بافت و هدایت گردشگر، می تواند به عنوان پیش اقدامی بافت کهن مورد نظر را حیات بخشد و به عنوان عامل تکمیلی در امر حفاظت به احیا بافت منجر گردد (Habibi, 1380) در آمریکا نیز محورهای پیاده در قالب طراحی مجموعه های بزرگ تجاری با عنوان مال شکل گرفتند.

جدول شماره ۵: تجربیات جهانی پیاده راه سازی

بارسلون - اسپانیا	رامبلاس	اسن - آلمان	لیمبکر
استانبول - ترکیه	استقلال	کالامازو - آمریکا	بردیک
پاریس - فرانسه	برسی	کپنهاگ - دانمارک	استروگت

منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹

جدول شماره ۶: تجربیات ایرانی پیاده راه سازی

همدان	بوعلی سینا	تهران	سپهسالار
شیراز	زندیه - وکیل	تهران	۱۷ شهریور
مشهد	جنت	تبریز	ولیعصر
اردبیل	عالی قاپو	تبریز	تربیت

منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹

به جز پیاده‌راه‌ها که برای حرکت پیاده و فعالیت‌های مختلف و حیات بخشی مراکز شهری ایجاد شده‌اند، خیابان‌های پیاده‌محور که در مراکز شهرهای مختلف جهان وجود دارد می‌تواند کارکردی مشابه پیاده‌راه داشته باشد. با این تفاوت که جریان کنترل شده‌ای از حرکت اتومبیل به صورت محدود در آن وجود دارد و یا حرکت اتومبیل در کنار حرکت پیاده و با رعایت ایمنی برقرار می‌شود. خیابان‌های پیاده محور که با کاربری‌های متنوع و جذب کننده پیاده و پیاده‌روهای مناسب سازی شده، امکان تردد پیاده و همچنین حرکت دوچرخه را فراهم کرده‌اند نیز از محورهای ارزشمند برای تردد پیاده هستند. مانند خیابان‌های شهرهای تاریخی جهان مانند رم، فلورانس، ونیز، وین و یا بلوارهای پیاده‌محوری که علی‌رغم وجود مسیر عریض خودرو به پیاده‌روهای عریض و کاربری‌های متنوع اطراف آن شهرت دارد. مانند شانزلیزه در پاریس و یا محدوده‌های پیاده‌محور که مجموعه‌ای از کاربری‌های فرهنگی، اداری و تفریحی و تجاری در یک مجموعه قرار دارند، مانند محور لادفانس پاریس، یا محور اطراف مجموعه فرهنگی ژرژ پمپیدو در مرکز شهر پاریس فرانسه. در ایران نیز خیابان‌های پیاده‌محور مانند محدوده‌هایی از خیابان طویل ولیعصر تهران، خیابان لاله‌زار و خیابان سی تیر از این جمله هستند (Writers, 1399).

۳- پیشینه پژوهش

مهمترین تحقیقات صورت گرفته در زمینه خیابان‌های پیاده‌محور و پیاده‌راه و سرزندگی فضای شهری در واقع نظریات اندیشمندان و افراد مشهور در این زمینه مانند جین جیکوبز^{۱۶}، کوین لینچ^{۱۷}، لویس مامفورد^{۱۸}، فرانسس تیبالدز^{۱۹}، گوردن کالن^{۲۰}، راب کریر^{۲۱}، کارامونا^{۲۲}، بنتلی^{۲۳} و دیگر نظریه‌پردازان می‌باشد. دیدگاه‌هایی که بیشتر در کتاب‌های این اندیشمندان مطرح شده است و از ابعاد مختلف به این مسائل پرداخته‌اند، هر چند هر یک از این دیدگاه‌ها بسیار ارزشمند و راهگشا می‌باشند، اما می‌توان نقدهایی را نیز بر آنها وارد دانست. جین جیکوبز (۱۹۹۳) از تفکر مدرن در رابطه با خیابان انتقاد کرده و تنوع کاربری‌ها را عوامل موثری در سرزندگی خیابان‌ها می‌داند و بر اهمیت پیاده‌راه‌ها تاکید دارد. گوردن کالن^{۲۴} (۱۹۹۸) در کتاب منظر شهری بر فضاهای شهری با مقیاس انسانی تاکید کرده و امکان حضور انسان پیاده در شهر را مطرح می‌نماید. راب کریر^{۲۵} (۱۹۹۱) بر نقش اجتماعی خیابان و نظارت اجتماعی مردم در خیابان‌ها تاکید دارد و برای سرزندگی، لزوم نماسازی جداره‌ها را مطرح می‌نماید. همچنین کوین لینچ^{۲۶} (۱۹۸۱) در کتاب تئوری شکل شهر معیارهایی مانند خوانایی، تناسب، معنا، دسترسی، کارایی، نظارت اختیار و سرزندگی را برای یک شهر خوب پیشنهاد می‌دهد. بنتلی نیز در کتاب محیط‌های پاسخ‌ده معیارهایی را در پاسخ‌دهندگی محیط شهری مطرح می‌نماید از جمله، غنای حسی، انعطاف‌پذیری، رنگ تعلق، تناسب بصری، نفوذپذیری، گوناگونی، خوانایی و پاکیزگی. دونالد ایلینارد با انتقاد از شهرهای خودرومحور آمریکایی دهه ۶۰ میلادی می‌گوید خیابان‌های ما از نقطه نظر اجتماعی، مکان‌های مرده‌ای هستند که عامل مرگ آن‌ها همان خودروهایی است که به خاطر آن ساخته شده‌اند (Illiard, 2003). لویس مامفورد نیز خودرو را از عوامل تخریب‌کننده جوامع انسانی و شهرها می‌داند و از حقوق از دست رفته شهروندان به علت حضور خودروها در شهر دفاع می‌کند و راه‌حل آن را ایجاد فضاهای پیاده فراوان در شهرها می‌اند (Mumford, 1381). با توجه به موارد ذکر شده، در این پژوهش سعی می‌شود نظریات شاخص در این زمینه مطرح شود و دیدگاه‌های مختلف مورد بررسی قرار گیرد و با یک نگرش جامع، شاخصه‌هایی برای سرزندگی فضاهای پیاده‌محور در مقایسه این دو محور در ابعاد مختلف ارائه گردد.

16. Jane Jacobs

17. Kevin Lynch

18. Luis Mumford

19. Francis Tibbalds

20. Gordon Cullen

21. Rob Carrier

22. Carmona

23. Bentley

24. Gordon Cullen

25. Rob Carrier

26. Kevin Lynch

۴- روش پژوهش

این پژوهش از نوع کاربردی بوده که به روش توصیفی و تحلیلی انجام گرفته است. برای جمع آوری اطلاعات و داده های مورد نیاز از مطالعه میدانی مکان های مورد نظر و همچنین از بررسی های اسنادی و کتابخانه ای، مدارک و نقشه ها استفاده شده است و سرانجام با توجه به اطلاعات به دست آمده به بررسی نقاط ضعف و قوت، فرصت ها و تهدیدها در پیاده راه استقلال استانبول و خیابان سی تیر تهران پرداخته شده است و سپس برای تجزیه و تحلیل یافته ها و ارائه راهکار از مدل SWOT استفاده شده است و راهکارهای موثر در افزایش سرزندگی پیاده راه ها و خیابان های پیاده محور شهرها در مقایسه دو محور ذکر شده ارائه گردیده است. در این پژوهش عوامل موثر در سرزندگی پیاده راه ها یا محورهای شاخص های سرزندگی به ۴ دسته تقسیم شده است و هر کدام از آن ها مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته اند.

جدول شماره ۷: محورهای عوامل موثر در سرزندگی پیاده راه ها

محورهای عوامل موثر در سرزندگی پیاده راه ها			
عوامل معنایی و هویتی	عوامل کالبدی و عملکردی	عوامل اقتصادی- اجتماعی و فرهنگی	عوامل محیط زیستی

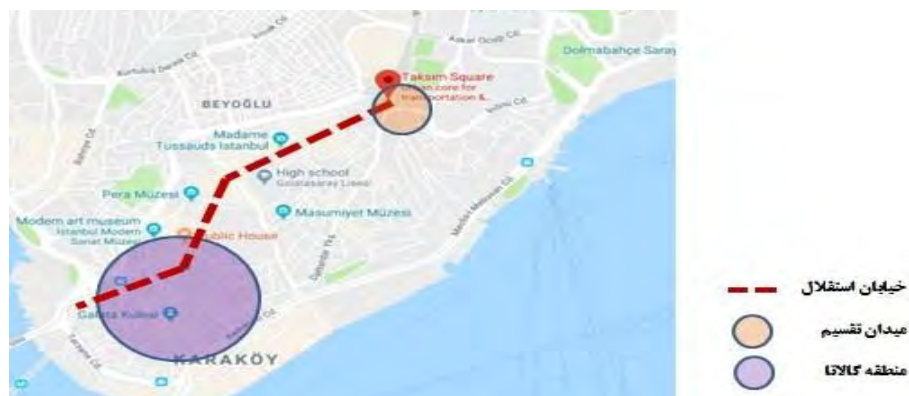
منبع: نگارنگان، ۱۳۹۹

۵- معرفی محدوده پژوهش

۵-۱- پیاده راه استقلال استانبول ترکیه

خیابان استقلال یکی از پر ترددترین و مهم ترین جاذبه های گردشگری این شهر می باشد. این خیابان به طول تقریبی ۱,۴ کیلومتر از میدان تکسیم آغاز و تا منطقه گالاتا ادامه دارد. در این خیابان تعداد زیادی کافه و رستوران و همچنین فروشگاه های متعددی وجود دارد. همچنین محصولات تجاری به ویژه پوشاک و محصولات محلی به ویژه مواد غذایی و صنایع دستی محلی به طور گسترده در این پیاده راه عرضه می گردد. بناهای جداره این خیابان از سبک های مختلف معماری شامل نئوکلاسیک، هنر نو، آرت دکو و معماری محلی ترکیه ای و معماری مدرن تشکیل شده اند. در این خیابان چند کلیسا وجود دارد که مهمترین آن کلیسای ارتودکس یونانی می باشند. چند مسجد و همچنین کنیسه یهودیان در این منطقه واقع می باشند. مکان های فرهنگی از جمله موزه درویشان مسلمانان و چند مکان دیپلماتیک نیز در این منطقه قرار دارند. میدان تکسیم با مجسمه یادبود شاخص خود و برج گالاتا که یک برج تاریخی است از دیگر عناصر این خیابان پیاده محور می باشند. مسیر تراموا این خیابان با کفسازی سنگفرش، یکی از سرزنده ترین پیاده راه های این شهر را به ویژه با نورپردازی مناسب در شب ها به وجود آورده است. (Writers, 1399)

نقشه شماره ۱: محور استقلال



تصاویر ۱ تا ۴: خیابان استقلال استانبول

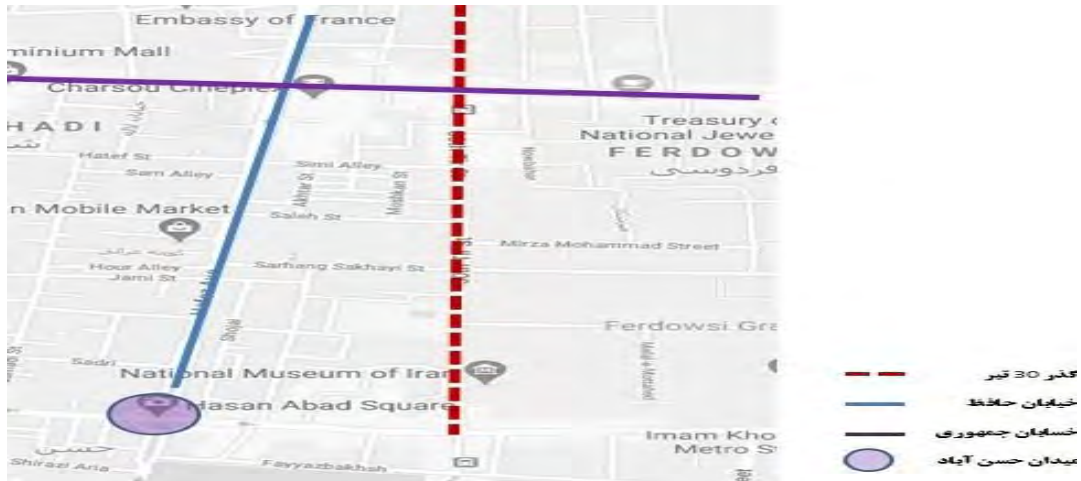


(منبع: www.Eligasht.com)

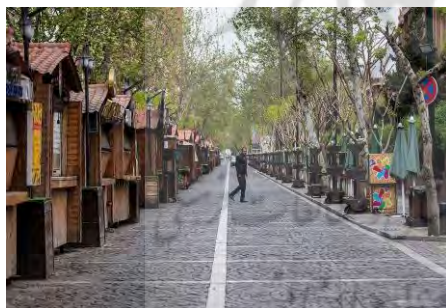
۵-۲- خیابان پیاده محور سی تیر، تهران، ایران

خیابان سی تیر تهران یا خیابان قوام السلطنه سابق، خیابانی است که در مرکز شهر تهران در منطقه ۱۲ شهرداری به طول تقریبی یک کیلومتر، قدمتی بیش از ۱۰۰ سال دارد و شکل گیری آن به دوره قاجار و نهضت مشروطه بر می گردد. این خیابان شاهد تحولات سیاسی و اجتماعی دوران معاصر ایران بوده است و به دلیل بزرگداشت قیام سی تیر سال ۱۳۳۱ ه.ش. نامگذاری شده است. در این خیابان تحولات معماری در دهه های مختلف در سبک های معماری، نوع بنا و نماهای ابنیه مشاهده می شود. این خیابان دارای موزه ملی ایران یا موزه ایران باستان می باشد. از دیگر ویژگی های این خیابان وجود عناصر متنوع فرهنگی و مذهبی از جمله مسجد حضرت ابراهیم، آتشکده فیروز بهرام، دبیرستان فیروز بهرام، آتشکده زرتشتی آدریان، کلیسای پطروس مقدس، موزه اسقف آدراک مازوکیان، کنیسه حییم، موزه آبگینه (خانه قوام السلطنه)، ساختمان اولیه کتابخانه ملی ایران و موزه علوم و فناوری ایران می باشند. در سال ۱۳۹۵ شهرداری تهران با سنگفرش کردن این خیابان یک طرفه و سپس استقرار مجموعه ای از کافه ها و رستوران های خیابانی (غذای خیابانی) و نورپردازی، آن را به یک محور پیاده تبدیل کرد که با استقبال فراوان شهروندان و گردشگران ایرانی و خارجی مواجه شد (Comprehensive database of contemporary Iranian history).

نقشه شماره ۲: گذر پیاده محور ۳۰ تیر



تصاویر ۵ تا ۷: خیابان سی تیر تهران



(منبع: www.Eligasht.com)

۶- بحث و یافته ها

۶-۱ عوامل موثر در میزان سرزندگی پیاده راه ها و خیابان های پیاده محور

با بررسی نظریات اندیشمندان صاحب نظر در بیان ویژگی های محورهای پیاده و همچنین نظریه های آنها در مورد عوامل موثر در سرزندگی فضاهای شهری، می توان گفت که عوامل متعددی شامل مجموعه عوامل کیفی و کمی در میزان سرزندگی محورهای پیاده موثر می باشند. برای درک بهتر این عوامل می توان آن ها را به مجموعه ای از عوامل تقسیم بندی کرد از جمله عوامل کالبدی و عملکردی، عوامل اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی، عوامل محیط زیستی و عوامل هویتی و معنایی. در این دسته بندی عوامل کالبدی و عملکردی بیشتر ناظر بر چگونگی کاربری ها و همچنین کیفیت دسترسی ها و مجموعه ای از ضوابط عملکردی، طراحی شهری و شهرسازی می باشد. از طرفی دیگر بخش مهمی از عوامل

سرزندگی محورهای پیاده به مسائل اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی مربوط می شوند، اما عوامل معنایی و هویتی بیشتر بر شاخصه‌های کیفی موثر در سرزندگی تاکید دارند. همچنین مجموعه ای از شاخصه‌ها از عوامل اقلیمی که در معماری سنتی کهن شهرها وجود داشته است تا دیدگاه‌های نوین در مورد توسعه پایدار و شهر پایدار در قالب عوامل محیط زیستی موثر در سرزندگی محورهای پیاده تقسیم بندی شده اند (Writers,1399).

جدول شماره ۸: عوامل موثر در سرزندگی پیاده راه ها و خیابان های پیاده محور

عوامل موثر در سرزندگی پیاده راه ها			
عوامل کالبدی و عملکردی	عوامل اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی	عوامل محیط زیستی	عوامل معنایی و هویتی
<ul style="list-style-type: none"> - تسلط پیاده و پیاده رو عریض - اتصال و پیوستگی - نفوذ پذیری - مقیاس انسانی - اختلاط کاربری ها - تنوع کاربری ها - سازگاری کاربری ها - دسترسی به حمل و نقل عمومی - امکان حرکت دوچرخه - نورپردازی مناسب - مبلمان شهری مناسب - کفسازی مناسب - امکان مکث و نشستن - غلبه کاربری های تجاری خرد - مانند کافه و رستوران ها - تجهیزات مناسب شهری - هماهنگی ارتفاعی جداره ها و خط آسمان - جنس مصالح و رنگ جداره ها - تنوع بناهای جدید و قدیمی - وجود پارکینگ های عمومی 	<ul style="list-style-type: none"> - امنیت - ایمنی - راحتی - حضور گروه های مختلف اجتماعی - دوستدار کودک بودن - مشارکت اجتماعی - نظارت اجتماعی - تمرکز شاد جمعیت - حضور تنوع های قومی، مذهبی و زبانی - برنامه های محیطی مانند موسیقی و تئاتر خیابانی - فعالیت های اقتصادی جاذب گردشگر مانند کافه و رستوران و خرده فروشی - عرضه محصولات محلی مانند مواد غذایی و صنایع دستی - امکان حضور دستفروشان و دوره گردان محلی - جذب گردشگر - مدیریت شهری مناسب 	<ul style="list-style-type: none"> - منظر طبیعی - آسایش اقلیمی - پاکیزگی - آسایش صوتی - فضاهای سبز و نمایش حرکت آب - آسایش بصری - استفاده از فناوری های دوستدار طبیعت - دفع مناسب فاضلاب و زباله ها - استفاده از انرژی های پایدار مانند انرژی خورشیدی و ... 	<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد حس مکان - عناصر شاخص تاریخی، فرهنگی و طبیعی - نشانه های شهری - تنوع در سبک های معماری - استفاده از آثار هنری شهری و خیابانی - خاطره انگیزی و خاطرات جمعی - استفاده از تنوع رنگ و بافت - تاکید بر هویت تاریخی و ملی و محلی و منطقه ای

منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹

محور استقلال در استان بول ترکیه در گذشته به سرعت زیاد اتومبیل ها و عدم آسایش عابرین پیاده شهرت داشته است که در سال های اخیر به یک تفرجگاه پیاده و ایمن تبدیل گشته است. از مهم ترین عوامل سرزندگی این پیاده راه می توان به استفاده از هویت تاریخی، تفکیک مناسب سواره و پیاده، استفاده از تراموا در مسیر، اختلاط کاربری ها، هماهنگی ارتفاعی جداره ها، هماهنگی کلی نماهای اطراف و بهره گیری از نورپردازی و ایجاد حس تداوم و پیوستگی اشاره کرد (Ranjbar,1389). اما در رابطه با خیابان پیاده محور سی تیر تهران، عمده سرزندگی آن در رابطه با هویت تاریخی و همچنین بناهای شاخص در مقیاس ملی مانند موزه ملی ایران، ساختمان قدیمی کتابخانه ملی ایران و چندین بنای مذهبی و فرهنگی شامل کلیسا، مسجد، کنیسه و معبد و موزه های جدید این بخش می باشد. البته ایجاد بسترهایی مانند سنگفرش و کافه رستوران های متحرک خیابانی از جمله عوامل موثر در حیات شبانه این خیابان می باشند و عواملی چون درشت دانه بودن کاربری ها، عدم اختلاط مناسب کاربری ها، فقدان کاربری های شبانه مناسب، عدم پیوستگی در جداره ها به ویژه در کاربری ها، فقدان نورپردازی، عدم تفکیک مناسب سواره و پیاده از مهم ترین دلایل کاهش میزان سرزندگی

خیابان سی تیر تهران علیرغم وجود عناصر تاریخی و بناهای شاخص ملی در این خیابان در مقایسه با پیاده راه استقلال استانبول ترکیه می باشند (Writers,1399).

۷- تحلیل یافته ها

۷-۱- مقایسه شاخص های سرزندگی با توجه به معیارهای به دست آمده در پیاده راه استقلال استانبول و

سی تیر تهران

مقایسه شاخص های سرزندگی در محورهای کلی (عوامل معنایی و هویتی، عوامل محیط زیستی، عوامل فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی و عوامل کالبدی و عملکردی) که این دسته بندی از محورهای کلی عوامل موثر در سرزندگی پیاده-راه ها و خیابان های پیاده محور با بیشتر نظریات نظریه پردازان سرزندگی و معیارهای سرزندگی در فضاهای شهری مطابقت دارد و شامل مبانی نظری مطرح شده در این پژوهش می باشد.

جدول شماره ۹: بررسی عوامل معنایی و هویتی

خیابان سی تیر				پیاده راه استقلال				شاخصه ها
کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	
		≠			≠			وجود عناصر شاخص طبیعی، فرهنگی و تاریخی
		≠				≠		وجود عناصر نشانه شهری
		≠				≠		تنوع در سبک های معماری
≠					≠			استفاده از آثار هنری شهری و خیابانی
		≠					≠	خاطرات جمعی و خاطره انگیزی
	≠					≠		استفاده از بافت و رنگ متنوع
		≠				≠		تاکید به هویت ملی و محلی و تاریخی

منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

جدول شماره ۱۰: بررسی عوامل محیط زیستی

خیابان سی تیر				پیاده راه استقلال				شاخصه ها
کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	
		≠				≠		آسایش اقلیمی
≠						≠		آسایش صوتی
	≠				≠			فضای سبز و حرکت آب
	≠				≠			پاکیزگی
	≠				≠			منظر طبیعی
		≠				≠		آسایش بصری
≠					≠			استفاده از فناوری‌های دوستدار طبیعت
≠					≠			استفاده از انرژی‌های پایدار
	≠				≠			دفع مطلوب زباله و فاضلاب

منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹

جدول شماره ۱۱: بررسی عوامل فرهنگی و اجتماعی و اقتصادی

خیابان سی تیر				پیاده راه استقلال				شاخصه ها
کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	
		≠				≠		امنیت
	≠				≠			دوستدار کودک بودن
	≠				≠			ایمنی
		≠				≠		حضور گروه های مختلف اجتماعی
		≠				≠		نظارت اجتماعی
≠					≠			دوستدار معلول بودن
		≠				≠		تمرکز شاد جمعیت
		≠				≠		تنوع مذهبی و قومی
	≠					≠		فعالیت های اقتصادی خرد
≠						≠		برنامه های محیطی (موسیقی، تئاتر)
	≠					≠		عرضه محصولات محلی
		≠				≠		امکان حضور دستفروشان
	≠						≠	جذب گردشگر

منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹

جدول شماره ۱۲: بررسی عوامل کابدی و عملکردی

خیابان سی تیر				پیاده راه استقلال				شاخصه ها
کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	
	≠						≠	تسلط پیاده بر سواره و پیاده روهای عریض
	≠					≠		اتصال و پیوستگی
		≠				≠		نفوذپذیری
	≠					≠		مقیاس انسانی
	≠					≠		اختلاط کاربری ها
	≠						≠	تنوع کاربری ها
		≠				≠		سازگاری کاربری ها
		≠				≠		نورپردازی
		≠				≠		دسترسی به حمل و نقل عمومی
≠					≠			امکان حرکت دوچرخه
≠					≠			دسترسی به پارکینگ عمومی
	≠					≠		مبلمان شهری مناسب
		≠				≠		کفسازی مناسب
	≠				≠			امکان مکث و نشستن
	≠					≠		آرام سازی ترافیک
		≠				≠		تنوع جنس و رنگ مصالح
	≠						≠	غلبه کاربری های تجاری خرد مانند رستوران و کافه
≠						≠		تسلط کاربری های ریز دانه به درشت دانه
≠						≠		فعالیت ۲۴ ساعته
		≠				≠		حفاظت از بناها و بافت های تاریخی و معاصر ارزشمند
	≠					≠		تنوع بناهای جدید و قدیمی

منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹

جدول شماره ۱۳: تحلیل شاخص های سرزندگی در پیاده راه استقلال استانبول با استفاده از تکنیک SWOT

تهدید T	فرصت O	ضعف W	قوت S	محور شاخص های سرزندگی
- کاهش هویت محلی و منطقه ای به علت افزایش برندهای جهانی در	- ایجاد خاطرات جمعی - قابلیت استفاده از هنر خیابانی	- وجود عناصر شاخص تاریخی و مکان های ارزشمند معاصر	- وجود حس مکان قوی - تنوع سبک های معماری	عوامل معنایی و هویتی

بخش تجاری			- خاطره انگیزی	عوامل کالبدی عملکردی و
- عدم امکان نشستن و مکث در فضاهای عمومی شهری	- دسترسی به حمل و نقل عمومی - فعالیت ۲۴ ساعته - تسلط کاربری های ریز دانه بر درشت دانه	- عدم امکان مناسب برای حرکت دوچرخه - ضعف در کاربری- های ارزشمند معاصر - عدم وجود پارکینگ های عمومی مناسب	- تسلط پیاده بر سواره - اتصال و پیوستگی - اختلاط کاربری ها - تنوع کاربری ها	
- کاهش عرضه محصولات محلی و افزایش محصولات بین المللی	- جذب گردشگر - تمرکز شاد جمعیت - برنامه های محیطی مانند موسیقی	- ضعف محیط در رابطه با معلولان و کاربران	- امنیت بالا - مشارکت اجتماعی - ایمنی - نظارت اجتماعی - فعالیت های اقتصادی متنوع	
- عدم استفاده از انرژی های پایدار و فناوری های دوستدار محیط زیست	- آسایش بصری - پاکیزگی مناسب	- کمبود فضای سبز و حضور آب	- آسایش اقلیمی - آسایش صوتی	عوامل محیط زیستی

جدول شماره ۱۴: تحلیل شاخص های سرزندگی در خیابان پیاده محور سی تیر تهران با استفاده از تکنیک SWOT
(منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹)

تهدید T	فرصت O	ضعف W	قوت S	محور شاخص های سرزندگی
- عدم دسترسی به محوطه ها و بناهای ارزشمند معاصر به دلیل استفاده اداری و سیاسی	- تنوع فرهنگی و مذهبی - خاطره انگیزی - سابقه خاطرات جمعی	- عدم استفاده از آثار هنری - عدم استفاده از عناصر شاخص در فضای شهری	- وجود عناصر شاخص تاریخی و فرهنگی - هویت شاخص ملی و محلی	عوامل معنایی و هویتی
- عدم برنامه ریزی و مدیریت مناسب پیاده راه - ثابت نبودن عرضه محصولات خیابانی مانند مواد غذایی - عدم استفاده ۲۴ ساعته - عدم توازن کاربری ها در طول خیابان	- قرارگیری در مرکز تاریخی شهر تهران - امکان ایجاد غرفه های خیابانی - امکان اجرای برنامه های خیابانی مانند موسیقی و تئاتر	- عدم اتصال و پیوستگی - غلبه کاربری های درشت دانه - عدم توازن در تنوع کاربری ها - عدم اختلاط مناسب کاربری ها	- کاربری های فرهنگی و تاریخی متعدد - حفاظت از بناها و بافت های ارزشمند معاصر و تاریخی - کفسازی مناسب	عوامل کالبدی و عملکردی
- عدم وجود برنامه های محیطی مانند موسیقی و تئاتر خیابانی - عدم جذب گردشگر متناسب با ظرفیت نقص ایمنی به علت وجود خودرو	- نزدیکی به مراکز فرهنگی مانند موزه ها - دسترسی به حمل و نقل عمومی - امکان حضور دست فروشان برای عرضه محصولات محلی	- عدم وجود گسترده فعالیت های خرد اقتصادی مانند کافه، رستوران و ... - ضعف محیط در ارتباط با معلولان و کودکان	- امنیت بالا - حضور اقشار مختلف اجتماعی - حضور تنوع مذهبی و فرهنگی	عوامل اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی
- عدم استفاده از انرژی های پایدار و	- نزدیکی به حمل و نقل عمومی مانند	- عدم آسایش صوتی	- آسایش اقلیمی - پاکیزگی	عوامل

محیط زیستی	- آلودگی هوا	اتوبوس و مترو	فناوری های دویتدار محیط زیست
------------	--------------	---------------	---------------------------------

(منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹)

۸- نتیجه گیری

ایجاد سرزندگی یکی از مهم ترین اهداف احداث پیاده راه ها در شهرهای امروزی می باشد. در این پژوهش سعی شد تا با بیان مفهوم سرزندگی و همچنین مفاهیم پیاده راه و خیابان پیاده محور و بررسی نظریه اندیشمندان در این رابطه (جدول ۱ الی ۴) و مطابقت آن با سرزندگی در پیاده راه ها و خیابان های پیاده محور، شاخصه های اصلی موثر در سرزندگی و در پی آن ابعاد حس مکان و احساس تعلق خاطر در شهروندان و تقویت خاطره انگیزی در گردشگران بررسی شود. همچنین عوامل موثر در سرزندگی پیاده راه ها در ۴ گروه عوامل معنایی و هویتی، عوامل فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی، عوامل کالبدی و عملکردی و عوامل محیط زیستی دسته بندی شدند، که طیف گسترده ای از عوامل موثر در سرزندگی پیاده راه ها از کالبد تا معنا را در بر می گیرند (جدول شماره ۷)، که این جدول در واقع پاسخ به سوال اصلی این پژوهش می باشد. باید به این نکته توجه داشت که مفهوم سرزندگی و عوامل سرزندگی در پیاده راه ها و خیابان های پیاده محور و جداره های خیابان های شهری در واقع یک مفهوم دوگانه و یا چندگانه بر محور کالبدی- معنایی می باشد. همچنین برای درک بهتر از این مفهوم دو نمونه موردی پیاده راه استقلال استانبول و خیابان پیاده محور سی تیر تهران مورد بررسی قرار گرفتند و شاخص های به دست آمده در سرزندگی پیاده راه ها در این دو محور با یکدیگر مقایسه شدند و سپس با استفاده از تکنیک SWOT نقاط ضعف، قدرت، فرصت و تهدید پیش روی این دو محور پیاده مورد ارزیابی قرار گرفت (جدول ۸ الی ۱۳) و راه های بهبود سرزندگی در آینده نیز در این دو پیاده راه به صورت زیر بیان می شود: با توجه به بررسی های صورت گرفته در پیاده راه استقلال استانبول، تقویت کاربری های ارزشمند معاصر و بناهای شاخص به همراه مناسب سازی مبلمان شهری و مناسب سازی این محور برای معلولان و کودکان و امکان حرکت دوچرخه به منظور تقویت این محور پیشنهاد می گردد. از سوی دیگر استفاده از اختلاط کاربری ها در سراسر خیابان و برقراری توازن کاربری ها در طول خیابان، مبلمان شهری مناسب، کنترل حرکت سواره با تقاطع ها در خیابان پیاده محور، حرکت به سمت فعالیت ۲۴ ساعته و همچنین بهره گیری از هنرهای خیابانی مانند تئاتر و موسیقی خیابانی و تقویت بناهای ارزشمند تاریخی و معاصر در جهت افزایش میزان سرزندگی در محور سی تیر تهران توصیه می گردد که در نهایت به افزایش احساس تعلق خاطر شهروندان و خاطره انگیزی منجر خواهد شد. بر اساس پژوهش حاضر پیشنهادهای به صورت زیر برای ایجاد سرزندگی در پیاده راه ها و خیابان های پیاده محور ارائه می شود:

- ۱- ایجاد و گسترش کاربری های ریزدانه تجاری و فرهنگی مانند رستوران، کافه، سینما و تئاتر، فروش محصولات محلی
- ۲- انتقال کاربری های درشت دانه فاقد بدنه موثر در جداره پیاده راه و یا اصلاح آن و ایجاد کاربری در جداره پیاده راه
- ۳- کفسازی و نورپردازی مناسب
- ۴- بازآفرینی و مرمت بناهای شاخص و ارزشمند تاریخی و معاصر
- ۵- ایجاد هماهنگی در ارتفاع و جنس و رنگ جداره ها با حفظ استقلال و تنوع
- ۶- طراحی مبلمان شهری مناسب و هماهنگ با اقلیم منطقه و فرهنگ عمومی و استفاده از عناصری مانند نیمکت، آبنما و فضای سبز و مجسمه های شاخص، کیوسک های روزنامه فروشی، اغذیه فروشی و گل فروشی
- ۷- تلاش در جهت ایجاد امنیت، ایمنی و راحتی در پیاده راه با نظارت و مشارکت عمومی
- ۸- امکان دسترسی به وسیله حمل و نقل عمومی مانند مترو، اتوبوس، احداث پارکینگ های خودرو در اطراف منطقه محل پیاده راه و امکان استفاده از دوچرخه در پیاده راه
- ۹- استفاده از برنامه های محیطی و جاذب گردشگر مانند موسیقی و تئاتر خیابانی
- ۱۰- امکان فعالیت خرده فروشی برای عرضه محصولات محلی و امکان حضور دستفروشان در پیاده راه

۹- منابع:

۱. بنتلی و همکاران (۱۳۸۲). محیط‌های پاسخده. ترجمه: مصطفی بهزادفر. تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران
۲. پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۹۱). راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران. تهران: وزارت مسکن و شهرسازی
۳. پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۶). مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری. تهران: انتشارات شهیدی
۴. پامیر، سای (۱۳۸۹). آفرینش مرکز شهری سرزنده. ترجمه مصطفی بهزاد فر و امیر شکیبا منش. تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران
۵. پایگاه جامع تاریخ معاصر ایران. موسسه مطالعات و پژوهش‌های سیاسی
۶. تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۵). شهرسازی شهروندگرا، ارتقای عرصه‌های همگانی و محیط شهری. ترجمه محمد احمدی نژاد. اصفهان: نشر خاک
۷. جیکوبز، جین (۱۳۸۶). مرگ و زندگی در شهرهای بزرگ آمریکایی. ترجمه حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران
۸. حبیبی، محسن (۱۳۸۰). مسیر پیاده‌گردشگری. نشریه هنرهای زیبا. شماره ۹. صفحات ۴۳ - ۵۱
۹. رنجبر، احسان و رییس اسماعیلی، فاطمه (۱۳۸۹). سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران؛ نمونه موردی پیاده‌راه صف (سپهسالار) تهران. نشریه هنرهای زیبا. شماره ۴۲. صفحات ۸۳ تا ۹۳
۱۰. سعیدی رضوانی، نوید و امیراحمدی، اکرم و فتاحی، مهکامه (۱۳۹۴). شهر دوستدار کودک. تهران: نشر شهر
۱۱. عباس‌زاده، شهاب و تمری سودا (۱۳۹۱). بررسی و تحلیل مولفه‌های تاثیر گذار بر کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها به-منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی؛ مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولیعصر تبریز. فصلنامه مطالعات شهری. صفحات ۱ تا ۱۰
۱۲. فرخی، مریم (۱۳۸۹). نقش محورهای پیاده در توسعه پایدار شهرها. مجموعه مقالات منتخب اولین همایش توسعه شهری پایدار در ایران
۱۳. کاشانی جو، خشایار (۱۳۹۴). پیاده‌راه‌ها؛ از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی. تهران: نشر آذرخش
۱۴. کالن، گوردن (۱۳۹۴). گزیده منظر شهری. ترجمه منوچهر طیبیان. تهران: انتشارات دانشگاه تهران
۱۵. کانونی، رضا و رضویان، محمدرضا (۱۳۹۵). برنامه‌ریزی راهبردی در راستای بهبود کیفیات فضایی منظر پیاده‌راه‌ها در شهر تهران (مطالعه موردی: پیاده‌راه ۱۷ شهریور). فصلنامه پژوهش‌های منظر شهر. سال سوم. شماره ۵. صفحات ۶۷ تا ۷۹
۱۶. کرمونا، متیو (۲۰۰۷). خوانش مفاهیم شهری. ترجمه کامران ذکاوت. تهران: نشر آذرخش
۱۷. کلیف، ماتین (۱۳۸۶). ابعاد سبز طراحی شهری. ترجمه کاوه مهربانی. انتشارات پردازش و برنامه‌ریزی شهری

۱۸. گل، یان (۱۳۹۲). شهر انسانی. ترجمه علی غفاری و لیلا غفاری. تهران: انتشارات علم معمار
۱۹. لینچ، کوین (۱۳۸۱). تئوری شکل شهر. ترجمه سید حسین بحرینی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران
۲۰. مرتاض مهربانی، الناز و منصوری، سید امیر و جوادی، شهره (۱۳۹۶). رویکرد منظر در ایجاد سرزندگی خیابان ولیعصر با تاکید بر حس مکان. مجله باغ نظر. شماره ۵۵. صفحات ۵-۱۵
۲۱. مهندسین مشاور زاد بوم (۱۳۷۳). مطالعات جامع ساماندهی پیاده راه های شهر تهران سازمان زیباسازی شهر تهران
۲۲. مامفورد، لوییس (۱۳۸۰). فرهنگ شهرها. ترجمه عارف اقوامی مقدم. تهران: مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری
23. Caramona, M, Tiesdell, Healtht. And Oke Taner (2003). "Public Places Urban Space Architectural Press UK".
24. Krier, Rob (1991) "Urban Space". fifth impression translated by Gzechowski, Christine and Black, George. London, UK
25. Landry, Charles (2000). "Urban Vitality: A New Source Of Urban Competitiveness". Prince Claus Fund Journal. Archis issue. Urban Vitality/ Urban Heroes.

