

## بررسی میزان پیاده مداری در خیابان فردوسی شاهین شهر و تأثیر آن بر تعامل اجتماعی شهروندان

پریسا ذوقدار: کارشناسی ارشد طراحی شهری، گروه شهرسازی، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد  
 parisa.zoghdar@yahoo.com

دکتر الهام ناظمی: عضو هیات علمی گروه شهرسازی، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد

### چکیده

با شروع انقلاب صنعتی، اختراع اتومبیل و گسترش شهرها، به تدریج اولویت دادن به نقش عابر پیاده و فضاهای پیاده محور در شهرها و فضاهای شهری کمرنگ شده و از کیفیت فضایی عرصه های عمومی شهر، فضاهای باز شهری و پیاده راه ها کاسته شده است؛ عرصه هایی که خود به عنوان بستر و خاستگاه، نقش محوری در ارتقای سطح تماس ها، ارتباطات و تعاملات اجتماعی بین شهروندان ایفا می کنند. امروزه اغلب فضاهای عمومی شهری و خیابان ها به دلیل افزایش بی رویه وسایل نقلیه و وابستگی الگوی زندگی شهری به آنها، به شدت تحت سلطه ماشین درآمده است. در این راستا عدم توجه به مقیاس انسانی و نادیده گرفته شدن نیازهای عابرین پیاده از معضلات پیش رو می باشد، به طوری که کمبود و نبود کیفیت در پیاده راه ها منجر به تضعیف حضور و تعاملات اجتماعی شهروندان شده است. شکل گیری و توسعه اغلب فضاهای شهری، خیابان ها حتی کوچه ها، در شهرهای جدید ایران، بر مبنای مقیاس سواره و مسائل مربوط به ترافیک است. محورهای باریکی که در حاشیه محورهای سواره در خیابان های شهری به عنوان «پیاده رو» وجود دارد، گویی پس مانده هایی از فضای اصلی سواره است که فقط برای تردهای ضروری شهروند پیاده باقی مانده است. خیابان فردوسی مهم ترین خیابان شاهین شهر است به دلیل وجود کاربری های تجاری، تفریحی، درمانی، خدماتی، اداری که در این خیابان وجود دارد. خیابان فردوسی شریان درجه ۲ است و به دلیل نقش اجتماعی این خیابان نقش ترافیکی هم پیدا کرده است. به دلیل شلوغی و ترافیک، تعاملات اجتماعی در این خیابان به شدت کاهش پیدا کرده است. در ساعات مختلف دارای اختلال ترافیکی ما بین اتومبیل ها و عابرین پیاده، امکان وقوع تصادفات، اتلاف وقت و زمان برای عبور، ایجاد تنش های فردی بین اجتماع در حال عبور و رانندگان، نابسامانی رعایت قوانین مدنی و اجتماعی، صرف هزینه های مادی و معنوی برای کنترل ترافیکی و همچنین برای عبور عابران پیاده از خیابان هم مشکلاتی به وجود آورده است. هدف از این پژوهش تبیین معیار-های خیابان پیاده مدار در راستای ایجاد مکان سوم در خیابان فردوسی شاهین شهر است. این تحقیق یک پژوهش توصیفی-تحلیلی و فرآیند آن ترکیبی ( کمی و کیفی) می باشد.

واژگان کلیدی: فضاهای شهری، پیاده مداری، تعاملات اجتماعی، شاهین شهر.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
 پرتال جامع علوم انسانی

**مقدمه**

از جمله اثرات تفکر مدرنیسم در دهه های گذشته، توسعه خیابان های عریض با حاکمیت خودرو و غفلت از فضاهای باز جمعی بوده است، به طوری که این فضاها به شدت کیفیت کارکردی خود را به عنوان فضای پشتیبان تعاملات اجتماعی از دست داده اند. کمبود فضاهای باز پیاده محور و همچنین کیفیت نامطلوب فضاهای موجود از این جنس، در شهرهای کنونی سبب تضعیف تعاملات اجتماعی میان شهروندان شده است. (عباس زاده، تهری، ۱۳۹۲). تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسب عناصر شکل دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابه جای بهای شهری نیز بر مبنای حرکت پیاده بوده است. هم چنین مقیاس انسانی و حرکت پیاده ساختار سکونتگاه های شهری را شکل داده است. اما با شکل گیری انقلاب صنعتی و به دنبال آن حاکمیت تفکر مدرنیسم و به ویژه مطرح شدن نظریه (شهر مناسب با اتومبیل شخصی) از نقش و اهمیت فضاهای پیاده کاسته شد و به مرور شهروند پیاده، جایگاه و اولویت خود را در فضای شهری از دست داد. با شکست شهرسازی مدرن و به دنبال آن افزایش توسعه انسانی و محیط زیست، انتقادهای زیادی درباره دیدگاه های مدرن در شهرسازی و نیز کیفیت های کالبدی فضایی نامطلوب حاصل از آن مطرح شد. در دوران معاصر، برای بازگرداندن کیفیت های شهری به شهروندان و بازپس گرفتن استیلای شهر از ماشین و اعطای آن به صاحبان اصلی آنها (یعنی شهروندان)، جنبش ها و دیدگاه های جدیدی از جمله (شهرسازی شهروندگرا و شهرسازی پیاده مدار) ظهور یافته است. (قربانی و جا مکسری، ۱۳۸۹).

بنابراین اهمیت و توجه به عابر پیاده و مناسب سازی محیط شهری برای حضور وی در فضاهای شهری از چالش های پیش رو در کلان شهرهای امروز ماست. ضرورت این مسئله با توجه به اینکه در کشور ما و به ویژه در مطالعات برنامه ریزی شهری مورد کم توجهی بوده است، وضوح بیشتری می یابد. از طرف دیگر نگاهی گذرا به شهر شاهین شهر که فضاهای باز شهری و خیابان های آن که از نظر پاسخگویی به نیازهای شهروندان در وضع مطلوبی به سر نمی برند، مؤید ضرورت و اهمیت این پژوهش است. در این راستا هدف اصلی پژوهش در قالب معیاری های مؤثر بر خیابان های پیاده مدار شهری به منظور ایجاد مکان سوم می باشد.

**ادبیات موضوع**

در لغت نامه دهخدا، (پیاده) این گونه معنا شده است: آن که با پای راه سپارد و امثال آن. کسی که بی چاروا و امثال آن و با پای خود راه رود. انسان به عنوان بهره بر و عامل پدیدآورنده شهر، در شهر ساکن بوده، زندگی می کند و در آن به فعالیت می پردازد. حضور او در شهر دائمی است، چه به عنوان ساکن قطعه ای از شهر و چه به عنوان عابر در قطعاتی دیگر؛ بنابراین در ساماندهی مسیرهای پیاده، توجه به حرکت انسان پیاده ضروری است. به سبب ویژگی های متفاوتی که عابران پیاده از نظر سنی، جنسی و توانایی های جسمی دارند و نیز به سبب تفاوت در اندیشه، احساس و نحوه ادراک فضا، تعریف مسیرهای پیاده گردشگری در شهر (بافت های قدیم و جدید) اهمیت دوچندان می یابد (حبیبی، ۱۳۸۰). حرکت پیاده طبیعی ترین، قدیمی ترین و ضروری ترین شکل جابجایی انسان در محیط است و پیاده روی هنوز مهم ترین امکان برای مشاهده مکان ها، فعالیت ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزشها و جاذبه های نهفته در محیط است (پاکزاد، ۱۳۸۳). دو ویژگی عابر پیاده باعث تمایز نحوه حرکت او از سایر انواع تردها می شود: انعطاف پذیری و خود تنظیمی نسبتاً سریع (کنف لاکر، ۱۳۸۱) پیاده روی دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت های محیطی است. چهره شهر بیشتر از طریق گام زدن در فضای شهری احساس می شود. به طور کلی میتوان حرکت پیاده را به هفت فعالیت مختلف تقسیم کرد که عبارتند از: قدم زدن، ایستادن، نشست، درازکشیدن، دویدن، بازی کردن و تماشا کردن (شفیعی، ۱۳۸۰). راه رفتن در خیابان شکل ابتدایی از تجربه کردن شهر به ما می دهد (مدنی پور، ۱۹۹۶). با ذکر این مقدمه در ادامه به بررسی تعاریف و تاریخچه، جایگاه پیاده مدار می پردازیم.

**تعاریف و تاریخچه**

پس از انقلاب صنعتی، پیاده روی همیت خود را از دست داد. شهرهای مملو از اتومبیل منجر به افزایش آلودگی های محیطی و کاهش ایمنی و امنیت سالمات جسمانی و تعاملات اجتماعی شهروندان شده است همزمان با این شرایط کیفیت زندگی و رضایتمندی سکونت تنزل یافته است. تا زمانی که شهرها در تالش برای ارتقاء کیفیت زندگی، بهبود سلامت جسمی انسان، افزایش روابط اجتماعی و غیره هستند، بازگشتی دوباره به طراحی محالت پیاده مدار امری اجتناب ناپذیر به نظر میرسد (رضا زاده و همکاران، ۱۳۸۴).

یکی از تحولات اخیر در گرایش های جدید شهرسازی جهان، توجه به حرکت پیاده و نیازهای آن به عنوان یک موضوع مهم شهری است. امروزه تأکید بیش از حد بر حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن و غفلت از ساماندهی و برنامه ریزی برای حرکت پیاده، یکی از نقایص شهرسازی معاصر محسوب میشود. در چند دهه اخیر، در نتیجه اوج گیری و حاد شدن مشکلات شهری مانند آلودگی محیط، دشواری رفت و آمد، ناامنی راهها، انحطاط مراکز تاریخی شهرها، افت کیفیت فضاهای شهری، افول ارزشهای بصری و ... واکنش گستردهای علیه سلطه حرکت موتوری و کاهش تحرکات پیاده در جهان به وجود آمده است. در این زمینه، بازیابی و توسعه فضاهای پیاده به یکی از محورهای برنامه ریزی و طراحی شهری بدل شده که از آن به عنوان "جنبش پیاده گستری" یاد میشود.

۷ از زمان های گذشته مسیرهای پیاده به موازات رشد شهر در مقیاس انسانی شکل گرفته و ابعاد آنها هم بر عبور عابرین پیاده مبتنی بوده است (محمدزاده، ۱۳۸۴). ما در فرهنگ مدنی و شهری لازم داریم که افراد در یک جاهایی بتوانند با یکدیگر رودررو شوند و برخورد مستقیم و با یکدیگر بتوانند تعاملات اجتماعی داشته باشند. بتوانند آداب اجتماعی یاد بگیرند و از این رو، سرزندگی نکته خیلی مهمی است. و در جایی مثل پیاده راه این تعامل پیش می آید (پاکزاد، ۱۳۹۰). میزان قابلیت پیاده مدار در فضاهای شهری ارتباط مستقیم به امنیت، دلپذیری و جذابیت محیط، دسترسی، پیوستگی، مسائل فرهنگی اجتماعی، ارتباط بین کاربری و حملونقل و ... دارد (معینی، ۱۳۸۵).

جدول ۱: تحولات فکری جهان در خصوص پیاده محوری. منبع

سال	تحولات فکری
دهه ۱۹۴۰	خیابان ها و فضا های ویژه عابر پیاده برای نخستین بار در شهر های اروپا نخستین تجربه آزمایشی در ایجاد منطقه بی ترافیک در شهر های روتردام و استکهلم
دهه ۱۹۵۰	محدود کردن ترافیک و ایجاد ناحیه پیاده در تمام اروپا ممنوعیت ورود اتومبیل به نواحی تاریخی و تجاری در اکثر شهر های اروپا، احیای فضاهای عمومی، ایجاد خیابان های پیاده
دهه ۱۹۶۰ تا کنون	ایجاد فضاهای پیاده محور در نقاط مختلف دنیا مانند ایالات متحده در اروپا در کشورهای آلمان، انگلستان، هلند

(نجفی، یعقوبی، ۱۳۹۳)

جین جیکوبز معتقد است که پیاده راه به عنوان فضای عمومی شهری قادر است مردمی که یکدیگر را نمی- شناسد در صفحه های از اجتماع گرد هم آورد که این مهم، احساسی از اطمینان و هویت و حیات اجتماعی را برای ساکنین شهر به همراه میآورد (معینی، ۱۳۹۰). او عقیده دارد که با آوردن مردم به خیابان تحرک و زندگی به آن رو میکند. خیابان ها و مسیرهای پیاده تجلی گاه حیات مدنی شهر و محل رخداد وقایع و فعالیت ها و تعاملات اجتماعی شهروندان در زندگی و حیات شهری میباشند. از این رو طراحی درست و گسترش آنها باعث غنی تر شدن زندگی اجتماعی و فرهنگی میشود. در پژوهش حاضر با توجه به بررسی و بیان نوع دیدگاه صاحب نظران درباره مفاهیم مؤثر بر پیاده مداری و جنبه های کالبدی عرصه عمومی آنچه واضح می باشد تاکید یک سری مولفه مشترک در بین آن ها هست که شامل: توجه به عناصر و جنبه های کالبدی عرصه عمومی شهر، عدم استفاده از اتومبیل شخصی، استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی، اولویت حرکت پیاده در فضای شهری، نقش فضاهای عمومی شهری در ایجاد تعاملات اجتماعی تأکید داشت. که با ایجاد بستری مناسب و ایمن برای کمک افزایش پیاده روی در فضای شهری میتوانیم به افزایش تعاملات اجتماعی کمک کنیم. با بررسی ادبیات موضوع مرتبط با بحث یادشده، پژوهش پیش رو در ادامه به معرفی مؤلفه های تأثیرگذار بر کیفیت فضایی پیاده راه ها و ارائه توضیحاتی در باب آنها پرداخته میشود.

جدول ۲: جمع بندی نظریه ی نظریه پردازان و مفاهیم مؤثر بر پیاده مداری

ردیف	نظریه پرداز	سال	عنوان متن / نظریه	مفاهیم کالبدی
۱	تونی گارنیه	۱۹۱۷	شهر صنعتی	حفاظت اب و هوایی پیاده ها، عبور پیاده ها از درون فضاهای سبز
۲	اشپرای رگن	۱۹۶۰	معماری شهرک و شهرک ها	پیاده روی ایجاد کننده بیشترین سطح تماس با یک مکان شهری
۳	لازنش هالپرین	۱۹۶۸	نیویورک: مطالعه ای بر کیفیت، شخصیت ویژه و معنای فضای باز در طراحی شهری	اولویت حرکت پیاده در فضا شهری، افزایش کیفیت پیاده روی
۴	ادموند بیکن	۱۹۶۸	طراحی شهرها	نظام های حرکتی عامل پیوند دهنده کل شهر، حرکت پیوسته عامل تجربه فضا
۵	هیلبیر	۱۹۹۶	تحلیل چیدمان فضا	ارتباط میان حرکت(عمدتا پیاده) و وضعیت فضاهای شهری
۶	مایکل ای آرث	۱۹۹۹	نو پیاده گرایی	تمرکز بر کاهش باحذف اتومبیل در فضاهای شهری

(مأخذ: کاشانی جو، ۱۳۸۹)

### بررسی مؤلفه های تأثیرگذار بر کیفیت فضایی پیاده راه ها

**سرزندگی:** دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی پیاده مدار ها می شوند، تنوع و نفوذپذیری این فضاها هستند. یکی از سیاست های رسیدن به تنوع در طول مسیر با توجه به اینکه مسیر پیاده مختص حرکت کند، (حبیبی، ۱۳۸۳). از دیگر عواملی که به سرزندگی و تنوع پیاده ها می انجامد، ایجاد کاربری های متنوع و متناسب با هر سکنس پیاده راه، استقرار کاربری های خدماتی که تداوم حضور شهروند را در پی دارد و همچنین استقرار کاربری های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه ها و تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص است (پاکزاد، ۱۳۸۶). ایستایی و پویانمایی فضا نیز، در ارتقاء کیفی فضای مسیر پیاده مؤثر است که با رعایت فواصل معین برای طراحی مسیر پیاده، می توان به ایجاد گره های مناسب جهت مکث، نشستن و تماشا پرداخت (حبیبی، ۱۳۸۳).

**آسایش:** یکی از شاخص های مهم طراحی پیاده مدار، آسایش است. این کیفیت از راه های مختلفی به دست می آید که در زیر به چند مورد از آن ها اشاره می شود:

- در مسیرهای دوچرخه، جلوگیری از انقطاع ناگهانی و انحنای بی مورد ضروری است.
- در این مسیرها، مستقیم بودن بسیار مهم است. مسیرها نباید استفاده کنندگان را منحرف کنند.
- سطح صاف، رویه خوب نگهداری شده و مناسب و نیز جوارو زدن منظم مسیر الزامی است.
- مسیرها باید مناسب تمایلات و دلخواه استفاده کنندگان باشد. مسیر برای پیاده راه ها، سطح صاف و پیوسته داشته باشد.
- پهنای آن برای حداکثر جریان عبور داشته باشد.
- جانمایی مبلمان(شامل نیمکت ها و غیره) در طول مسیر و امکان مکث و استراحت(کاشانی جو، ۱۳۹۳).

فعالیت های اجتماعی: خیابان های پیاده شهری، یکی از مورد توجه ترین این مکانها، است که در بسیاری از کشورهای توسعه یافته به عنوان سرزنده ترین فضاهای شهری به اجرا در آمده است. این اماکن به دلیل در بر داشتن فعالیت های اجتماعی، علاوه بر افزایش روابط چهره به چهره افراد، موجب تشویق شهروندان به پیاده روی و استفاده کمتر از خودرو شخصی می شوند (اطمینانی و همکاران، ۱۳۹۰).

دسترسی راحت به پیاده مدارها: پیاده مداری عبارت است از ایجاد خیابان ها یا فضاهای رها از آمد و شد سواره (صفاری و شمس، ۱۳۹۶). با مسدود شدن خیابان های منتهی به پیاده مدارها و نبود جایگزین مناسبی برای آن، ساکنان در رفت و آمد دچار مشکل شده اند. این مسئله در مواقع اضطراری و امداد رسانی نیز، مشکلاتی برای ساکنان ایجاد کرده است (گشول، ۱۳۹۵).

**امنیت:** امروزه امنیت یکی از شاخصه های زندگی اجتماعی در شهرها است. و آسیب های اجتماعی از مهم ترین پیامد های نبود امنیت به شمار می رود (گشول، ۱۳۹۵).

**ایمنی:** از دیدگاه جیکوبز، برای جذب عابران و ایجاد عامل ایمنی ذاتی، خیابان شهری دارای سه کیفیت مهم است: اول باید تمایز صریح بین فضای عمومی و خصوصی ایجاد کند، دوم بناهای حاشیه خیابان باید دارای نما باشند و نه پشت به خیابان، سوم پیاده روی باید بدون هیچ گونه توقف و مکث صورت گیرد. به نظر وی این جذابیت در صورت فعال بودن فروشگاه ها و مکان های عمومی در هنگام شب به وجود می آید و خیابان به عنوان فضای شهری با عملکرد خوب در ایجاد تجربه نوعی احساس ناخودآگاهانه از امنیت و همبستگی بین عابران پیاده است (شوای، ۱۳۸۴).

خوانایی: برای بیان این نوع کیفیت در فضاهای شهری، از عناصر به یادماندنی مثل آب نماها و مجسمه ها و آثار هنری در مسیرهای پیاده استفاده می شود. این المان ها سبب ادراک بالا در محیط و ماندگاری محیط در ذهن انسان ها می شوند. البته عوامل مختلفی بر روی ادراک تأثیر دارد، حتی نوع سنگ فرش های کف نیز بر ادراک تأثیر می گذارد و بالا رفتن ادراک، خود سبب بالا رفتن کیفیت خوانایی می شود (گشول، ۱۳۹۵).

**آسایش:** یکی از شاخص های مهم طراحی پیاده مدار، آسایش است. این کیفیت از راه های مختلفی به دست می آید که در زیر به چند مورد از آن ها اشاره می شود:

- در مسیرهای دو چرخه، جلوگیری از انقطاع ناگهانی و انحنای بی مورد ضروری است.

- در این مسیرها، مستقیم بودن بسیار مهم است. مسیرها نباید استفاده کنندگان را منحرف کنند.

- سطح صاف، رویه خوب نگهداری شده و مناسب و نیز جارو زدن منظم مسیر الزامی است.

- مسیرها باید مناسب تمایلات و دلخواه استفاده کنندگان باشد. مسیر برای پیاده راه ها، سطح صاف و پیوسته داشته باشد.

- پهنای آن برای حداکثر جریان عبور داشته باشد.

- جانمایی مبلمان (شامل نیمکت ها و غیره) در طول مسیر و امکان مکث و استراحت (کاشانی جو، ۱۳۹۳).

**مبلمان شهری:** نوربرگ شولتز، از " فضای شهری پذیرایی دیدار " سخن به میان آورده و آن را دارای بنیادی شناختی دانسته که به دلیل عدم تحمیل هرگونه نظام از پیش تعیین شده، عناصر آن می تواند پذیرای برخوردهای اجتماعی و تعامل سازنده باشد (گشول، ۱۳۹۵).

جذابیت راه: غالب فضاهای پیاده در شهرهای ما فاقد جذابیت بصری، شادابی، و کیفیت مناسب طراحی برای ایجاد حس رضایت بصری در پیادگان هستند. از آنجایی که زیبایی یک مفهوم کیفی و قابل تفسیر است، در مورد ابعاد نظری و فلسفی آن به کفایت صحبت شده است (فائزی و همکاران، ۱۳۹۷).

دسترسی به پارکینگ: با افزایش جمعیت و تردد وسایل نقلیه در بافت مرکزی شهر به دلیل وجود کاربری های جاذب سفر و همچنین توان پایین شبکه های دسترسی مشکلات ترافیکی زیادی را ایجاد می کند که احداث پارکینگ های عمومی در مکان های مناسب می تواند موجبات حل بسیاری از مشکلات را در بافت مرکزی فراهم سازد. (سرایبی، قانعی، ۱۳۹۰).

سازگار بودن کاربری ها: یکی از شیوه های استفاده بهینه از نظام کاربری زمین، مکان یابی صحیح کاربری ها و رعایت سازگاری بین آن ها در شهر است. تعیین اصول دقیق مکان یابی فعالیت های مختلف در شهر، به دلیل ماهیت پویای مسائل شهری، اگر نه غیرممکن، بدون تردید بسیار دشوار است. از همین رو یکی از اهداف برنامه ریزی کاربری اراضی شهری، مکان یابی مناسب کاربری ها و جداسازی کاربری های ناسازگار از یکدیگر است (گشول، ۱۳۹۵).

عرض مؤثر پیاده رو: یک مسیر پیاده باید دارای پهنای کافی باشد تا بتواند چهار حوضه فرضی (حوضه لبه، مبلمان، عبور و جداره) متمایز را تأمین نماید (گشول، ۱۳۹۵).

دسترسی به سیستم حمل و نقل عمومی: وجود سیستم حمل و نقل عمومی می تواند سبب کاهش آلاینده های محیطی شود و از طرفی دیگر با ازدیاد این نوع حمل و نقل می توان دسترسی را به پیاده راه آسان تر نمود (گشول، ۱۳۹۵).

**نورپردازی مناسب:** یکی از شاخه های مهم در پیاده مدارها، نورپردازی است. نورپردازی می تواند خود زیر سنجه شاخص هایی دیگر از جمله ایمنی، امنیت، آسایش و غیره باشد، ولی به دلیل اهمیت بیش از حد، این مورد خود به عنوان شاخص مطرح شده است. یکی از کاربردهای مهم نورپردازی ایجاد امنیت در فضای های شهری است که این مورد موجب احساس امنیت در ساکنین و رهگذران می شود (غلامحسینی و همکاران، ۱۳۹۱).

**اجتماع پذیر بودن:** پیاده مدارها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی است. به همین دلیل وجود آن ها در شهر، به ارتقاء تصویر ذهنی افراد از شهر کمک می کند این گونه فضاها باید علاوه بر دارا بودن ویژگی های یک فضای عمومی مطلوب، بستر مناسبی را برای فعالیت های جمعی و اجتماعی فراهم آورند (علی پور و همکاران، ۱۳۹۶).



نمودار ۱: جمع بندی مولفه های تاثیر گذار بر کیفیت فضایی پیاده مدارها (منبع: نگارنده)

### روش تحقیق

این تحقیق بر اساس هدف یا قصدی که دنبال میکنند و با توجه به اینکه رویکردی نظری دارد، در این پژوهش، که موضوع اصلی آن معیاری‌های مؤثر بر خیابان‌های پیاده‌مدار شهری به منظور ایجاد مکان سوم می باشد، روش گردآوری داده‌های این تحقیق، روش کتابخانه‌ای و روش تجزیه و تحلیل داده‌های تحقیق، روش کیفی است. در این تحقیق مبتنی بر مطالعات کتابخانه‌ای و استفاده از منابع معتبر و دسته اول، ابتدا مفهوم پیاده‌مداری در فضاهای شهری مطالعه و بررسی شده و بعد نظریه‌های نظریه پردازان در ارتباط با مفاهیم مؤثر بر پیاده‌مداری بررسی و حاصل این بخش استخراج شاخصه‌های اساسی مولفه‌های مؤثر بر پیاده‌مداری است. در بخش دوم، با تکیه بر مطالعات کتابخانه‌ای به تشریح مولفه‌های مؤثر بر پیاده‌مداری می‌پردازد. در بخش سوم، با نگاهی تحلیلی به تأثیر ویژگی‌های پیاده‌مدار فضای شهری خیابان فردوسی شاهین شهر بر کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان پرداخته شده است. در پایان با جمع بندی داده‌های این تحقیق و با استفاده از تحلیل‌های کیفی، ویژگی‌های پیاده‌مدار خیابان فردوسی در ابعاد مختلف اجتماعی و کالبدی طبقه بندی شده و هم چنین راهکارهایی برای بهبود کیفیت پیاده‌مداری به منظور ایجاد مکان سوم پیشنهاد شده است.

### شناخت محدوده مورد مطالعه

شاهین شهر با جمعیت ۲۵۶،۰۰۰ نفر همسایه شمالی شهر اصفهان و به عنوان شهری نوپدید در آستانه اصفهان بزرگ می‌باشد که در شهرستان شاهین شهر و میمه قرار دارد. این شهر محل سکونت خانواده ارتش آمریکا و ارتش ایران بوده است. شاهین شهر آب و هوای خشکی دارد. هوای شاهین شهر با وجود قرار گرفتن در مجاورت نیروگاه شهید منتظری، پالایشگاه و پتروشیمی و... آلودگی نه چندان زیادی دارد. ارتفاع از سطح دریای شاهین شهر ۱۵۹۵ متر می‌باشد

### خیابان فردوسی

خیابان فردوسی یکی از قدیمی ترین خیابان‌های شهر است که هسته اولیه شهر از آن شکل گرفته و بیشتر کاربری‌های خیابان فردوسی تجاری است و نقش مهمی در تشکیل و تعریف محدوده بافت ایفا میکنند. بازار اصلی دقیقاً از سر فردوسی شروع شده و به سه شاخه تقسیم شده است که یک شاخه آن به سمت بازار بزرگ خرازی و یک شاخه آن در امتداد طول خیابان فردوسی شکل گرفته و شاخه‌ی دیگر آن به سمت خیابان پروین اعتصامی می‌رود.



نقشه ۱: موقعیت خیابان فردوسی (منبع: google)

### گردآوری داده ها

اما در قسمت گردآوری اطلاعات مقاله حاضر، از متد ترکیبی استفاده شده است. به عبارت دیگر، ابتدا در قسمت کیفی مطالعه حاضر با استناد به منابع کتابخانه ای شاکله، مبانی نظری تحقیق شکل گرفته و چارچوب نظری پژوهش استخراج شده است. در ادامه و در قسمت کمی پژوهش حاضر (که برای اعتباردهی بخش کیفی به کار گرفته شده) انجام پیمایش با تکنیک پرسشنامه انجام شده است. که با توجه به روش شارل کوکران مقدار  $N = 256000$  نفر است و مقدار  $d = 0.05$  میگیریم. نتیجه فرمول کوکران برای محاسبه حجم نمونه برابر با ۳۷۶ قرار گرفت. که در این پژوهش ۳۷۶ پرسشنامه در بین شهروندان توضیح شده است. روایی و پایایی: پرسشنامه، مربوط به مردم ساکن شهرشاهین شهر است که ۴ سؤال اول آن مربوط به سؤالات عمومی و ۱۰ سؤال در قالب طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت طراحی شده است. روایی<sup>۱</sup> این پرسشنامه با استفاده از نظرات اساتید مورد تأیید قرار گرفت و پایایی<sup>۲</sup> آن با تکمیل تعداد ۳۷۶ پرسشنامه و انجام آلفای کرونباخ<sup>۳</sup> و به دست آمدن مقدار تأیید شد (جدول ۳). در پژوهش حاضر به ده سؤال پرسشنامه امتیاز بین ۰ تا ۱ داده شد و میانگین آن ۰.۷۰۴ تخمین زده شد که پرسشنامه مورد تأیید قرار گرفت.

آلفای کرونباخ	از موارد N
۰.۷۰۴	۱۰

جدول ۳: آزمون پایایی پرسشنامه (منبع: نگارنده)

جدول ۴: وزن عاملی شاخص های مورد مطالعه پس از انجام تحلیل عاملی در نرم افزار spss

عامل	شماره سوال	گویه	وزن	
آسایش	۱	مشتری ثابت	۰.۴۶۲	
	۲	جدی نبودن جو محیط	۰.۴۱۵	
مبلمان شهری	۳	مکالمه	۰.۵۰۹	
	۴	هم سطح کننده	۰.۱۹۶	
ایمنی	۵	بستر خنثی	۰.۴۱۳	
			امنیت	
سرزندگی	۶	شکل گیری حمایت اجتماعی	۰.۴۱۹	
			دسترسی مناسب	
دسترسی به پارکینگ	۷	در دسترس بودن	۰.۳۲۹	
	۸		دسترسی به سیستم حمل و نقل	۰.۲۰۰
	۹		عمومی	۰.۳۱۱
پیوستگی	۱۰	ظاهر ساده	۰.۳۸۶	
			خوانایی	

1 Validity  
2 Reliability  
3 Cronbach's Alpha

(منبع: نگارنده)

### یافته های پژوهش

طبق نتایج به دست آمده از پرسشنامه در میان مولفه های تاثیر گذار بر کیفیت پیاده مدار در خیابان فردوسی شاهین شهر کمبود آسایش، سبزینگی ( پارک ) ، سرزندگی ، دسترسی مناسب، دسترسی به پارکینگ ومولفه های کیفیت مکان سوم کمبود، مشتری ثابت کمی، جدی نبودن فضا ، شکل گیری حمایت اجتماعی ، در دسترس بودن در این خیابان وجود دارد.که باعث شده است تعاملات اجتماعی به شده کاهش پیدا کند.

-مولفه های کیفیت پیاده مدار: ۱-آسایش ۲- سبزینگی ( پارک ) ۳- سرزندگی ۴- دسترسی مناسب

۵- دسترسی به پارکینگ

-مولفه های کیفیت مکان سوم: ۱-مشتری ثابت کمی ۲-جدی نبودن فضا ۳- شکل گیری حمایت اجتماعی ۴- در دسترس بودن

### نتیجه گیری

مفهوم پیاده مداری، که امروزه به یکی از اساسی ترین دغدغه ها و مباحث شهری تبدیل شده است، توجه به موضوع " حرکت پیاده " همواره با نیازها و خواسته های انسان در می آمیزد و می تواند از پراهمیت ترین و ضروری ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده کنندگان از فضای شهر تلقی شود. که در خیابان فردوسی به دلیل ترافیک زیاد این مسیر ، حرکت عابران پیاده را دچار اختلال میکند. ایجاد محورهایی با اولویت پیاده میتواند به عنوان یکی از روش های احیای فضاهای شهری مورد استفاده قرار گیرد .همانطور که قبلاً بیان شده بود یکی از اهداف اصلی این پروژه طراحی شهری خیابان فردوسی به عنوان خیابان پیاده مدار در راستای ایجاد مکان سوم است که برای تبدیل شدن خیابان به فضای شهری باید تعاملات اجتماعی در آن صورت بگیرد، بنابراین برای تبدیل شدن خیابان فردوسی به فضای شهری باید تعاملات شهری در آن افزایش پیدا کند برای همین منظور با پیشنهاد پیاده مدار کردن این خیابان ارتقاء کیفیت محیط را در پی دارد که در نهایت منجر به ارتقاء تعاملات اجتماعی شده و سرزندگی و نشاط را افزایش میدهد .یافته های تحقیق مبتنی بر این امر است که ساماندهی کالبدی و ارتقای کیفیت محیطی مراکز شهری با اولویت پیاده موجب افزایش حضور افراد گشته و فعالیت های همگانی و سرزندگی و حس مشارکت و شهروندی افراد را ارتقاء میبخشد و در نتیجه تعاملات اجتماعی در مراکز شهری افزایش مییابد.

با توجه به مشکلات موجود در محورهای پیاده در شهر ساهین شهر و براساس انجام تحقیقات کتابخانه ای که منجر به استخراج شاکله مبانی نظری پژوهش شد ودر نهایت با توجه به اطلاعات گردآوری شده با استفاده از تکنیک پرسشنامه و تجزیه وتحلیل آنها، فرضیه پژوهش حاضر، بدین صورت اصلاح شد: مؤلفه های کیفی دسترسی به پارکینگ ، دسترسی مناسب، آسایش و سرزندگی، سبزینگی به ترتیب اولویت بیشترین تأثیر را بر حضور و تعاملات اجتماعی شهروندان دارند، به عبارت دیگر ارتقای مؤلفه های کیفیات فضایی در پیاده مدار مورد مطالعه می تواند تأثیرات معنی داری در فرصت سازی در راستای ارتقای سطح تعاملات اجتماعی شهروندان داشته باشند.



منابع

۱. اطمینانی قصر الدشتی، روباسقا پور، طیبه، سلطانی، علی (۱۳۹۰)، امکان سنجی تبدیل خیابان بدون خودرو در شهر شیراز، نشریه پژوهش و برنامه ریزی شهری دوره ۲ شماره ۶.
۲. پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۴)، راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت معماری و شهرسازی، ص ۲۷۳.
۳. پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۶)، سیر اندیشه ها در شهرسازی؛ از کمیت تا کیفیت، شرکت عمران شهرهای جدید، چاپ اول، تهران.
۴. پاکزاد، جهانشاه (۱۳۹۰)، شهر و پیاده، نشریه داخلی سازمان زیباسازی شهر تهران، معاونت برنامه ریزی و توسعه، دوره اول، شماره ۲.
۵. حبیبی، سید محسن (۱۳۸۰)، مسیر پیاده گردشگری، فصلنامه هنرهای زیبا، شماره ۹، صص ۴۳-۵۱.
۶. حبیبی، کیومرث (۱۳۸۳)، بررسی روند تغییرات توسعه یافتگی استانهای کشور در (دوره زمانی ۱۳۸۲-۱۳۶۵)، فصلنامه نامه پژوهش فرهنگی.
۷. رضا زاده، راضیه، عباس زادگان، مصطفی، و گلچین فر، صهبا (۱۳۸۴)، عوامل مؤثر بر تعامل اجتماعی در فضاهای باز شهری. شهرداریها.
۸. سرایی، محمد حسین، قانع، روح اله (۱۳۹۰)، ارزیابی و مکان یابی پارکینگ های عمومی در بافت مرکزی شهر یزد، مطالعات برنامه ریزی سکونتگاه های انسانی (چشم انداز جغرافیایی) دوره ۶ شماره ۲۶.
۹. شفیعی، سعید (۱۳۸۰)، مبانی و فنون طراحی شهری، نشر اسلیمی.
۱۰. شوای، فرانسواز (۱۳۸۴)، شهرسازی واقعیت و تخیلات، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۱. عباس زاده، شهاب، تمری، سودا (۱۳۹۲)، بررسی و تحلیل مؤلف ههای تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاد هرا هها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی مطالعه موردی؛ محورهای تربیت و ولیعصر تبریز، فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات شهری، شماره چهارم.
۱۲. علی پور، سارا، صندوقی، علی، منوچهری، عباس (۱۳۹۶)، تقابل اجتماع پذیری و اجتماع گریزی در فضاهای شهری، کنفرانس سالانه پژوهش های معماری، شهرسازی و مدیریت شهری.
۱۳. غلامحسینی، رحیم، کلانتری، محسن، احمدی، فرزانه (۱۳۹۱)، تاثیر گذاری نورپردازی در امنیت شهری و توسعه گردشگری (مورد مطالعه: کلانشهر شیراز)، فصلنامه برنامه ریزی منطقه ایی سال سوم شماره ۹.
۱۴. فائزی محمد، طبرسا، محمد علی، صفوی، سید علی (۱۳۹۷)، شناسایی و کاربست معیار های زیبایی شناسانه برای طراحی خیابان های محلی مطالعه موردی: محور شرقی خیابان شهید انصاری قزوین، نشریه صفا دوره ۲۸ شماره ۸۳.
۱۵. قربانی، رسول و جام کسری، محمد، (۱۳۸۹)، جنبش پیاده گستری رویکردی نو در احیای مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده راه تربیت تبریز مجله مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، سال ۲، ش ۶.
۱۶. کف لآخر، هرمان (۱۳۸۱)، اصول برنامه ریزی تردد پیاده و دوچرخه، ترجمه فریدون قریب، چاپ اول، نشر دانشگاه تهران.
۱۷. کاشانی جو، خشایار (۱۳۸۹)، پیاده راه ها از مبانی طراحی تا ویژگیهای کارکردی، انتشارات آذرخش، چاپ اول.
۱۸. کاشانی جو، خشایار (۱۳۹۳)، پیاده راه ها از مبانی طراحی تا ویژگیهای کارکردی، چاپ دوم، انتشارات آذرخش.
۱۹. گشول، حسین، شاطریان، محسن (۱۳۹۵)، گسترش پیاده مداری و احساس امنیت اجتماعی گردشگران در بافت های تاریخی (نمونه موردی: محور تاریخی، فرهنگی، گردشگری شهر اصفهان)، پایان نامه کارشناسی ارشد در رشته جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه کاشان.
۲۰. محمدزاده، رحمت، جمالی، ف، پور محمدی، م (۱۳۸۴)، نقش شهرسازی مدرن در تخلفات ترافیکی بافت قدیم تبریز، هنر های زیبا، ۲۱.
۲۱. معینی، سید محمد مهدی (۱۳۸۵)، افزایش قابلیت پیادهمداری، گامی به سوی شهرهای انسانیترا، فصلنامه هنرهای زیبا، شماره ۲۷.
۲۲. معینی، سید محمد مهدی (۱۳۹۰)، خیابانهای معاشر پذیر، محل درنگ و ماندن، نشریه داخلی سازمان زیباسازی شهر تهران، معاونت برنامه ریزی و توسعه، دوره اول، شماره.