

ارزیابی عملکرد پیاده راه و نقش‌پذیری آن در جهت جنبش پیاده گستری و آسایش حرکت پیاده در برنامه‌ریزی شهری (نمونه موردی منطقه ۲ تهران) آزیتا رجبی

استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران

مسعود مهدوی

دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران

محمد ابراهیم درزی رامندی^۱

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۵/۰۶/۲۷

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۵/۰۴/۰۹

چکیده

با گسترش شهرها، به تدریج اولویت دادن به نقش عابر پیاده و فضاهای پیاده محور در شهرها و فضاهای شهری کمرنگ شده و از کیفیت فضاهای باز شهری و پیاده راه‌ها کاسته شده است. پیاده راه‌ها عرصه‌هایی هستند که می‌توانند به عنوان بستر و خاستگاه، نقش محوری در ارتقای سطح تماس‌ها، ارتباطات و تعاملات اجتماعی بین شهروندان ایفا کنند. از این رو در بین برنامه‌ریزان، طراحان شهری و نیز شهروندان پیاده راه از اهمیت خاصی برخوردار می‌باشد. چراکه احداث مسیر ویژه پیاده علاوه بر اینکه در تجدید حیات مراکز شهری نقشی موثر ایفاء می‌کند، با فراهم آوردن تعاملات اجتماعی به شهروندان اجازه می‌دهد در محیطی آرام و بدون خطر حواس خود را کاملاً معطوف انتخاب، خرید، خط بصر و یا پیاده روی با آرامش کنند. در نظام شهری ایران نیز با توجه به اینکه قسمتی از سفرهای درون شهری به صورت پیاده انجام می‌گیرد و اکثر شهرها در بطن شبکه‌های شهری امکانات مناسبی برای ایجاد پیاده راه در خود دارند که متأسفانه به این موضوع توجه چندانی نمی‌کنند و باعث گردیده که برنامه‌ریزی و طراحی شهری در ایران روز به روز از مقیاس‌ها و نیازهای انسان پیاده دور شده و در نتیجه از ارزش‌ها و جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته شود. مسئله اصلی در این پژوهش توجه به سنجش و ارزیابی عملکرد پیاده راه‌های موجود محور صادقیه و فرحزاد می‌باشد که با توجه به جنبش پیاده سازی نسبت به شاخص‌های ۵ گانه، ویژگی‌های کمی و کیفی پیاده راه‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرند. تا بتوانیم با توجه به معیارهای کمی و کیفی ویژگی‌های پیاده راه، مناسبترین پیاده راه را انتخاب کنیم. نتایج این تحقیق حاکی از آن است که با توجه به امتیاز شاخص‌ها و تحلیل ضریب همبستگی پیرسون و سطح معناداری آن، پیاده‌راه محور صادقیه دارای بالاترین شاخص‌های ۵ گانه پیاده‌راه بوده و بالاترین سطح معناداری نسبت به ویژگی‌های یک پیاده‌راه مناسب را به خود اختصاص داده است

واژگان کلیدی: پیاده‌راه، اصلاح، فرهنگ پیاده‌روی، آسایش، منطقه ۲ شهر تهران

مقدمه

«پیاده راه‌ها» یا «مسیرهای پیاده» جزئی از فضاهای عمومی شهری است که امروزه بدلیل تأکید بیش از حد بر حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن و غفلت از ساماندهی و برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده و نیز به لحاظ برقراری ارتباط فضایی بین عملکردهای شهری و تقویت روابط اجتماعی، در بین برنامه‌ریزان، طراحان شهری و نیز شهروندان حائز اهمیت می‌باشد و ایجاد گرایشی نوین در شهرسازی معاصر، تحت عنوان «برنامه‌ریزی پیاده» یا «گسترش فضاهای پیاده»، «جنبش پیاده گستری» را به همراه داشته است. به هر حال واقعیت این است که تاکنون معابر پیاده نه به عنوان بخشی مستقل از فضای شهری بلکه به منزله تابعی از حرکت سواره به شمار رفته و برنامه‌ریزی برای ماشین در بیشتر مواقع بر برنامه‌ریزی برای پیاده مقدم بوده است. در نتیجه، هجوم انبوه خودرو به مرور زمان، پیاده‌ها را وادار به عقب نشینی کرده است. اگر قبول کنیم که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهری بر فعالیت روزمره اجتماعی شهروندان تأثیر می‌گذارد، این تأثیر را بیش از هر جای دیگری می‌توان در معابر ویژه پیاده یا مکان‌های بسته بر ترافیک موتوری مشاهده کرد. مسیرهای ویژه پیاده راه‌ها علاوه بر اینکه در تجدید حیات مراکز شهری نقشی موثر را ایفاء می‌کند، با فراهم آوردن تعاملات اجتماعی به شهروندان اجازه می‌دهد در محیطی آرام، بدون دغدغه‌های خیابان با آرامش کامل به خرید و گشت و گذار بپردازند. پیاده‌روها با جذب پیاده‌ها در مسیر خود باعث یک تغییر در کاربری‌های اطراف خود می‌شوند که این تغییر خود را به سود تبدیل واحدهای مسکونی و مزاحم به کاربری‌های تجاری و اداری سوق می‌دهند. همین عامل باعث گردیده که برنامه‌ریزی و طراحان شهری در ایران روز به روز نیازهای انسان عابر و آسایش حرکتی پیاده را بررسی نموده و در تحقق اهداف پیاده سازی و مسیرهای پیاده‌روی، به ارزش‌ها و جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهای پیاده شهری توجه خاص داشته باشند.

با شروع انقلاب صنعتی و به دنبال آن حاکمیت تفکر مدرنیسم و به ویژه مطرح شدن تئوری «اتومبیل در شهر مناسب» از نقش و اهمیت فضاهای پیاده کاسته شد و به مرور فرد پیاده، جایگاه و اولویت خود را در فضای شهری از دست داد. از سوی دیگر، سیاست‌های منطقه بندی و تفکیک عملکردها و کاربریهای شهری در دوران شهرسازی مدرن، باعث از دست رفتن پویایی و حیات شهرها شد که حاصل آن وجود شهرهایی با تقسیم مناطق همگن، جدایی طبقات اجتماعی از یکدیگر و حذف فعالیت‌های متنوع از شهر بود که نتیجه‌ای جز از میان رفتن سرزندگی و حیات بخش‌های مرکزی شهرها نداشت (Abbaszadegan, 2007: 40).

مهمترین اثر اصلاح محور و توجه به فرهنگ پیاده‌روی و پیاده سازی با توجه به شرایط کم و کیف آن می‌تواند در، بهبود مدیریت ترافیک، سیمای کالبدی شهر، رفع معضلات زیست محیطی و آسودگی در خرید و ارائه خدمات، توسعه پارکینگ‌های عمومی، امنیت عابری پیاده و افزایش تعاملات اجتماعی نقش بسزایی داشته باشد. محدوده مورد مطالعه در این پژوهش محدوده منطقه ۲ شهر تهران می‌باشد که در این پژوهش بیشتر به دنبال اصلاح ساختار و جلوگیری از خورندگی معابر منطقه توسط خیابان‌ها و وسایل موتوری می‌باشد و از طرفی دیگر به دنبال رواج فرهنگ پیاده‌روی و پیاده پذیری در این منطقه می‌باشم که در روند تحقیق مکان‌هایی به عنوان مبنی و اساس کار در پژوهش قرار می‌گیرد.

حرکت پیاده از دو جنبه اصلی به عنوان رکنی از سیستم حمل و نقل درون شهری و به عنوان فضایی برای ارتباطات و برخوردهای رو در روی اجتماعی، نه تنها منزلتی نیافته است بلکه در زمان حاضر جایگاهی چنان ناچیز دارد که حتی به معمول‌ترین شکل خود به عنوان سیستمی از حمل و نقل شهری نیز سهمی پیدا نکرده و اینگونه است که پیاده حقوق حقه خود را پایمال شده می‌یابد. لذا توجه به مسئله افراد پیاده در شهر و اصلاح ساختار کالبدی و یافتن راه‌حلهایی جهت به رسمیت شناختن عابرین در سیستم حمل و نقل شهری از جهات مختلف حائز اهمیت و بررسی می‌باشد، که مجموعه این عوامل انگیزه‌های جهت انجام این مطالعات شکل گرفته است. سنجش کم و کیف فضای پیاده‌روها و ارتقاء ایجاد مسیرهای خاص حرکت پیاده و فضاهای مکث در شبکه معابر، امروزه در شهرهای بزرگ از اهمیت خاصی برخوردار است به گونه‌ای که با توجه به پیامدهای رشد و توسعه شهرها و افزایش تراکم وسایل نقلیه موتوری از طریق جداسازی ترافیک سواره و پیاده، گاه از محیط‌های پیاده کاسته و به محیط‌های سواره افزوده شده است. بر همین مبنی " برنامه‌ریزی در راستای پیاده‌راه‌های موجود و اصلاح آن را در جهت ترویج فرهنگ پیاده‌روی و آسایش حرکت پیاده " می‌تواند ما را از وجود نحوه کنش تعامل عابران با پیاده‌روها و میزان رضایت آن‌ها در ابعاد کالبدی، اجتماعی و فرهنگی نشان دهد و از طرفی نقش فرهنگی - تاریخی این پیاده‌ها را در شکل‌گیری تدریجی آن‌ها نشان دهد. در واقع این پژوهش در صدد بررسی و سنجش میزان آسایش و اصلاح پیاده‌راه‌های موجود در منطقه ۲ شهر تهران است که بر گرفته از شرایط محیطی و کالبدی و اجتماعی، پیاده‌روها می‌باشد. و در نهایت این مقاله در صدد " بازبینی عنصر پیاده‌روها و شبکه‌های تردد پیاده پذیر در فضای شهری منطقه ۲ شهر تهران می‌باشد و خواستار بررسی روش‌هایی مناسب در جهت رسیدن این پیاده‌راه‌ها به استانداردهای جهانی با توجه به مسائل کالبدی، فرهنگی و آسایش پیاده‌ها در این محورها می‌باشد تا روشی مناسب را در جهت اجرا و اصلاح این معابر را پیشنهاد دهد.

قلمرو مکانی تحقیق

با توجه به مطالعه تطبیقی بین دو محور فرحزاد و صادقیه در این مقاله به صورت اجمالی به قلمرو مکانی این دو محور اشاره می‌کنیم:

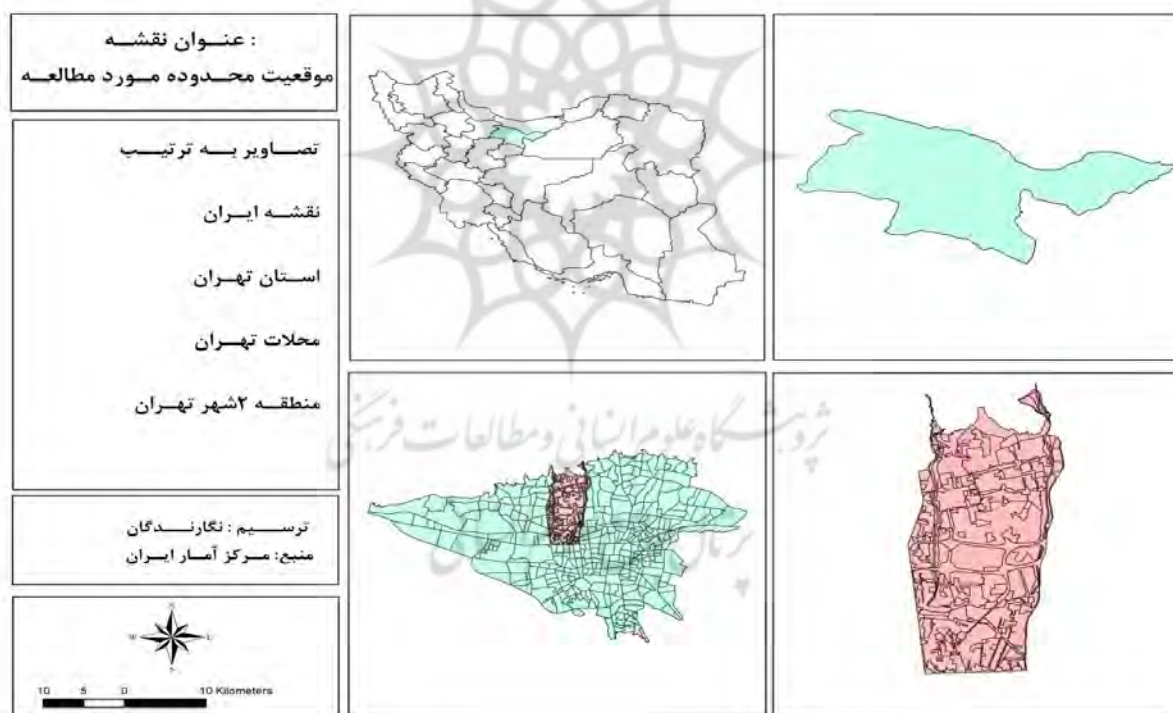
الف: محور فرحزاد: فرحزاد محله واقع در شمال غرب تهران و از توابع شمیرانات است که از بزرگراه یادگار امام، جاده فرحزاد و بلوار فرحزادی شهرک غرب قابل آمد و شد است. فرحزادیک از محلات منطقه ۲ شهر تهران به حساب می‌آید. محله فرحزاد از محله‌های قدیمی شمال تهران است که از گذشته به صورت روستایی در مسیر جاده امامزاده داوود استقرار داشته و به مرور زمان و در اثر توسعه پایتخت به صورت محله‌ای از شهر تهران در آمده است و اکنون به عنوان یک محدوده تفریحی در حاشیه شهر تهران شناخته شده است

ب: محور صادقیه: این محله از شمال به بزرگراه جلال آل احمد، از جنوب به خیابان شهید گلاب، از شرق به بزرگراه یادگار امام و از غرب به بزرگراه محمد علی جناح محدود می‌شود. نام این محله در ابتدا آریا شهر بوده و با وقوع انقلاب اسلامی به صادقیه تغییر می‌یابد. محور اصلی محله از فلکه دوم آریا شهر شروع و به صورت شرقی - غربی تا بزرگراه یادگار ادامه دارد. خیابان ستارخان به عنوان محور اصلی و تغذیه کننده عمل می‌کند که در جهت شرقی - غربی است ولی خیابان‌های فرعی که از ستارخان انشعاب می‌گیرند در جهت شمالی - جنوبی واقع شده‌اند. الگوی

کلی به صورت شطرنجی است و تابع نظم نسبتاً "خوبی است اما شطرنجی کامل نیست. محله‌ی صادقیه تقریباً از دوره‌ی ناصری (قاجاریه) به وجود آمده است و به تدریج گسترش پیدا کرده است. این محور اکنون با دارا بودن محورهای تجاری و پاساژها و مراکز خرید در بطن شهر به عنوان یک نمونه محور تجاری مناسب با خیابان‌های همجوار که قابلیت پیاده‌مداری را دارند در این تحقیق مورد توجه قرار گرفته است.

در این مقاله سعی شده است که این دو محدوده را از لحاظ شاخص‌های گانه پیاده‌سازی و جنبش پیاده‌مداری مورد مطالعه تطبیقی قرار دهیم. و پس از بدست آوردن کمیت شاخص‌ها، می‌بایست جنبه‌های کالبدی، اجتماعی، امنیتی، و رفتاری عابرین پیاده نسبت به پیاده‌روهای مذکور را نسبت به هم مقایسه کرد تا سطح و تراز این عوامل نسبت به هم در تاثیرگذاری پیاده‌پذیری‌ها بر تغییر کاربری اطراف و بالا بردن توان اقتصادی آن‌ها را سنجید، و آن‌ها را نسبت به میزان تاثیر بیشتر اولیت بندی نمود.

تا بتوانیم ایده‌ای را مبنی بر ایجاد شرایطی به منظور ارتقاء کمی و کیفی معابر محیط شهری، افزایش ارتباطات و تعاملات اجتماعی افراد با یکدیگر در محیطی امن و سالم، رفع آلودگی‌های زیست محیطی و مهم‌تر از همه احترام به هویت عابر پیاده به عنوان جزئی مهم از سیستم حمل و نقل شهری خلق کنیم



شکل ۱: نقشه منطقه مورد مطالعه

Source: Center of Research & Statistical of Iran, 2015

مفاهیم

تعریف پیاده‌راه

پیاده‌رو یا پیاده‌راه راهی است که در امتداد خیابان و برای عبور عابرین پیاده ساخته می‌شود. گاهی پیاده‌روها به وسیله جدول و یا باغچه با پوشش گیاهی از خیابان جدا می‌شود. گاهی پیاده‌روها فقط یک راه هموار مناسب برای

قدم زدن و کاملاً مستقل از خیابان هستند و مثلاً برای تردد عابرین در یک پارک ایجاد می‌شود. نیازهای عابرین یکی از مهمترین عوامل مهم در طراحی معابر پیاده پذیر از سوی طراحان می‌باشد، می‌توان گفت زمانی ین پیاده پذیرها نقش مثبت و موثری را ایجاد می‌کنند که قابلیت انعطاف برای برآورده کردن نیازهای کلیه گروه‌های عابرین را داشته باشد (Bahram chobin:2009,45). در پیاده‌رو اولین چیزی که در نگاه اول به چشم می‌خورد حضور همه گروه‌های مردم صرف نظر از جنس، سن و طبقه اجتماعی و... در کنار هم است که ترکیب منحصر به فردی را در آن به وجود آورده است. می‌توان گفت پیاده‌رو پاتوق هیچ گروه خاصی نیست. چرا که در پیاده‌روها همه در متفاوت بودن شباهت دارند، پیاده‌روها صرفاً محلی برای گذر نیست بلکه فضایی برای زندگی و حیات است Sedaghat shayegan (2011).

مبانی نظری و تئوری‌های تحقیق

بسیاری قدمت شکل‌گیری نخستین شهرهای تمدن بشری را در حدود ۵ هزار سال تخمین زده‌اند انسان پیاده شهرهای اولیه را بنا نهاد و براساس نیازهای انسان و پیشرفت‌های او امکان گسترش شهرها به وجود آمد. بطور کلی « در شهرسازی دوران باستان و قرون وسطی و حتی تا شروع انقلاب صنعتی، انسان معیار هر چیزی محسوب می‌شد. طول، عرض و ارتفاع گشودگیها، تناسبات و فواصل در انطباق با اندازه‌های وی در نظر گرفته می‌شد. انسان، مبنا و مرجعی طبیعی برای طراحی شهرهای ما بود» (Sedaghat shayegan: 2011).

شهرهای محصور اولیه با ایجاد امکانات دفاعی بهتر، حصارها را عقب‌تر رانده و شهر را وسعت دادند. شهرهای تمدن‌های بزرگ باستانی، مفاهیم جدیدی به شهر و فضاهای شهری بخشید. مراکز اجتماعی و فضاهای عمومی شهری با توجه به ملاحظات سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، دفاعی و اقلیمی در شهرها سازمان یافت. در این دوران تنها وسیله جابجایی شهروندان، بصورت پیاده بود و از اربابها برای نقل و انتقال بار استفاده می‌شد که در این مورد نیز در شهرهای روم باستان قوانین و مقررات ایمنی پیاده بصورتی وضع شده بود که تردد اربابها را در ساعات روز در شبکه خیابان‌های شهر محدود می‌ساخت. در ادوار بعدی، عملکردهای متنوع فضای معابر، قربانی عملکرد حمل و نقل آن شد به نحوی که برای فرد پیاده قلمرویی به نام پیاده رو در جوار سواره رو به وجود آمد. بعدها در قرن نوزدهم الگوی جدیدی برای معابر مهم و پر تردد ایجاد شد و مسیر پیاده با فضایی سبز و پردرخت به عرض ۵/۶ تا ۷ متر و پیاده رویی به عرض ۴ تا ۶ متر تقسیم بندی شد. ضمن اینکه ایجاد مسیرهای میان بر یا انحرافی طولانی، منشعب از آن مجاز نبود ولی حق تقدم عابر پیاده هنوز در فضای معابر رعایت می‌شد بطوریکه در مجموعه قوانین کشور پادشاهی پروس (۱۹۰۱ تا ۱۹۰۶) این چنین بیان شده است «:مسیرهای سواره رو را هرکسی مجاز است برای پیاده رفتن مورد استفاده قرار دهد، استفاده از مسیرهای پیاده بدون تجاوز به حقوق فردی اشخاص فقط برای حرکت پیاده می‌باشد.»

در شهرهای سنتی ایران نیز شهروندان فواصل کوتاه میان عناصر شهر را به صورت پیاده طی می‌کردند و هرگاه برای جابجایی افراد یا کالاها از چهارپایان استفاده می‌شد، سرعت و نحوه حرکت بگونه ای بود که الزاماً نیازی به متمایز بودن راه‌ها و فضاهای ارتباطی پیاده و سواره از یکدیگر احساس نمی‌شد. بطور کلی آنچه از مطالعه ساخت شهرها بدست می‌آید، آن است که همواره شرایط آسایش و راحتی انسان پیاده در فضاهای شهر مدنظر بوده است. بازارهای سرپوشیده، رواق، ساباط و میدان‌ها از عناصری هستند که به نیازهای فیزیکی و اجتماعی انسان در کنار برآورده

ساختن سایر اهداف مورد نظر از شکل گیری فضاها به منظور تأمین شرایط مناسب و مطلوب انسان شکل گرفته‌اند و علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی، گردش و تماشا، شنیدن اخبار، برگزاری جشن‌ها و آیین‌ها، تفریح و سرگرمی، مجازات بزهکاران، مذاکره، داد و ستد و... فراهم می‌آوردند.

بطور کلی در شهرهای کهن ایرانی، نظام کالبدی شهر براساس مقیاس انسانی یا «مردم‌واری» استوار بوده است. با وجود چنین دیدگاهی در عرصه برنامه‌ریزی و طراحی معابر شهری، به دنبال انقلاب صنعتی و بویژه پس از رواج وسائل حمل و نقل ماشینی، تمام بنیادهای شهرنشینی و شهرسازی در جهان در معرض تحول و تغییر قرار گرفت. از جمله با تسلط اقتصاد سرمایه داری و گسترش صنایع اتومبیل، شهرسازی و شهرنشینی بشدت به ضرورت‌ها و مقیاس‌های حرکت سواره وابسته گردید، بگونه‌ای که معابری را که تا قبل از آن انسان پیاده از آن گذر می‌کرد، تحت سیطره خود درآورد و حتی شهرسازان بنام آن دوران نیز تعریف و تمجید از آن را آغاز کردند تا جایی که «کامیلوسیت» شهرساز معروف اتریشی در سال ۱۹۰۹، از جزیره احداث شده میان تقاطع‌ها با چراغهای گازسوز نام میبرد و آن را جزء عالی‌ترین و بکرترین ابتکارات شهرسازی مدرن برمی‌شمارد. بدین ترتیب او نیز مانند بسیاری دیگر، هزاران سال حق اولویت پیاده را در استفاده از فضاهای شهری به فراموشی می‌سپرد و جزیره احداث شده میان تقاطع را که عابر پیاده برای حفظ جان خود از خطر سواره به ناچار باید به آن پناه برد، فضایی عالی توصیف می‌کند. در این شرایط در مقابل حل مسائل مطرح شده در شهرها، اندیشمندان جهت‌گیریهای مختلفی نموده و راه‌حلهایی برای رفع معضلات ایجاد شده ارائه می‌دادند. بدین ترتیب نظریات، الگوها، روش‌ها و فنون جدید و مشخصی در نگرش به شهر و شهرسازی و نحوه برخورد با مسائل آن و حفظ و اعتلای کیفیت فضاهای شهری و حل مشکلات نظام حرکت ابداع گردید:

در سال ۱۵۸۵ شهرساز و معمار امریکایی به نام «اولمستد» که بنیانگذار رشته «معماری منظر» محسوب می‌شود، برای نخستین بار فکر «جداسازی معابر» را در طراحی «پارک مرکزی نیویورک» به کار برد و راه سواره و پیاده را از هم جدا کرد. این پارک با پلهای هوایی و گذرگاه‌های عابر پیاده شبکه کاملاً مستقلی دارد و باعث شده تا به یک سیستم کاملاً پیچیده تبدیل شود (Brambilla. R & Longo.2009).

در سال ۱۸۹۳ «کامیلوسیت» معمار اتریشی در کتاب «برنامه‌ریزی شهری برطبق اصول هنری» و با شعار «شهر باید حافظ منافع و ضامن خوشبختی ساکنین خود باشد»، ضرورت احیای فضاهای قدیمی را در شهرهای جدید مطرح ساخت و معتقد بود که تنها با بازگشت به گذشته، رهایی شهرهای معاصر از معایب موجود امکانپذیر می‌باشد (Fredriksson. Lena & Ryden. Christian & Viklund. Linnea:2005).

در سال ۱۹۰۲ نظریه «باغشهرها» در انگلستان توسط «ابنزرهاوارد» بصورت کتاب منتشر گردید. اساس این نظریه بر ایجاد نزدیکی میان شهر و طبیعت از طریق گسترش فضاهای سبز و باز استوار است.

در سالهای میان ۱۹۰۵ تا ۱۹۱۰ مهندس فرانسوی به نام «اوژن هنارد» اندیشه ایجاد «تقاطع غیرهمسطح» و انواع زیرگذر و روگذر و نیز راه حل فلکه با راهروهای زیرزمینی خاص پیاده در محل تقاطع‌ها و راه حل ایجاد فضاهای سبز کوچک برای هواخوری و گردش شهروندان پیاده را مطرح ساخت که بعدها رواج عام یافت (Petren. Finn:2004).

در سال ۱۹۲۳ نظریه « واحد همسایگی » توسط «کلارنس آرتورپری» در امریکا منتشر گردید که اساس آن تقویت زندگی جمعی و کاهش مشکلات حرکت در نواحی مسکونی شهری استوار است.

در سال ۱۹۲۸ شهرساز دیگر امریکایی به نام « کلارنس اشتاین » مفهوم واحد همسایگی را به صورتی کاملتر در ساخت شهر « رادبرن » به کار گرفت که به الگوی «رادبرن» که بیانگر شبکه جدید ارتباطی برای جداسازی سواره و پیاده می باشد، معروف شده است و گویای دو اصل مهم می باشد:

➤ تقسیم شهر به محلات یا واحدهای زیستی بدون ترافیک عبوری

➤ جدایی کامل مسیرهای سواره و پیاده و استفاده از پلهای روگذر در تقاطع ها.

در سال ۱۹۲۸ در بند ۶۲ منشور آتن تأکید شد: « عابر پیاده باید بتواند برای خود راههایی را برگزیند که از مسیرهای خودرو متمایز باشند ». و نیز در بند ۶۳ منشور آتن تأکید شد: «خیابانها می بایست برحسب عملکردهایشان از هم تفکیک شوند مثل خیابانهای مسکونی، خیابانهای تفریحی برای گردش و بزرگراهها (Petren, Finn:2004).

در سال ۱۹۶۵ کتاب «عرصه های زندگی جمعی و زندگی خصوصی به سوی یک معماری انسانی» تألیف سرچ چرمایف و کریستوفر الکساندر در ایالات متحده انتشار یافت که در نقد شهرسازی معاصر بسیار اثرگذار بوده است. از جمله در این کتاب عوارض سلطه اتومبیل بر فضاهای شهری به عنوان «دشمن شماره یک» مورد نقد و تحلیل قرار گرفته است (Svensson, Tomas:2002).

در سال ۱۹۷۱ کتاب « برنامه ریزی و طراحی پیاده » در ایالات متحده منتشر گردید که نخستین کتاب پایه در این زمینه جدید محسوب می شود.

در سال ۱۹۷۵ کتاب « فضای شهری برای پیاده » انتشار یافت که در گسترش مباحث مربوط به بهسازی فضاهای شهری نقش مؤثری ایفاء کرده است.

در سال ۱۹۷۷ کتاب « فقط عابر پیاده » در ایالات متحده به چاپ رسید که در آن مبانی برنامه ریزی و طراحی و مدیریت «مناطق بی ترافیک» بویژه در نواحی مرکزی شهرها، مورد بحث و بررسی قرار گرفته است.

بطور خلاصه می توان گفت که موضوع برنامه ریزی و طراحی پیاده از اواخر دهه ۴۰ در شهرهای اروپا با شروع نوسازیهای بعد از جنگ شکل جدی بخود گرفت بطوریکه می توان گفت، خیابانها و فضاهای ویژه عابرین پیاده برای نخستین بار در شهرهای اروپا ایجاد شدند. اگرچه در بازسازی ویرانیهای جنگ، خصلت تاریخی و فرهنگی برخی از مراکز شهری از میان رفت ولی در همان زمان، نخستین تجربه های آزمایشی در ایجاد «منطقه بی ترافیک» در شهرهای «روتتردام» (هلند) و «استکهلم» (سوئد) به وجود آمد (Sandahl, Janne & Lindh, Christer:1995).

اهمیت و ضرورت انجام تحقیق

در گذشته عابر پیاده به عنوان عنصر اصلی در برنامه ریزی و طراحی شهری مورد توجه قرار می گرفت و مقیاس انسانی در همه ابعاد و جهات حرف اول را عنوان می کرد. هم اکنون، رشد شهرنشینی و ازدیاد وسایل نقلیه در کشور باعث از بین رفتن مقیاس انسانی در سطح شهر، نابودی فضاهای شهری و ارتباطات چهره به چهره، افزایش تراکم در مراکز شهری و افزایش میزان تصادفات در شبکه معابر، از بین رفتن ایمنی و امنیت عابرین پیاده، کاهش ارزش عابر پیاده، و به طور کلی موجب تنزل کیفیت محیط از منظرهای مختلف گردیده است و امکان بهره گیری از موقعیت مکانی محیط

را به شدت کاهش داده است و در نهایت منجر به بروز محیطی با کیفیت پایین به خصوص برای عابرین پیاده شده است (Rafieian & pormohammadi & sedighi: 2010).

توجه به پیاده سازی همواره با رشد متراکم و فشرده شهرها همراه بوده است و برنامه‌ریزان را به سمتی سوق داده تا بتوانند که تا بالاترین معابر پیاده سازی را در برنامه‌ریزی معابر خود برای میادین تجاری و فرهنگی و تاریخی ایجاد کنند و یک فضای آرام بخش را در درون شبکه شهری به دور از ادحام وسایل نقلیه موتوری بیافرینند تا موجب سلامت و امنیت عابران در آن‌ها شود به گونه ای که میتوان از حرکت پیاده‌در پیاده‌روها به عنوان ضروری ترین و مهمترین مورد در حقوق طبیعی استفاده کنندگان از فضای شهر تلقی شود.

از آنجا که وضعیت کنونی شهرهای ایران بخصوص تهران پیاد روی مورد کم توجهی قرار می‌گیرد و پیاده‌ها همواره در معرض حذف شدگی و عقب نشینی توسط وسایل موتوری و ماشینی بوده و از طرفی استفاده کنندگان از پیاده پذیرها گاه دچار آسیب و مخاطره جانی می‌شوند، اجرای طرح‌های توسعه معابر در سالیان اخیر و یکسویه بودن آن‌ها و توجه به عامل ترافیک ماشینی و نادیده گرفتن حرکت پیاده و عابران و حذف شدگی معابر در اثر تعریض معابر شهری ضرورت توجه به این موضوع را با توجه به آسایش عابران و جلوگیری از تخریب بیشتر معابر شهری را در این پژوهش خواستار می‌باشیم و در نهایت به دنبال تاکید بر عملکرد پیاده راه‌های موجود و اصلاح آن در جهت ترویج فرهنگ پیاده‌روی و آسایش حرکت پیاده، به دنبال تاثیرات آن در مکان‌های استقرار این معابر می‌باشد. لذا با شناسایی عوامل مهم در تاثیر گذاری بر پیاده‌روها و پیاده پذیرها و با توجه به شاخص‌های اجتماعی، فرهنگی و کالبدی و ... به دنبال تاثیر این عوامل بر ایمنی و آسایش پیاده راه‌ها و همچنین تغییرات کالبدی از نظر اصلاح پیاده‌روها در سطح منطقه ۲ شهر تهران می‌باشیم. در همین ارتباط ضرورت دارد عوامل و مولفه‌های که در این امر دخیل هستند را بررسی نمود، لذا به طور کلی می‌توان گفت ضرورت‌هایی که جهت انجام این تحقیق مدنظر می‌باشند عبارتند از:

۱- ضرورت اجتماعی، فرهنگی

برخوردهای اجتماعی هرچند کوتاه و گذرا، رو در رو شدن و دیگران را دیدن و دیده شدن از نیازهای اولیه انسان است. با توجه به اینکه بخشی از روابط اجتماعی در معابر پیاده رخ می‌دهد، تماس‌های لذت بخش و خشنود کننده شهر زنده با شهروند در این معابر که خاطره انگیز و دوست داشتنی است، موقعیت‌هایی را با ویژگیهای منحصر بفرد فراهم می‌آورد. حضور حرکت و جریان در مکان‌های شهری امکان ملاقات‌ها را به وجود می‌آورد و گروه‌های مختلف اجتماعی را در تعامل فرهنگی با یکدیگر قرار می‌دهد و حیات شهری را جاری می‌سازد. بطور کلی، فضاهای شهری زمانی می‌توانند به گفت و گو منجر شوند که متعلق به عموم مردم باشند. اگر بخشی از فضاهای شهری تأمین کننده نیازهای بخشی از مردم باشند یا با نیازهای واقعی شهروندان بیگانه باشند، نه تنها امکان گفت و گو را فراهم نمی‌سازد بلکه به جدایی و احساس غربت نیز می‌انجامد. بنابراین فضاهای عمومی شهری به عنوان بسترساز گفت و گو باید به گونه ای باشد که امکان دسترسی همه شهروندان به آن وجود داشته باشد (Shiva asadollahi:2004:24). به عبارت بهتر تمامی گروه‌ها شامل کودکان، سالمندان و معلولین بایستی بتوانند در فضایی امن از فضاهای شهری آزادانه حضور یابند و از وجود آن فضاها احساس رضایت و اطمینان خاطر داشته باشند یک فضای پیاده اغلب یادآور یک محیط

مطبوع و دلپسند برای استراحت، سرگرمی و حضور طیف وسیعی از فعالیت‌ها می‌باشد بطوریکه عابرین با آسودگی خاطر در کنار حرکت پیاده به انجام فعالیت‌هایی چون خرید و برقراری تعاملات اجتماعی می‌پردازند. به عبارت بهتر، امکان انجام فعالیت‌های فرهنگی و ایجاد تماس و برخورد افراد در فضای پیاده راه، پیش‌بینی مکان‌هایی برای دسترسی به اطلاعات و اخبار و اجرای مراسم و نمایش‌های خاص فرهنگی و سنتی از مواردی است که ضرورت ایجاد پیاده راه‌ها را در فضاهای شهری آشکار می‌سازد (Hasan shafiee 2004).

۲- ضرورت‌های کالبدی

تحول نحوه نگرش به محیط شهر و سیستم حمل و نقل و عابر پیاده به عنوان جزئی اصلی در این سیستم حمل و نقل شهری، برای طراحان، برنامه‌ریزان، مدیران شهری و عامه مردم یک ضرورت است. از این رو بازبینی مقررات و آئین‌نامه‌های اجرایی مربوط، تهیه راهنماهای طراحی و اجرای ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد پیاده، ترویج عمومی مفاهیم حقوق افراد در برای آگاه‌سازی کلیه اقشار، اولویت بخشی به عابرین پیاده، معماری و شهرسازی در خصوص جامعه و در نهایت گنجاندن آموزش‌های تخصصی در برنامه کار متخصصان امور معماری، برنامه‌ریزی و طراحی شهری و همچنین آموزش‌های حرفه‌ای باید در برنامه کار عوامل اجرایی امور شهری و بطور کلی فرهنگ سازی در این زمینه، می‌تواند به عنوان تمهیداتی در رفع مشکلات مربوط به سیستم حمل و نقل شهری و عابرین پیاده به عنوان جزئی مهم از این سیستم در شهر در نظر گرفته شود (Shiva asadollahi:2004:28).

۳- ضرورت زیست محیطی و سلامت جامعه

آلودگی هوا بر اثر تردد وسایل نقلیه موتوری در شهرها از مهمترین و حادثترین مسائل شهرهای بزرگ است. ۷۰ درصد آلودگی هوای شهرها ناشی از بخش حمل و نقل است. در ایالات متحده، را در سال ۱۹۷۰ پدید آورد. آلاینده "هوای پاک" نگرانی درباره آلودگی هوای شهری، موضوع‌های شهری ناشی از وسایل نقلیه شامل ۹۵ درصد مونوکسید کربن، ۶۵ درصد هیدروکربن‌ها، ۴۰ درصد اکسیدهای نیتروژن، ۱۵ درصد ذرات معلق و ۵۰ درصد دودهای شیمیایی ناشی از واکنش‌های اتمسفری هیدروکربن‌ها و اکسیدهای نیتروژن می‌باشند. لذا بدلیل آلودگی هوا و آلودگی صوتی که وسایل حمل و نقل عمومی در فضاهای شهری ایجاد می‌کنند، مناطق پیاده به عنوان یک عامل مفید و مناسب برای کاهش آلودگیها و نیز بهبود سیمای مراکز شهری و محافظت و ارتقاء ارزشی مراکز تاریخی به شمار می‌روند. و از طرفی میتوان تأثیر این عوامل را بر سلامت و بهداشت، روحی و روانی اجتماع، مشاهده نمود که می‌تواند با حسی از آرامش و شادابی همراه باشد؛ یا به دلیل شرایط استفاده گسترده از اتومبیل و استقرار انسان‌ها در فضاهای تنگ و محدود آن، با محدودیت و کسالت، استرس‌ها و فشارهای عصبی همراه باشد (Rafieian & pormohammadi & sedighi: 2010).

۴- ضرورت علمی - حرفه‌ای

تحول نحوه نگرش به محیط شهر و سیستم حمل و نقل و عابر پیاده به عنوان جزئی اصلی در این سیستم حمل و نقل شهری، برای طراحان، برنامه‌ریزان، مدیران شهری و عامه مردم یک ضرورت است. از این رو بازبینی مقررات و آئین‌نامه‌های اجرایی مربوط، تهیه راهنماهای طراحی و اجرای ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد پیاده، ترویج عمومی مفاهیم حقوق افراد در برای آگاه‌سازی کلیه اقشار « اولویت بخشی به عابرین پیاده » معماری و

شهرسازی در خصوص جامعه و در نهایت گنجاندن آموزش‌های تخصصی در برنامه کار متخصصان امور معماری، برنامه‌ریزی و طراحی شهری و همچنین آموزش‌های حرفه‌ای در برنامه کار عوامل اجرایی امور شهری و بطور کلی فرهنگ سازی در این زمینه، می‌تواند به عنوان تمهیداتی در رفع مشکلات مربوط به سیستم حمل و نقل شهری و عابرین پیاده به عنوان جزئی مهم از این سیستم در شهر در نظر گرفته شود.

استفاده از تجارب و سوابق طرح‌های پیاده راه‌ها در سایر کشورها بخصوص کشورهای اروپایی و بکارگیری اصول و معیارهای مؤثر و موجود در آنها از ضروریات علمی و حرفه‌ای است لزوم بازنگری بر اصول و قواعد مربوط به کاربریها و تراکمهای شهری از جمله ضروریات علمی و حرفه‌ای در این زمینه می‌باشد. برنامه‌ریزی برای عابر پیاده، چیزی فراتر از برنامه‌ریزی حمل و نقل و مدیریت محیطی می‌باشد. این نگرش به یک سیستم مرکب از کارشناسان علوم مختلف که به اهمیت برنامه‌ریزی شهری و طراحی کیفیت شهری واقف باشند، نیاز دارد که همگی در مقوله مدیریت شهری می‌گنجد. لذا می‌توان گفت که از دیدگاه مدیریت شهری، شرایط و امکانات لازم جهت ارتقاء کمی و کیفی وسایل حمل و نقل عمومی، تأمین تسهیلات و تجهیزات شهری، توجه به مسئله پارکینگ در ایجاد پیاده راه‌ها، رسیدگی به امور زیباسازی و رفع آلودگیهای بصری، نظافت و بطور کلی اداره و قابلیت کنترل و نظارت بر روند انجام امور شهر از جمله ضروریات حرفه‌ای در این زمینه می‌باشد.

پس توجه به مناطق پیاده به عنوان یک عامل مفید و مناسب برای کاهش آلودگیها و نیز بهبود سیمای مراکز شهری و محافظت و ارتقاء ارزشی مراکز تاریخی به شمار می‌روند

اهداف تحقیق

در این تحقیق با توجه به بیان مساله و ضرورت انجام تحقیق می‌توان گفت هدف اصلی:

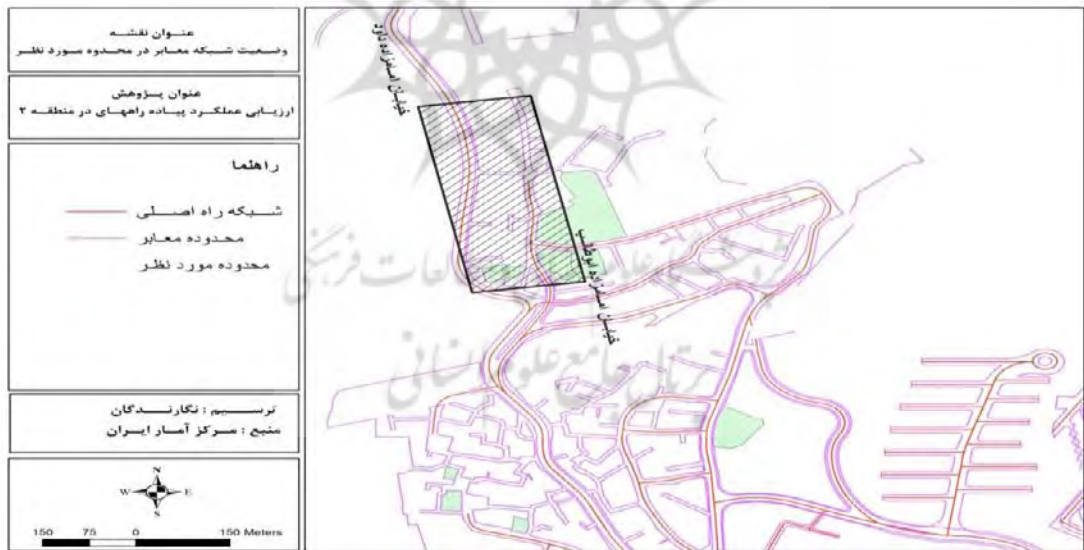
شناسایی معابر مورد مطالعه در این تحقیق و انتخاب بهترین معبر برای پیاده ساز
ایجاد محیطی آرام و ایمن برای شهروندان بطوریکه هم بتوانند استراحت کنند و هم نیازهای روزانه شانرا برطرف کنند
کاهش آلودگی‌های هوا، آلودگی صوتی و بصری
روش تحقیق

روش تحقیق این پژوهش مبتنی بر ماهیت مساله پژوهش، روش تحقیق علی و همبستگی خواهد بود. تلاش می‌شود با شناسایی متغیرهای موثر بر مساله که با از مبانی نظری رساله و تجارب مطالعاتی حاصل می‌شود. ابتدا شاخص‌های مناسب برای تحلیل مولفه‌ها را تنظیم نمود و سپس با ابزار پرسشنامه و با حضور در محدوده فرایند مطالعه این تحقیق بصورت روش اکتشافی و توصیفی بتوان بیان مساله را با توجه به سوال اصلی به نتیجه مطلوب در این مقاله برسیم. با توجه به ماهیت موضوع پژوهش می‌توان گفت برای " ارزیابی عملکرد پیاده راه‌های موجود و اصلاح آن در جهت ترویج فرهنگ پیاده‌روی و آسایش حرکت پیاده " می‌توان با توجه به شاخص‌های بکار گرفته شده از مدل SWOT و همچنین ضریب همبستگی پیرسون و اسپیرمن در قالب نرم افزار SPSS به بررسی و میزان معنا داری هر کدام از سوالات تحقیق با توجه به شاخص‌ها و گویه‌های تعریف شده بررسی نمود.

یافته‌های تحقیق و تحلیل موقعیت‌ها و خیابان‌های مورد مطالعه

قلمرو مکانی محور پیاده راه محدوده فرحزاد (خیابان امامزاده داوود و ابی طالب)

محدوده فرحزاد، یک محله واقع در شمال غرب تهران و از توابع شمیرانات است که از بزرگراه یادگار امام، جاده فرحزاد و بلوار فرحزادی شهرک غرب قابل آمد و شد است. محله فرحزاد از محله‌های قدیمی شمال شهر تهران است که از گذشته به صورت روستایی در مسیر جاده امامزاده داوود استقرار داشته و به مرور زمان و در اثر توسعه پایتخت به صورت محله‌ای از شهر تهران در آمده است. محله فرحزاد از بخش‌های خوش آب و هوای شمیران به حساب می‌آید که در منطقه ۲ شهرداری تهران واقع شده است. این محله که از محلات قدیمی تهران می‌باشد، به دلیل هوای با طراوت و فرح انگیزش به همین نام معروف شده است. فرحزاد گردشگاه بیلاقی شهروندان تهرانی است که در فصل تابستان به خاطر باغ‌های توت پربارش پذیرای اهالی شهر است. این محدود از ۳ محله تشکیل شده است: محله فرحزاد بالا (شمال اتوبان یادگار امام)، فرحزاد پائین (جنوب اتوبان یادگار امام) و محله امامزاده (صالح). پهنه‌های سکونتی فراغتی و تفریحی که شامل مجموعه‌ای از کاربری‌های تفریحی و تجاری می‌شود. در این محدوده از حیث فعالیت‌های تفریحی و مراودات اجتماعی ناشی از آن در سطح معین مطرح می‌باشند. آنچنانکه شبیه این محدودها در سایر نقاط شهر به دشواری یافت می‌شود. ویژگی‌های طبیعی این محدودها بستر ساز شکل‌گیری این پهنه‌ها بوده است. به گونه‌ای که سازمان زیباسازی شهرداری تهران نیز در طرحی با عنوان «ساماندهی تفرجگاه‌های تهران» که در ۲۹ آبان ۱۳۸۶ کلنگ زنی شده است، در حال محوطه سازی و ساخت باغ تراس در قسمتی از این محله است.



شکل ۱: موقعیت خیابان فرحزاد و راه‌های ارتباطی آن (Source: Authors, 2015)

شاخص‌های ۵ گانه موجود پیاده راه‌ها و محاسبه امتیاز دهی به آن‌ها

در این امتیاز دهی با توجه به میزان اهمیت از سه عدد استفاده شده است:

جدول ۱: میزان اهمیت شاخص‌ها

شاخص عددی	اهمیت وضعیت
۰	ضعیف
۰/۵	متوسط
۱	مطلوب

جدول ۲: میزان شاخص‌های ۵ گانه موجود در پیاده راه‌ها (پیاده راه محور امامزاده داوود)

شاخص	ویژگی‌های پیاده راه	دارا بودن شاخص
شاخص‌های اجتماعی	احساس امنیت در محله و پیاده راه	۰/۵
	احساس پویایی در محله	۰/۵
	همبستگی محلی در بین ساکنین حول پیاده راه	۱
	مشارکت مدنی ساکنین در جهت تقویت فرهنگی پیاده راه	۱
	هویت مکانی و اجتماعی فرا منطقه ای	۱
شاخص‌های اقتصادی	تغییر کاربری‌های موجود به واحدهای تجاری همجوار پیاده راه	۰/۵
	بالا رفتن قیمت واحدهای تجاری حول محور پیاده راه	۰/۵
	بالا رفتن قدرت خرید بین ساکنین و مهمانان شهری	۰
	شکل‌گیری یک بازار فرا محلی و فرا منطقه ای	۰
	تغییر در الگوی کسب و کار ساکنین	۰/۵
شاخص‌های کالبدی	تقویت زیر ساختی پیاده‌راه‌ها در امر پیاده‌روی	۰/۵
	جذابیت بصری	۰/۵
	احداث اماکن رفاهی و خدماتی جهت رفاه حال بازدیدکنندگان و عابران	۰/۵
	سهولت دسترسی سواره در شهر به پیاده راه	۰/۵
	بالا رفتن کیفیت ساخت و سازه‌های محلی	۰
شاخص‌های زیست محیطی	کاهش آلودگی‌های صوتی و بصری و هوا	۱
	دور ماندن از هجوم وسایل نقلیه موتوری لاینده	۱
	ارتقا فضای سبز در مسیر پیاده راه	۱
	وجود مراکز درمانی و اورژانسی در این محل	۰/۵
	وجود سطل‌های زباله	۰/۵
شاخص‌های امنیتی	حفظ امنیت جانی و فکری عابران	۰/۵
	ایجاد کانکس‌های پلیس و انتظامی جهت جلوگیری از جرم	۰/۵
	آسایش و امنیت روحی و روانی پیاده‌ها در مسیر پیاده‌رو	۰/۵
	دسترسی به پل‌های عابر پیاده	۰
	روشنایی مناسب در طول شب	۰
جمع‌بندی شاخص‌ها		۱۳ از ۲۵ شاخص

Source: Research findings, 2015

با توجه به شناخت اولیه محدوده محله فرحزاد که به آن اشاره کردیم و همچنین نقشه‌ی موجود وضعیت راه‌های آن که در نقشه شماره (۱) قابل مشاهده است و همچنین بررسی شاخص‌های ۵ گانه پیاده راه‌ها، می‌توان علل مهم در عدم شکل‌گیری مناسب پیاده راه درون شهری در محله فرحزاد را اینگونه بیان نمود:

۱. فاصله زیاد این محله با مناطق شهری و محلات منطقه ۲ شهر تهران
۲. عدم وجود مراکز تجاری و رفاهی و خدماتی در جوار محله
۳. شیب تند و ناهمواری‌های موجود در محله که برای پیاده‌ها مشکل‌کننده است
۴. نداشتن زمین‌های مناسب و فضاهای خالی در جهت ساخت و سازه‌های مناسب در جهت همپایی با پیاده سازی
۵. مشکل پارکینگ و تردد در مسیرهای منتهی به این محدوده
۶. عدم وجود امنیت برای عابران با توجه به موقعیت حاشیه و نزدیک به کوهستان برای پیادگان

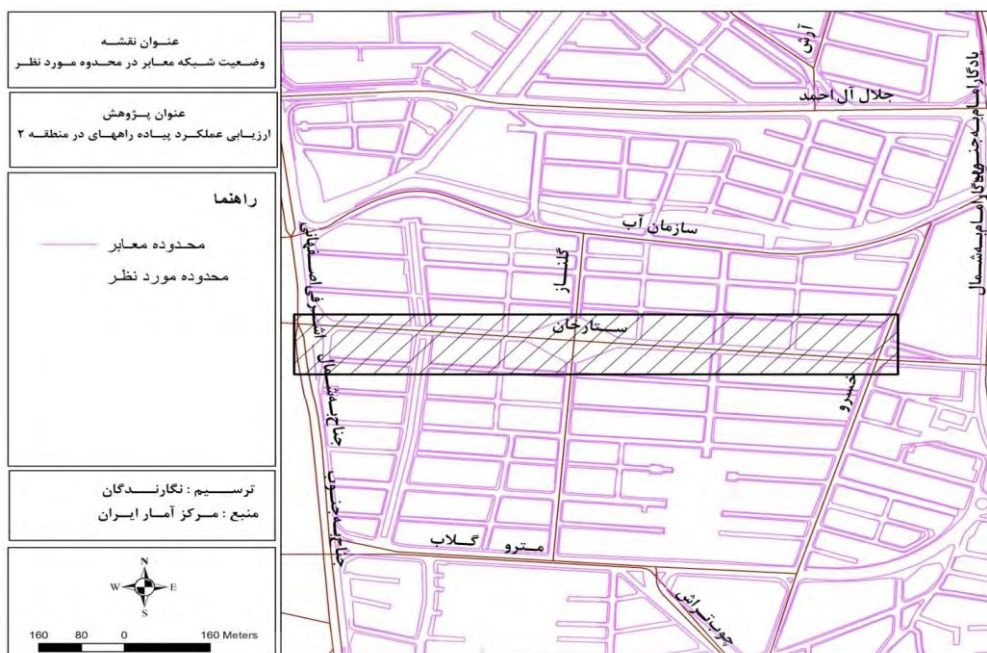
محور پیاده راه در محدوده صادقیه (ابتدای میدان صادقیه تا خیابان خسرو)

محله صادقیه این محله از شمال به بزرگراه جلال آل احمد، از جنوب به خیابان شهید گلاب، از شرق به بزرگراه یادگار امام و از غرب به بزرگراه محمد علی جناح محدود می‌شود. نام این محله در ابتدا آریا شهر بوده و با وقوع

انقلاب اسلامی به صادقیه تغییر می‌یابد. محور اصلی محله از فلکه دوم آریاشهر شروع و به صورت شرقی _ غربی تا بزرگراه یادگار ادامه دارد. خیابان ستارخان به عنوان محور اصلی و تغذیه کننده عمل می‌کند که در جهت شرقی _ غربی است ولی خیابان‌های فرعی که از ستارخان انشعاب می‌گیرند در جهت شمالی _ جنوبی واقع شده‌اند. الگوی کلی به صورت شطرنجی است و تابع نظم نسبتاً "خوبی است اما شطرنجی کامل نیست. علت بی نظمی در الگوی کلی، وجود بزرگراه‌های یادگار امام و آل احمد و خیابان سازمان آب می‌باشد. که بافت و الگوی محدوده را ناقص می‌کند. محله ی صادقیه تقریباً از دوره ی ناصری (قاجاریه) به وجود آمده است و به تدریج گسترش پیدا کرده است. در بدو شکل‌گیری هسته اولیه، محلات کنونی ارمان، برق آستوم، مجتمع دادگستری و کاشانی را در بر می‌گرفت، گرچه هم اکنون این محلات تفکیک شده‌اند. ساکنان اولیه محله بیشتر یزدی بودند که شغل بیشتر آنان بسازبفروش و فروشنده مصالح ساختمانی بودند. (معماری، مصاحبه شفاهی) ولی حالا اقوام مختلفی مانند فارس، ترک، یزدی،... در این محله ساکنند. مذهب ساکنان اولیه شیعه اثنی عشری بوده و هم اکنون نیز مذهب اکثر ساکنان این محله شیعه می‌باشد. گرچه تعدادی از هموطنان زرتشتی، ارمنی و یهودی نیز در محله زندگی می‌کنند. ساکنان صادقیه بیشتر کارمندان و کسبه بوده و ارتباطات خویشاوندی خاصی بین ساکنان آن دیده نمی‌شود. عوامل زیادی در شکل‌گیری این محله تأثیر بسزایی داشته است از جمله: خوش آب و هوا بودن منطقه، شیب مناسب، چشم اندازهای مناسب به کوه و شهر، وجود باغات و روستاهای با طراوت در منطقه، همجواری با محورها و عناصر ساختاری شهر.

ویژگی‌های تجاری و رفاهی محدوده صادقیه

با گسترش محله و افزایش مهاجرت و در نهایت ازدیاد جمعیت، فعالیت اقتصادی در محله رونق گرفت و با ایجاد فروشگاه‌ها و مجتمع‌های تجاری به صورت منطقه‌ای اقتصادی درآمد. ساختمان و مکان‌های عمومی در این محله از ابتدا تقریباً موجود نبوده و همگام با گسترش محله ایجاد شده‌اند، هر چند هم اکنون در برخی موارد نواقصی مثل نبود بزرگراه و پل هوایی در جاهای پر ترافیک و پر رفت و آمد به چشم می‌خورد که امید است رفع گردد. محور میدان صادقیه به سمت خسرو از به شرق به خیابان ستارخان منتهی می‌شود این محور ستارخان راسته مهمی از کاربری‌های تجاری و خدماتی می‌باشد که از سابقه نسبتاً طولانی برخوردار می‌باشد. تراکم کالبدی این محدوده بر معرفی این راسته کمک شایانی کرده است. در انتهای غربی این راسته میدان اول و دوم صادقیه وجود دارد که این دو نیز از هسته‌های کاربری‌های تجاری خدماتی منطقه می‌باشند و بعنوان فصل مشترک مناطق دو و پنج عمل می‌کند.



شکل ۱: موقعیت خیابان خسرو در میدان صادقیه و راه‌های ارتباطی آن Source: Authors, 2015

شاخص‌های ۵ گانه موجود پیاده راه‌ها و محاسبه امتیاز دهی به آن‌ها

جدول ۳: میزان شاخص‌های ۵ گانه موجود در پیاده راه‌ها (پیاده محور صادقیه)

شاخص	ویژگی‌های پیاده راه	دارا بودن شاخص
شاخص‌های اجتماعی	احساس امنیت در محله و پیاده راه	۱
	احساس پویایی در محله	۱
	همبستگی محلی در بین ساکنین حول پیاده راه	۰/۵
	مشارکت مدنی ساکنین در جهت تقویت فرهنگی پیاده راه	۰/۵
	هویت مکانی و اجتماعی فرا منطقه‌ای	۱
شاخص‌های اقتصادی	تغییر کاربری‌های موجود به واحدهای تجاری همجوار پیاده راه	۱
	بالا رفتن قیمت واحدهای تجاری حول محور پیاده راه	۱
	بالا رفتن قدرت خرید بین ساکنین و مهمانان شهری	۰/۵
	شکل‌گیری یک بازار فرا محلی و فرا منطقه‌ای	۰/۵
	تغییر در الگوی کسب و کار ساکنین	۱
شاخص‌های کالبدی	تقویت زیر ساختی پیاده‌راه‌ها در امر پیاده‌روی	۰/۵
	جذابیت بصری	۰/۵
	احداث اماکن رفاهی و خدماتی جهت رفاه حال بازدیدکنندگان و عابران	۱
	سهولت دسترسی سواره در شهر به پیاده راه	۱
	بالا رفتن کیفیت ساخت و سازهای محلی	۱
شاخص‌های زیست محیطی	کاهش آلودگی‌های صوتی و بصری و هوا	۰
	دور ماندن از هجوم وسایل نقلیه موتوری آینده	۰/۵
	ارتقا فضای سبز در مسیر پیاده راه	۱
	وجود مراکز درمانی و اورژانسی در این محل	۰/۵
	وجود سطل‌های زباله	۱
شاخص‌های امنیتی	حفظ امنیت جانی و فکری عابران	۱
	ایجاد کانکس‌های پلیس و انتظامی جهت جلوگیری از جرم	۱
	آسایش و امنیت روحی و روانی پیاده‌ها در مسیر پیاده‌رو	۱
	دسترسی به پل‌های عابر پیاده	۱
	روشنایی مناسب در طول شب	۱
جمعیتی شاخص‌ها		۲۰ از ۲۵ شاخص

Source: Research findings, 2015

با توجه به توضیحاتی که به آن اشاره کردیم و همچنین نقشه موجود و چگونگی وضعیت عبور و مرور در محدوده محور صادقیه و همچنین توجه به شاخص‌های ۵ گانه پیاده راه‌ها می‌توان نتیجه‌گیری این تحقیق را بصورت ذیل بیان کرد:

نتیجه‌گیری نهایی از تحقیق

با توجه به شاخص‌های مورد بررسی در این تحقیق و بر اساس یافته‌های پژوهش که از مشاهدات میدانی در محدوده مورد مطالعه بدست آمده است و همچنین با بررسی شاخص‌های ۵ گانه در تاثیر گذاری بر میزان بالا بردن فرهنگ پیاده‌روی و اصلاح معابر می‌توان از ضریب همبستگی پیرسون و سطح معناداری نیز در spss به میزان کرد. و نتیجه کلی را با قطعیت در مورد این دو محور بیان کرد.

رابطه میزان وضعیت مطلوب بین دو محورهای مطالعاتی با شاخص‌های ۵ گانه

برای سنجش رابطه میزان وضعیت مطلوب بین محورهای مطالعاتی با شاخص‌های ۵ گانه از ضریب همبستگی اسپرمن و سطح معناداری استفاده شده است

جدول ۴: ضریب همبستگی بین میزان وضعیت مطلوب بین دو محورهای مطالعاتی با شاخص‌های ۵ گانه

متغیرها	امتیاز شاخص‌های ۵ گانه	ضریب همبستگی	سطح معناداری
وضعیت معابر محور صادقیه	۲۰ از ۲۵	۰.۲۱	۰.۰۲۳
وضعیت معابر محور فرحزاد	۱۱۳ از ۲۵	۰.۰۴	۰.۰۰۷

Source: Research findings, 2015

نتایج حاصل در جدول شماره ۴ بیانگر آن است که ضریب همبستگی بین میزان همخوانی معابر با پیاده سازی محور در محور صادقیه برابر (۰/۲۱) بوده و سطح معناداری نیز در سطح (۰/۰۲۳) است. و این در حالی است که برای محور فرحزاد ضریب همبستگی بین میزان همخوانی معابر با پیاده سازی محور در محور فرحزاد برابر با (۰/۰۴) بوده و سطح معناداری نیز در سطح (۰/۰۰۷) است. که نسبت به محور صادقیه با توجه به موارد زیر از اهمیت کمتری برخوردار است

مهمترین علل انتخاب محور صادقیه به عنوان محور مناسب جهت پیاده سازی و پیاده‌روی شهری نسبت به محور پیاده راه محدوده فرحزاد با توجه به جدول شاخص‌های گانه و امتیاز شاخص‌ها و spss را می‌توان اینگونه بیان نمود:

در مرحله اول

باید گفت بین ۲ محور پیشنهادی برای پیاده سازی و ترویج فرهنگ پیاده‌روی محور صادقیه به عنوان محور مناسب جهت پیاده سازی و پیاده‌روی شهری منطقه ۲ نسبت به محور پیاده بیشترین همخوانی با شرایط و ویژگی‌های ۵ گانه شاخص‌های پیاده‌روها را دارد که مهمترین دلایل این انتخاب با توجه به جدول SWOT را می‌توان به شرح ذیل ارائه داد:

- ✓ قرارگیری در بطن شهر و شکل‌گیری یک پیاده‌رو شهری نسبت به فرحزاد که یک پیاده‌روی حاشیه‌ای است
- ✓ دسترسی مناسب و موقعیت محور برای ساکنین مناطق دیگر
- ✓ وجود چندین مرکز تجاری بزرگ در محدوده مورد نظر از نظر خدماتی و رفاهی مانند مرکز خرید بزرگ گلدیس، پاساژ ستارخان، مرکز خرید تهران و...

- ✓ وجود امنیت بالا نسبت به محور فرحزاد بخصو در ساعات شبانه برای پیاده‌ها
- ✓ قابلیت تامین پارکینگ با توجه به فضاهای مناسب و نسبتا بزرگ در حول محور
- ✓ وجود مراکز گوناگون خدماتی و اداری و رفاهی نظیر پاساژها، بانک‌ها، درمانگاه‌ها و...
- ✓ بالا بودن قدرت جذب مردم با توجه به خصوصیات واحدهای تجاری در رفع نیاز اهالی درون و بیرون منطقه
- ✓ وجود خیابان شهدای صادقیه، خیابان ویلا، خیابان ستارخان که همگی می‌توانند در جهت شکوفایی محور همراه باشند
- ✓ وجود کاربری‌های مناسب در این محدوده جهت پیاده سازی محور
- ✓ بازدید و حضور مردم در تمامی ساعات شبانه روز در این محور

در مرحله دوم

از آنجا که به دنبال حفظ شرایط سواره در بهترین حالت پیاده که هیچ تضادی بین پیاده و سواره مناسب وجود نداشته باشد هستیم می‌توان گفت که در تعیین معیارهای این دو مقوله باید به جدول شاخص‌های ۵ گانه توجه خاص داشت. با توجه به اینکه حفظ شرایط پیاده باید به گونه‌ای باشد که کمترین عواقب را برای حفظ شرایط سواره را به دنبال باشد و وسائل نقلیه ماشینی و موتوری نیز بتوانند بدون مشکل و سختی‌ها به تغییر محور بسواره به پیاده به مشکلات ترافیکی و عبوری دچار نشوند باید گفت که یک پیاده راه موفق پیاده راهی می‌باشد که و هر دو می‌توانند توأمان به کارکرد خود بدون خلل ادامه دهند می‌باشم

بنابراین در این پژوهش با استفاده از مطالعات میدانی و مشاهده مستقیم و با توجه به بررسی محورهای مختلف و همچنین مطالعات کتابخانه‌ای که به بررسی ویژگی‌های محورهای پیاده راه در ایران و جهان انجام شده بود به دنبال بهترین شرایط میان محورهای پیشنهادی بوده‌ایم که آنرا با توجه به شاخص‌های ۵ گانه طراحی شده مورد مطالعه قرار داده‌ایم. در این باره باید اذعان کرد که انتخاب بهترین مسیر و محور سواره و پیاده برای پیاده سازی باید بر اساس شاخص‌های استاندارد صورت گیرد تا هم بتواند؛ در رونق تجاری و افزایش نشاط مردم و رضایت استفاده کنندگان از این فضا، براساس اطلاعاتی که در فصول گذشته آمده و تجربه برخی از پیاده راه‌ها در ایران و جهان به این نتیجه رسید که این پیاده راه‌ها موجب رونق تجاری و افزایش نشاط مردم و برخورد‌های اجتماعی خواهد شد. و این عمل نیز به نوبه خود باعث بالا رفتن روحیه همکاری و حس جمعی در مردم و ترویج فرهنگ پیادروی باشد. و همچنین با رعایت اصول و روش‌های طراحی پیاده راه‌ها می‌توان رضایت استفاده از این مسیرها را بالا برد.

راہبردها و پیشنهادات

- ۱- لزوم اهمیت دادن به مساله پیاده و پیاده راه‌ها در منطقه ۲ شهر تهران
- ۲- استفاده از تجربیات و شیوه‌های موفق در این زمینه برای ایجاد مسیرهای پیاده محور
- ۳- ارتقا ایمنی عابران پیاده در مسیرهای پیاده محور و تامین ایمنی و امنیت پیاده در فضای خیابان
- ۴- اصلاح وضعیت معابر و توجه به نیاز تمامی اقشار مردم از جمله افراد سالمند، معلولین و کودکان به منظور کاهش استفاده از خودرو و و بالا بردن میزان اعتماد آن‌ها به پیاده روی در فضای شهری؛

- ۴ - بهبود شبکه پیاده راهها و سایر احتیاجات ارتباطی
- ۵ - اجرای اصلاحات تقاطعها و رفتارهای آرام کننده ترافیک در منطقه ۲ شهر تهران
- ۶ - ارتقاء وضعیت کیفی و کمی نحوه استقرار علامتهای راهنمای مخصوص عابران پیاده
- ۷ - بهبود و ارتقاء روشنایی پیاده راهها
- ۸ - اصلاح رفتار عابران و رانندگان از طریق آموزش و اجرای قانون به منظور ارج نهادن به پیادگان و تفکیک مسیر پیاده از سواره؛
- ۹ - لزوم ایجاد چنین مسیرهایی به علت ترویج فرهنگ پیاده روی و احترام به حقوق پیاده و سواره در شرایط تعیین محورهای پیشنهادی
- ۱۰ - توجه ویژه به مبلمان و زیبا سازی مسیره های پیاده محور و استفاده از المان و مبلمان شهری در مسیر پیاده رو متناسب با هویت تاریخی و گردشگری خیابان به منظور ایجاد نقاط مکث و نشانه ای در طول خیابان؛
- ۱۱ - توجه به طراحی مناسب بناها و فضاها ی شهری به منظور جذابیت هر چه بیشتر محیط تا افراد سفرهای طولانیتری بصورت پیاده انجام دهند و بتوانند با فضای اطراف در تعاملی سهل تر قرار بگیرند؛
- ۱۲ - رعایت یکسری اصول در طراحی فضاها و زیبایی و مطلوبیت بصری مسیرهها به دیدگاه شهروندان و امکان مشارکت شهروندان در طراحی؛
- ۱۳ - تامین محصوریت مناسب برای عابر پیاده به منظور تاثیر گذاری مطلوب و مناسب فضای پیاده رو بر مخاطب؛
- ۱۴ - ایجاد سرزندگی و پویایی در محیط و نیز ایجاد خاطره ذهنی در ذهن مخاطبین و استفاده کنندگان از فضا داشته باشد و به تشکیل یک هویت واحد از خیابان به منظور قابل شناسایی بودن آن دست یافت.

References

- Abbas Zadegan (2009). City's pavements and their role on promoting the citizens satisfaction.
- Asadollahi, Sh. (2004). Necessity of attention to pedestrian movement in municipalities and city centers. Necessities and Facilities magazine. No.65, year 6, p:79,
- Brambilla. R & Longo. G; (1977). Pedestrian zones:a design guide, Columbia University, p.54
- Brambilla, R. & Longo; (2009). Pedestrian precincts: twelve European cities Columbia University, p.1.
- Choobin, B. (2009). Pedestrian life in city with the approach of pavement spaces
- Fredriksson, Lena & Ryden. Christian & Viklund. Linnea (2005). Evaluation of the congestion charge trial in Stockholm, Trivector PM:2, pp.19-20
- Fruin, J. (1987). Planning and design for pedestrians, New York: Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, p.2
- Hoseini, M. S. et.al. (2010). Feasibility of walking in urban space based on expansion model.
- Petren, Finn (2004). Cities for All: Examples from Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden, Sweden, Nordic Council on Disability Policy 2004, p.28
- Robert, J. & Monheim, H. (n.d). The Economic Case for Green Modes & Impact of Pedestrian Areas in the Federal Republic of Germany.
- Sedaghat Shayegan, D. (2002). Pedestrian security, News in traffic magazine, No.35, P:6,
- Shafiei, H. (2004). Public spaces citizen engagement platform. Urban management magazine, No64, p: 14,

- Svensson, Tomas (2000). Achieving a Balance between Car Accessibility and Good Urban Environment, Sweden, Swedish National Road and Transport Research Institute, p.693 & pp.695-696
- Sandahl, Janne & Lindh, Christer (1995). Impact of improving the attractiveness of town centers, Sweden, Department of Infrastructure and Planning, Transport and Traffic Planning Group, Royal Institute of Technology, pp.51-52

