

قابلیت سنجی ایجاد پیاده راه خیابان ستارخان تهران با تأکید بر ایجاد مؤلفه های ایمنی و

سرزندگی

حیدر جهانبخش؛ دکترای شهرسازی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

افسانه پیراعیادی، کارشناسی ارشد، دانشگاه پیام نور.

چکیده :

پیادهراه ها قسمتی از فضای شهریانند که به دلایل ویژه، عمدتاً به خاطر دارا بودن برخی پتانسیلهای خاص و در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص مییابند. امروزه با غلبه تدریجی حرکت سواره بر پیاده، دو کیفیت مهم فضای شهری یعنی ایمنی و سرزندگی با چالش های جدی مواجه شده است. پیاده راه های تجاری به عنوان یکی از مهم ترین فضاهای شهری میتوانند نقش مهمی را در اصلاح ساختار شهری به نفع حرکت پیاده ایفا و ارتباط موثری میان فعالیت خرید، ایمنی و سرزندگی ایجاد کنند. هدف از انجام این پژوهش، بررسی امکان تبدیل خیابان ستارخان (حدفاصل فلکه اول و دوم صادقیه) به یک محور پیاده تجاری به منظور ایجاد سرزندگی و ایمنی بیشتر پیاده می باشد که نخست به مبانی نظری مرتبط با پیاده راه سازی و سرزندگی پرداخته، سپس با استفاده از مطالعات میدانی و مشاهده مستقیم و غیرمستقیم (پرسشنامه)، وضعیت سرزندگی و ایمنی این خیابان بررسی شده و با استفاده از روش مقایسه تطبیقی و باتکیه برمدل تجربه شده در خیابان تربیت تبریز، امکان سنجی پیاده راه سازی این خیابان صورت گرفته و الگوهایی برای طراحی این خیابان تجاری ارائه گردیده است. با توجه به ارزیابی های انجام شده به نظر می رسد که این اقدام از نظر تاثیرات اجتماعی، فرهنگی توجیه پذیری لازم را داشته باشد. همچنین از نظر اقتصادی در بلند مدت به نفع کاربری های خرد تجاری در این مکان خواهد بود.

واژگان کلیدی: پیاده راه سازی، ایمنی، سرزندگی، خیابان ستارخان

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

1. مقدمه

پیاده‌راهها قسمتی از فضای شهریانند که به دلایل ویژه، عمدتاً به خاطر دارا بودن برخی پتانسیلهای خاص و در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص مییابند. میتوان فلسفه وجودی این فضاهای شاهری پیادمدار را نه صافراً عملکردهای فیزیکی و ارتباطی، تثبیت و تقویت برخی کاربریها و مسائلل اقتصادى بلکه گس ترش ارتباطات و تعاملات اجتماعى-فرهنگى و ایجاد مقیاس انس انى در عرصه عمومى دانس ت (کاش انیجو، ۱۳۹۰). خیابانهای پیاده، خیابانهای منفرد و مجرای هس تند که آمد و ش د خودرو از آنها حذف ش ده اس ت. البته خودروهائى خاص در مواقع اضطرارى امکان دسترسى به آن را دارند و و سائل نقلیه خدماتى و حمل بار نیز طى ساعات خاصى مجاز به تردد در آنها هستند.

حوزههایی عاری از ترافیک، خیابانهایی برای قدم زدن، نواحی پیاده مرکز شالهر و مراکز خرید پیاده، نمونههایی از پیادهراههایی هستند که به یکی از تاثیرگذارترین جلوههای طراحی شهری مبدل شدهاند. این فضاهای قابل درک ت صویر مطلوبى از شهر در ذهن شهروند یا ناظر ایجاد میکنند و انواع امکانات شهری و عرصههای عمومی در شهرها هستند که بهویژه به دلیل شاخ صه انسالى و ایجاد پویایی و افزایش تعاملات اجتماعى در عصاره ارتباطات بساايار مورد توجه هساتند. همچنین این محورها داراى عملکردهای متنوع گذران اوقات فراغت مانند استراحت، بازی و سرگرمیاند که بر جذابیت آنها بهمثابه یک فضای شهری بیش از پیش میافزاید. تجربیات موفق کشورهای مختلف جهان در پیاده راه سازی معابر و فضاهای شهری پر ازدحام - به ویژه کشورهایی چون اسپانیا، لهستان، دانمارک و ... - که علاوه بر جنب و جوش مداوم در طول سال در ایام خاصی از سال ویژگیهای منحصر به فردی را از خود بروز می دهند ترغیب کننده استفاده از این نگرش در مراکز جمعیتی و فعالیتى پایتخت، با در نظر گرفتن ویژگی های محیطی، کالبدی، فرهنگی و اجتماعى آن می باشد.

2. بیان و اهمیت مسأله

اگر شهر را مانند یک موجود زنده فرض کنیم برای ادامه زندگی به سرزندگی و نشاط نیازمند است. نقش فضای شهری یا به عبارتی فضای که در آن تعاملات اجتماعى شهروندان شکل می گیرد و فرهنگ جامعه در بستر آن ارتقاء می یابد، در کشور ما روز به روز در حال افول است. شرایط حاکم بر شهرهای امروزی شیوه زندگی جدیدی را القا می کند که در آن پیاده روی به منظور انجام اهداف مختلف نادیده گرفته می شود؛ به عنوان نمونه خریدکردن و حتی تماشای مغازه ها در یک فضای پیاده یکی از فعالیت های جذاب و پرطرفدار شهری به شمار می آید به گونه ای که یکی از انواع فضاهای پویا و سرزنده درجهان، مرکز خرید پیاده است که متأسفانه جایگاه چنین فضایی در شهرهای ما به درستی تعریف نشده است. همچنین سلطه بی قید و شرط خودروهائى شخصی برشهر و به تبع آن تداخل حرکت سواره و پیاده از سرزندگی و ایمنی پیاده می کاهد؛ به علاوه نقش پیاده روی به عنوان یکی از ارکان روحی و جسمی شهروندان بسیار کم رنگ شده است. واضح است که لازمه سرزندگی فضاهای شهری حضور مردم در شهر است؛ اما امروزه به دلایل گوناگون به خیابان به عنوان یک فضا برای گذراندن اوقات فراغت توجه نمی شود و صرف مدت زمان زیاد در خیابان، مذموم تلقی می گردد؛ این در حالی است که اگر خیابان فضایی امن و مطلوب را فراهم سازد و فعالیت ها و تفریحات سالم به گونه ای سازمان یافته و مطابق با ارزش های جامعه میسر گردد، حضور فعال مردم و به تبع آن سرزندگی و زیست پذیری افزایش می یابد.

3. اهداف و فرضیات

هدف از انجام این پژوهش، بررسی و تدوین شاخصه ها و مولفه های لازم به منظور تبدیل خیابان ستارخان) حدفاصل فلکه اول و دوم صادقیه) به یک محور پیاده تجاری به منظور ایجاد سرزندگی و ایمنی بیشتر پیاده می باشد. در همین راستا و در جهت دستیابی به هدف یاد شده، مقایسه تطبیقی با پیاده راه تربیت تبریز به دلیل وجود ویژگی های مشترک انجام گرفته است.

تحقیق حاضر با این فرضیه انجام شده است که فعالیتهای اقتصادی (از نظر تنوع فعالیتها و بازه زمانی آنها در شبانه روز)، انتقال عبور و مرور مزاحم به محورهای پیرامونی به همراه طراحی ترغیب کننده مکث در فضا از مهمترین عوامل و مولفه های موثر بر ایجاد یک محور تجاری به پیاده را می باشد.

4. پیشینه تحقیق

جین جیکوبز و کوین لینچ از پیشگامان حوزه طراحی شهری هستند که به موضوع سرزندگی پرداخته اند. این دو هر کدام با رویکردی خاص به این مفهوم نگریسته اند که بر دیدگاه آن ها با وجود ارزشمند بودن، نقدهایی وارد می باشد. جیکوبز چهار شرط اصلی را برای خلق تنوع در خیابان ها و نواحی شهری و در نتیجه سرزندگی شهری بیان می نماید: 1- محدوده ترجیحاً دارای بیش از دو کارکرد اصلی باشد. 2- غالب بلوک ها کوتاه باشند. 3- منطقه ترکیبی از ساختمان هایی با سن و شرایط متفاوت باشد. 4- تراکم فشرده کافی مردم صرف نظر از علت حضورشان وجود داشته باشد. او در شرط اول بر روی تنوع کاربری، در شرط دوم و سوم بر روی تنوع کالبدی و در شرط چهارم از تنوع فعالیت ها سخن می گوید؛ در واقع به اعتقاد او تنوع، سرزندگی را به دنبال خواهد داشت؛ البته این کاربری ها هستند که فعالیت ها را پدید می آورند و با وجود کاربری های مختلط، قطعاً تنوع فعالیتی نیز بالا می رود و در نتیجه آن تنوع افراد مراجعه کننده در ساعات متفاوت روز افزایش می یابد. بنابراین یکی از ملزومات سرزندگی خیابان، وجود کاربری مختلط و تنوع آن هاست. ولی تنوع تنها یکی از ملزومات ایجاد سرزندگی و پویایی در یک فضا است و عناصر قدرتمند دیگری نیز وجود دارند که در ایجاد فضای شهری سرزنده تأثیرگذار هستند .

کوین لینچ در کتاب "تئوری شکل شهر" (1386، 155-166) عمدتاً سرزندگی را درمقیاس کلان مورد بررسی قرار می دهد و معتقد است سرزندگی به همراه 5 عامل دیگر معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار، کارایی و عدالت، محورهای عملکردی شکل خوب شهر را تشکیل می دهند. او سرزندگی را به چند بخش تقسیم می کند که عبارتند از: بقاء، کفایت مقدار لازم آب، هوا، غذا، انرژی و خدمات مواد زائد، ایمنی، عدم وجود سموم زیست محیطی و خطرات، سازگاری، هماهنگی میان محیط زیست و نیازهای انسانی، سلامتی و تنوع ژنتیکی موجودات زنده مورد استفاده انسان و در نهایت ثبات ژنتیکی. لینچ در طبقه بندی خود، عمدتاً معیارهای بیولوژیکی و اکولوژیکی را مدنظر قرار داده و تنها با این رویکرد به موضوع سرزندگی می پردازد و عواملی نظیر مسائل اجتماعی و فرهنگی را نادیده گرفته است.

در داخل کشور کوروش گلکار در پژوهشی که در رابطه با سرزندگی شهر به انجام رسانده است. وی سرزندگی شهری را معادل واژه "livability" دانسته و آن را به عنوان یکی از مولفه های سازنده کیفیت طراحی شهری تعریف می نماید .

5. مبانی نظری تحقیق

5-1. **سرزندگی و زیست پذیری:** برای مفهوم سرزندگی برابری گوناگونی در غرب وجود دارد که از آن ها میتوان به Vitality، Livability اشاره کرد؛ در لغت نامه شهرسازی رابرت کوان (2005، 442) سرزندگی و زیست پذیری کنارهم آمده اند و این گونه معنی شده اند: "Vitality and Livability" که ویژگی مراکز شهرهای کوچک و بزرگ موفق است؛ سرزندگی شهر بازتاب سطح شلوغی آن در اوقات مختلف روز و در بخش های مختلف است؛ در صورتی که زیست پذیری میزانی برای سنجش ظرفیت آن برای جذب سرمایه برای بقاء، بهبود و تطابق نیازهای متغیر است.

5-2. **فضای شهری سرزنده:** باتوجه به تعاریف ارائه شده در رابطه با فعالیت و سرزندگی، یک فضای شهری که در آن حضور تعداد قابل توجهی از افراد و تنوع آن ها (به لحاظ سن و جنس) در گستره زمانی وسیعی از روز که فعالیتشان عمدتاً به شکل انتخابی یا اجتماعی بروز می یابد به چشم می خورد. چارلز لاندری مفهوم سرزندگی را به گونه ای متفاوت بررسی نموده؛ او سرزندگی و زیست پذیری را مجزا تعریف کرده و با چهار رویکرد عمده و به شکل موضوعی به مسئله پرداخته است. او 9 معیار موثر را برای شناسایی یک شهر سرزنده و زیست پذیر برمی شمارد: تراکم مفید افراد، تنوع، دسترسی، ایمنی و امنیت، هویت و تمایز، خلاقیت، ارتباط و تشریک مساعی، ظرفیت سازمانی و رقابت (Landry, 2000). او نسبت به افراد دیگر با دید جامع تری سرزندگی شهر را بررسی کرده و به عمده عوامل موثر بر آن ها اشاره نموده است.

جدول شماره 1- دسته بندی انواع مفهوم انواع سرزندگی

<p>1-سرزندگی اقتصادی: توسط سطوح اشتغال، درآمد خالص و استانداردهای زندگی مردم در یک منطقه تحت بررسی، شمارسالیانه گردشگران، عملکرد خرده فروشی ها، ارزش زمین و دارائی مورد ارزیابی قرار میگیرد.</p>	<p>انواع سرزندگی و زیست پذیری</p>	<p>زیست پذیری: خودکفایی بلندمدت، پایداری، سازگاری، انطباقپذیر و خوداحیایی</p> <p>سرزندگی: سطوح فعالیت، استفاده و مشارکت، تعاملات، ارتباطات، مبادلات و معاملات و سطوح نمایش (چگونگی تظاهر فعالیت ها و تعاملات درجهان بیرونی)</p>
<p>2-سرزندگی اجتماعی: به وسیله سطوح فعالیتها و تعاملات اجتماعی به علاوه ماهیت ارتباطات اجتماعی سنجیده می شود. یک شهر سرزنده و زیست پذیر به لحاظ اجتماعی می تواند 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 شهری با طراوت توصیف گردد.</p>		
<p>3-سرزندگی و زیست پذیری محیطی: دوجنبه را دربر میگیرد. جنبه اول: پایداری اکولوژیکی که در رابطه با متغیرهایی نظیر آلودگی هوا و صوت، دفع مواد زائد و فاضلاب، انبوهی ترافیک و فضاهای سبز قرار دارد و جنبه دوم: طراحی است که متغیرهایی مانند خوانایی، حس مکان، تمایز معمارانه، اتصال و ارتباط بخش های مختلف شهر، کیفیت روشنایی و این که محیط شهری تا چه حد دوستانه، امن و به لحاظ روانشناسی نزدیک شدنی است را دربر می گیرد.</p>		
<p>4-سرزندگی و زیست پذیری فرهنگی: دربرگیرنده بقا، احترام و تجلیل از شهر و مردمانش، هویت، خاطرات، سنت، جشنها، تولید و توزیع و مصرف محصولات دست بشر و نشانه هایی که بیانگر ماهیت متمایز شهر می باشد، است.</p>		

3-5. شاخص های سرزندگی

سرزندگی یکی از مولفه های عملکردی سازنده کیفیت کلی طراحی شهری یک محیط است. منظور از سرزندگی کیفیتی است که خیابان را در ارتباط با فعالیت های تجاری، در هر مدت و ساعت از شبانه روز برای تمامی گروه های استفاده کننده جذاب و سرزنده می سازد. این کیفیت از طریق اختلاط کاربری ها و تنوع فعالیت های تفریحی تأمین می شود. از سوی دیگر پاکزاد در مورد سرزندگی بخصوص پیاده راه ها عنوان می کند که سرزندگی از ویژگی های اساسی در پیاده راه هاست. او دو کیفیت تنوع و نفوذپذیری را در ایجاد سرزندگی دخیل می داند و عنوان می کند که هرچقدر رویدادهای درون پیاده راه ها متنوع تر باشد می تواند جاذب فعالیت ها و گروه های متنوع تری در زمان های متفاوت باشد (پاکزاد، 1386).

از دیدگاه گروه کاری ونکور معیارهای سرزندگی در سطح خرد عبارتند از:

- ایجاد اختلاط کاربری ها بویژه اختلاط کاربری مسکونی و تجاری
- تأمین شبکه حمل و نقل همساز با پیاده در فواصل قابل طی کردن بصورت پیاده
- خلق و تقویت هویت محلی
- ایجاد نظارت و امنیت
- حفظ فضاها و کریدورهای سبز برای تنوع زیستی و تفریحات (VWGD,5002)

4-5. پیاده راه به عنوان محور زندگی اجتماعی در شهر

انگاره خیابان پیاده، برای اولین بار در شهرهای اروپایی نمود پیدا کرد. از دهه های میانی قرن بیستم میلادی به بعد، این انگاره در شهرهای اروپایی با هدف خارج کردن محدوده های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت های کهن و احیای حیات اجتماعی طرح و به اجرا در آمد (حبیبی 1380،43).

پس از آن در آمریکا نیز که به شدت تحت تأثیر زندگی ماشینی بود، نهضت پیاده گستری رواج یافت. فضاهایی مخصوص عبور کودکان و دسترسی آنها به مدرسه در سطحی محلی و نیز فضاهایی مخصوص عبور دوچرخه احداث شدند. محدوده های تجاری نیز به صورت پیاده راه درآمدند. پیاده روی در شهرها چنان گسترش یافت که جنبشهای معاصر شهری همچون نوشهرسازی قابلیت پیاده روی را در اولویت اصول خود قرار داده اند (رنجبر، 1389،85).

اهداف راهبردی برنامه ریزی و طراحی پیاده را می توان به پنج گروه کلی تقسیم کرد:

- **بهبود مدیریت ترافیک:** تحرک رفت و آمد در مراکز شهری، تشویق استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی، دگرگونی در الگوی رفت و آمد، توسعه پارکینگ های عمومی و...
 - **بهبود سیمای کالبدی شهر:** ساماندهی پیاده راه ها یکی از ابزارهای موثر برای بهسازی سیما و منظر شهری محسوب می شود.
 - **تقویت زندگی اجتماعی و فرهنگی:** گسترش پیاده راه ها زمینه ای برای ارتقاء کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به فضاهای شهری به حساب می آید.
 - **بهسازی محیط زیست شهری:** کاهش منابع آلودگی هوا و صدا، افزایش ایمنی، توسعه فضای سبز و باز، کاهش تراکم و ازدحام، آرام سازی محله های مسکونی و...
 - **بهبود وضعیت خرید و خدمات:** ساماندهی پیاده راه ها از عوامل موثر در رونق مراکز خرده فروشی سنتی و جدید و دسترسی آسان به خدمات جزئی ولی ضروری روزمره محسوب می شود (مهدی زاده، 1379،17).
- نکته مشترک طراحی فضاهای پیاده « الویت حضور عابر پیاده با هدف احیاء حیات مدنی و اختصاص حداکثر فضا به عابر پیاده و حداقل کردن فضای مورد نیاز وسایل نقلیه » است (حبیبی؛ 1380،44).

5-5. معیارهای ایجاد پیاده راه های شهری

بر اساس آنچه ذکر شد، می توان معیارهایی را برای ایجاد فضاهای شهری پیاده (پیاده راه) به شرح جدول 2 ارائه کرد.

جدول شماره 2- معیارهای ایجاد پیاده راه

ردیف	مؤلفه ها	چرایی انتخاب مؤلفه ها
1	تمرکز بر عابران پیاده	حتی بهترین مسیرهای طراحی شده، اگر افراد اندکی در آنها راه بروند، واقعا و واقعاً پیاده راه نیستند.
2	تراکم های مسکونی	برای جذب عابران پیاده زیاد به یک پیاده راه، یا باید تعداد زیادی از مردم در یک فاصله پیاده از آن زندگی کنند یا لازم است که محدوده مورد نظر یک معبر متصل کننده بین دو (بیشتر) مقصد به شدت جذاب باشد که بیش از 3 تا 5 بلوک از یکدیگر فاصله ندارند.
3	ابعاد با مقیاس انسانی	عرض پیاده راه ها باید بین دو یاسه خط عبوری سواره، ارتفاع چراغ های خیابانی از 7 تا 10 متر و ساختمانهای در امتداد یک پیاده راه بین 3 تا 5 طبقه باشند.
4	خرده فروشی های فعال	تجهیز مسیر با مجموعه ای غنی از تأسیسات خرده فروشی سالم، گوناگون و محلی ضروری است.

5	آرام سازی ترافیک	در مسیری که تمایل وجود دارد پیاده شود، کلید مسئله جلوگیری از عبور اتومبیل نیست، بلکه طراحی خیابان به طریقی است که وسایل موتوری را مجبور کند به آرامی و با دقت برانند.
6	فعالیت 24 ساعته	پیاده‌ها راه باید در روز و شب زنده باشد. خیابانهای 24 ساعته، نه فقط جالبتر و سرگرم کننده‌تر هستند، بلکه همچنین به خاطر مزایای «مراقبت شهروندی» و «چشم های خیابانی» ایمن‌ترند.
7	محوطه های باریک	عرض های مناسب و نسبتاً باریک در امتداد پیاده روها، تناوب استفاده از درهای تولیدکننده انرژی، پنجره ها و سایر عناصری ضروری، یک تجربه پیاده لذت بخش را افزایش می دهد.
8	تجهیزات غیرمزامم	یک سازوکار قدرتمند برای دور نگه داشتن تجهیزات بدمنظر و مزاحم از پیاده رو عمومی، کوچه پشت ساختمانهاست. از این رو، پیاده راه ها تمایل دارند که کوچه ها را در ترکیب خود قرار دهند.
9	نماهای اصلی فعال ساختمانی	داشتن درها و پنجره های وسیع رو به خیابان، جذابیت بصری برای عابران پیاده به وجود آورده و به خیابان از طریق ایجاد چشم اندازی از درون ساختمان ها تحرک می بخشد.
10	شعاع های چرخش متعادل و فواصل عبوری	یک روش مهم ایجاد ایمنی و ابعاد با مقیاس انسانی، ایجاد خیابانی است که شعاع های چرخش متعادل و تقاطع های سواره دارد.
11	هم جواری	برای اینکه یک خیابان واقعاً دارای قابلیت پیاده روی باشد، لازم است مقاصد حرکتی از واحدهای مسکونی تا محل های کار، مدرسه، پارک ها و مغازه ها در مجاورت بلافاصل یکدیگر (کمتر از حدود 500 متر) باشند.
12	بلوک های کم طول	به طور کلی، یک بلوک باید کمتر از حدود 170 متر و ترجیحاً 100-65 متر طول (برای کاهش سرعت های وسایل نقلیه موتوری) داشته باشد. اغلب شهرهای با قابلیت پیاده روی، کوتاه ترین طول های بلوک را دارند.
13	دور منظر انتهایی	دور منظر انتهایی، این حس را به وجود می آورد که پیاده روی تحرک بی پایانی نیست و به عنوان یک هدف در منظر جلوی عابر پیاده قرار می گیرد.
14	بنگاه های تجاری مناسب	پیاده راه ها به طور معمول خرده فروشی های بزرگ اندازه و مرتبط باماشین را ممنوع می کنند.

6. روش تحقیق

در این پژوهش که به صورت تحلیلی - توصیفی و در ادامه با مطالعه ای مقایسه ای به انجام رسیده، ابتدا با استفاده از مشاهده مستقیم و غیر مستقیم (پرسشنامه) میزان سرزندگی و عوامل موثر بر ایجاد سرزندگی خیابان سنجیده شده، سپس با استفاده از مقایسه تطبیقی و با تکیه بر مدل تجربه شده در خیابان تربیت تبریز، امکان سنجی پیاده راه سازی این خیابان به عنوان راه حلی برای ایجاد سرزندگی بیشتر صورت گرفته است.

6. معرفی و تحلیل بستر طرح

خیابان ستارخان (حدفاصل فلکه اول و دوم صادقیه) باتوجه به معیارهای زیر به عنوان نمونه موردی پژوهش انتخاب شده است:

1- محدوده حاضر حداقل جذابیت های لازم برای جذب افراد را دارد. 2- حداقل یک مرکز گردهمایی (در اینجا مسجد) در محدوده وجود دارد. 3- سرزندگی محدوده مورد نظر در معرض افول می باشد. 5- محدوده انتخابی قابلیت و شرایط بهبود بخشی را داراست.

خیابان ستارخان تهران، جزو یکی از خیابان های پر جنب و جوش منطقه 2 بوده و به لحاظ تجاری در وضعیتی بسیار قوی می باشد. محدوده انتخابی در این پژوهش بین فلکه اول و دوم صادقیه می باشد به این علت که بیشترین تنوع فعالیتی و به تبع آن بیشترین مراجعه را داراست.

1-7. مشاهده مستقیم: محور پیاده در دو طرف خیابان در بخشهای مختلف، عرضی حدود 1/5 الی 4 متر دارد. عبور افراد پیاده در کنار محور اصلی سواره خیابان ستارخان باتوجه به تنوع کاربری ها در اطراف آن، نه تنها دشوار می باشد بلکه رفت و آمد سواره را نیز مختل می سازد. با این حال، استقبال شهروندان از آن بسیار زیاد است به گونه ای که در روزهای پایانی سال، ازدحام جمعیت و هیاهو به دلیل حضور دستفروشان به اوج خود می رسد (شکل 1). در مواقع دیگر سال نیز بهخصوص در روزهای آخر هفته جمعیت بسیاری در این خیابان رفت و آمد می کنند که بنا بر مشاهدات، از ایمنی کافی در برابر خودروها برخوردار نیستند. به دلیل تنوع فعالیتی و قیمت مناسب کالاها و بسیاری موارد دیگر که در پرسشنامه افراد به آنها اشاره نموده اند، این خیابان در اکثر ساعات روز و در اوقات مختلف سال مملو از جمعیت میباشد. کاربری های اطراف خیابان بسیار متنوع است به گونه ای که در جداره مسیر اغلب کاربری ها مختلط (عمدتاً تجاری و سپس اداری، خدماتی و مسکونی) است (شکل شماره 2). مغازههای تجاری، خرده فروشی بوده و پاسخگوی نیازهای روزمره، هفتگی و ماهیانه شهروندان می باشد. به علاوه انواع مغازه های اغذیه فروشی، فست فود و رستوران در آن بسیار به چشم میخورد که در جذب افراد به خیابان نقش بهسزایی ایفا کرده و بسیاری از آنها با وجود فضای پذیرایی بسیار محدود و باکیفیت فضایی متوسط، از طیف مراجعه وسیع شهروندان برخوردار هستند.



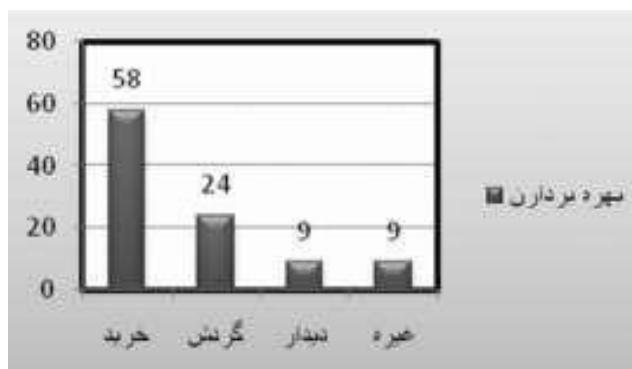
شکل شماره 2- تنوع کاربریها در خیابان ستارخان



شکل شماره 1- خیابان ستارخان در روزهای پایان سال

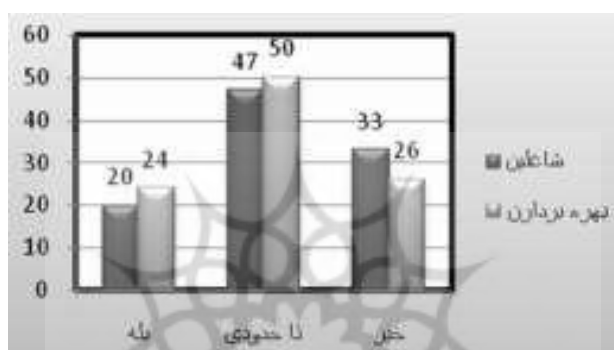
نقشه رفتاری: این روش یک شیوه منظم مشاهده مستقیم برای ثبت نحوه استفاده از فضاها یا موقعیت های خاص است. پیرو نقشه برداری رفتاری انجام شده در خیابان بر مبنای مشاهده مستقیم، فعالیتهای انجام گرفته در حالت توقف کاربران به 6 گروه زیر دسته بندی شدند: 1- **ایستادن (مکت) برای انتظار:** که کاربران از فضا در مقابل نشانههای بارز محدوده از جمله مرکز خرید گلدیس، مسجد امام جعفر صادق، پست بانک افراد برای ملاقات یکدیگر میایستادند. 2- **ایستادن (مکت) برای صحبت:** در بسیاری از بخشهای خیابان از جمله مقابل مراکز مهم، افراد برای صحبت با یکدیگر میایستادند. 3- **ایستادن (مکت) برای تماشا:** در مقابل مغازه های فروش زیورآلات، بدلیجات و طلافروشیها بیشترین تعداد افراد ایستاده برای تماشا را شاهد هستیم. 4- **ایستادن (مکت) برای صرف غذا:** در مقابل تمامی اغذیه فروشی ها به علت عدم وجود فضایی برای نشستن افراد می ایستند و مشغول صرف غذا می شوند. 5- **نشستن برای صحبت کردن:** این فعالیت عمدتاً در بلوار صادقیه و فلکه اول به چشم می خورد. 6- **نشستن برای صرف غذا:** این فعالیت عمدتاً در فضای میانی بلوار صادقیه و فلکه اول به علت وجود نشیمن به چشم می خورد؛ به علاوه مردم از هر فضایی که بتوان موقتاً بر روی آن نشست، استفاده می کنند.

2-7. مشاهده غیرمستقیم (پرسشنامه): پرسشنامه ها برای دو گروه تدوین شده است: نوع اول (بهره برداران از فضا) افرادی نظیر ابران پیاده هستند که به طور دائم در فضا حضور ندارند ولی شاهد اتفاقات و شرایط حاکم بر آن فضا می باشند و نوع دوم (شاغلان در فضا) افرادی نظیر مغازهداران هستند که دائماً در فضا حضور دارند و رویدادها و تغییر شرایط بر زندگیشان تأثیر خواهد داشت. از میان حدود 200 نفر به عنوان جامعه (80 نفر شاغلان و 120 نفر بهره برداران)، پرسشنامه تهیه گردید یکی از سوالاتی که از بهره برداران پرسیده شد این بود که غالباً به چه منظور به این خیابان می آیند؟ از میان تمامی افراد 58٪ آنها به منظور خرید، 24٪ به منظور گردش و تفریح، 9٪ به منظور دیدار و ملاقات و 9٪ باقی مانده نیز برای سایر اهداف به خیابان می آیند (نمودار شماره 1).



نمودار شماره 1. علت مراجعه افراد به خیابان ستارخان

سوال دیگر این بود که آیا شما خیابان ستارخان را سرزنده می دانید؟ عمده افراد (شاعلان 47% و بهره برداران 50%) خیابان را تا حدودی به علت وجود امنیت نسبی و شلوغی بیش از حد سرزنده می دانستند (نمودار شماره 2).



نمودار شماره 2. میزان سرزندگی خیابان ستارخان

سوال نهایی درباره عوامل موثر بر افزایش و ارتقاء سرزندگی خیابان بود. جدول شماره 3 که طبق پاسخ های به دست آمده، از بین عوامل موثر، بهسازی فضای خیابان (کفسازی و نماها)، حضور گیاهان و آبنا، ایجاد فضای کافی جهت عبور عابرین و ایمنی عابران پیاده به ترتیب از تأثیر گذارترین عوامل بر سرزندگی خیابان بودند.

جدول شماره 3- نظر افراد در رابطه با عوامل موثر بر سرزندگی خیابان ستارخان

ردیف	عوامل	بسیار زیاد	زیاد	تاحدودی	کم	بسیار کم
1	وجود مراکز خرید	48%	24/5%	16%	8/5%	3%
2	وجود مغازه های خوراکی فروشی	34%	39%	19%	6/5%	1/5%
3	وجود مؤسسات و سازمان ها	13/5%	16/75%	27/5%	18/25%	24%
4	وجود بناهای خاص مذهبی و فرهنگی	27/5%	20/25%	23/25%	22/5%	6/5%
5	حضور گیاهان و آبنا	55/5%	25%	9/5%	6/5%	3/5%
6	برگزاری مراسم و جشن های خیابانی	34/5%	24/5%	19/5%	6/25%	6/25%
7	بهسازی فضای خیابان (کفسازی و نماها)	60%	22/5%	8%	8%	1/5%
8	ایجاد فضاهای نشستن	38/5%	28%	19%	7/75%	6/75%
9	ایجاد فضای کافی جهت عبور عابرین	48/5%	28/25%	16/75%	3/25%	3/25%
10	اصلاح تابلوها و نماها	42%	22%	21/5%	8%	6/5%
11	ایجاد جای پارک دوچرخه و موتور	32/5%	34/75%	17/5%	7/5%	7/75%
12	تغییرات در نورپردازی خیابان	47%	29/5%	9/25%	9/25%	5%

٪ 3/25	٪ 9/75	16٪	٪ 32/5	٪ 38/5	ایجاد تنوع رنگ در فضای خیابان	13
3٪	٪ 4/5	٪ 14/5	23٪	55٪	ایمنی عابران پیاده	14
٪ 4/5	5٪	18٪	٪ 22/5	50٪	امنیت اجتماعی عابران	15
6٪	9٪	٪ 25/25	٪ 18/75	41٪	اختصاص دادن خیابان به عابران پیاده	16
٪ 45/75	17٪	٪ 16/75	٪ 9/5	11٪	وجود دستفروش ها	17
٪ 8/25	٪ 8/25	٪ 26/5	16٪	41٪	آب وهوا	18
٪ 4/75	٪ 7/75	٪ 9/5	34٪	44٪	روحیه مردم	19
٪ 9/5	8٪	٪ 17/5	26٪	39٪	فرهنگ مردم	20
٪ 6/5	٪ 19/5	28٪	27٪	19٪	نوع فعالیتهای فردی و گروهی	21
٪ 3/25	٪ 4/75	٪ 20/5	٪ 32/5	39٪	میزان دسترسی به خیابان	22

باتوجه به یافتههای پژوهش با پیاده راه سازی خیابان ستارخان می توان به ایمنی بیشتر عابران پیاده، ایجاد فضای کافی برای عابران پیاده و بهسازی خیابان دست یافت. حال با استفاده از مقایسه تطبیقی خیابان ستارخان با محور پیاده تربیت تبریز، امکان سنجی پیاده راه سازی خیابان ستارخان (حداصل فلکه اول و دوم صادقیه) صورت میگیرد.

8- مقایسه تطبیقی خیابان ستارخان و محور پیاده تربیت تبریز

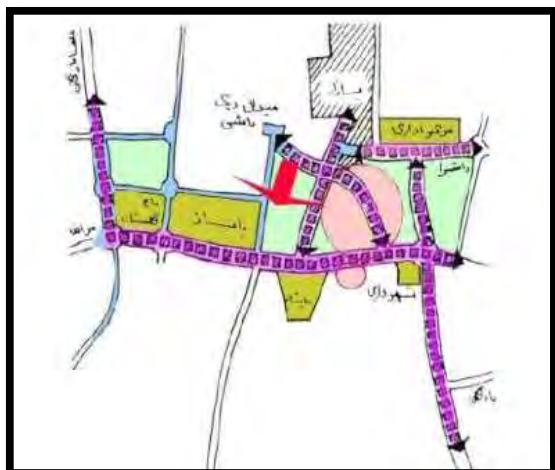
معیارهای انتخاب پیاده راه تربیت تبریز:

خیابان تربیت تبریز در این پژوهش به عنوان نمونه یک پیاده راه موفق داخلی برای مقایسه تطبیقی با خیابان ستارخان تهران به دلایل زیر انتخاب شده است:

- **مقیاس فضای پیاده و کاربریهای محور:** پیاده راه تربیت تبریز به طول 500 متر یکی از قدیمیترین مسیرهای تجاری و اقتصادی شهر تبریز است. درحالی که خیابان ستارخان (حداصل فلکه اول و دوم صادقیه) نیز حدود 500 متر طول داشته و عمده فعالیتهای آن به کاربریهای تجاری مرتبط است.
- **نشانه شدن آنها در شهر:** حضور کاربریهای تجاری، تفریحی، مذهبی، آموزشی و نظایر آن در دوسوی خیابان تربیت تبریز موجب شکل گیری فضاهایی چندمنظوره و درعین حال جذاب شده است. در خیابان ستارخان نیز همین امر صادق است. □ **منتهی شدن این خیابان از دوسو به میدان:** خیابان تربیت تبریز دو نقطه بسیار مهم محدوده، یعنی میدان ساعت (شهرداری) و میدان دیکباشی را به هم پیوند می دهد. درحالی که محدوده مورد مطالعه نیز، فلکه اول و دوم صادقیه را به هم متصل میکند.

معرفی نمونه از لحاظ جایگاه، چرایی به وجود آمدن پیاده راه و اقدامات

خیابان تربیت تبریز در قلب شهر و درون بافت تاریخی قرار دارد و هسته مرکزی شهر را از خیابان امام خمینی (ره)، خیابان اصلی شهر، به بازار تبریز پیوند میدهد. با توجه به اینکه این خیابان در سمت جنوبی بازار قدیم قرار گرفته است، از نظر فضایی یک سیستم تجاری را تشکیل می دهد. این خیابان در فاصله سالهای 1310-1307 که محمدعلی تربیت شهردار تبریز بود، برای تسهیل آمدوشد وسایط نقلیه موتوری بر روی گذر حداصل «دیک باشی» و «دروازه نوبر» تعریض و به نام شهردار وقت «خیابان تربیت» نامیده شد.



شکل شماره 3. موقعیت محور پیاده تربیت در بافت قدیمی تبریز

خیابان تربیت با پانصد متر طول و پانزده متر عرض یکی از قدیمی ترین مسیرهای تجاری و اقتصادی شهر تبریز به شمار می رود. محور پیاده با وام گیری از نامها، نشانها و اتفاقات جمعی گذشته در اذهان عمومی به عنوان فضای شهری و حامل بار تجاری و اجتماعی شهر عمل میکند و به عنوان یک محور ارتباطی داخلی، ضمن انطباق کامل با مسیر گذر موجود، دو نقطه بسیار مهم، یعنی میدان ساعت و بازار قدیم را به هم پیوند میدهد. این محور، مسیری است انسانی، پویا و زنده که سبب رونق حیات اجتماعی می شود و هویت بخش و خاطره ساز است.



شکل شماره 4. بخش هایی از خیابان تربیت تبریز

قابلیت پیاده روی، اختلاط کاربری ها و فعالیت ها، تراکم مناسبی از انتخاب این محور درهسته مرکزی شهر و بافت تاریخی آن، از آنجا نشأت میگیرد که نقش مهمی در ترافیک منطقه مرکزی شهر ایفا میکند و نیز عمده دسترسی ها به این محور شریانی نیست و نقش محله ای دارد. براین اساس، محورهای کمکی اطراف خیابان تربیت با پذیرفتن نقش جایگزینی، تبعات قطع ترافیک سواره از آن محور را نیز متحمل می شوند، به طوری که در حال حاضر بار ترافیکی عمده خیابان تربیت در خیابانهای مجاور متمرکز شده است.

قابلیت دسترسی مناسب به گرهمها و مسیرهای اصلی شهر باعث نفوذپذیری هرچه بیشتر آن شده است. این محور در ارتباطی منطقی بین فعالیت ها و کاربری های مبدأ و مقصد خیابان، علاوه بر تخریب کم به عنوان مسیری کارا در مرکز شهر عمل کرده است.

1-8. تحلیل تطبیقی نمونه های مطالعاتی

جدول شماره 5. اهداف پیاده راه سازی نمونه های مطالعاتی

عنوان	هدف اصلی	اهداف اقتصادی	اهداف فرهنگی	اهداف اجتماعی
-------	----------	---------------	--------------	---------------

محورپیاده تربیت تبریز	- حذف این محور از شبکه ترافیکی منطقه - احیا هویت بافت قدیم	- جذب سرمایه گذاری ها در منطقه برای گسترش کاربری های متناسب مانند فروشگاه ها و رستوران ها و...	- احیاء و پردازش معماری سنتی نماهای آن	- توجه به معلولان در طراحی فضا
خیابان ستارخان (حدفاصل فلکه اول و دوم صادقیه)	- حذف این محور از شبکه ترافیکی منطقه به منظور ایجاد ایمنی عابران پیاده و سرزندگی آن	- افزایش رونق اقتصادی محور با ایجاد عملکردهای متنوع و پویا	- اختلاط کاربریها به طور موثر برای افزایش جذابیت و سرزندگی مسیر	- توجه به انواع روابط اجتماعی و جنبه های اجتماعی فعالیت مردم - حفظ و تقویت نشانه های ذهنی از طریق طراحی کالبدی (مسجد امام جعفر صادق)

جدول شماره 5. سیاست ها و راهبردهای خیابان تربیت تبریز

عنوان	سیاست ها و راهبردهای کالبدی	سیاست ها و راهبردهای آموشد و حمل و نقل	اقدامات و راهکارهای تأسیسات و تجهیزات شهری
محور پیاده تربیت تبریز	- تنوع فضایی و جذابیت محیطی با استفاده از باغچه ها و آب نماها در طول مسیر	- انتقال بار ترافیکی این محور به معابر اطراف و حل مشکل ترافیک این خیابان با بستن معبر بر حرکت سواره - نظم بخشی به حرکت سواره از طریق پیش بینی پارکینگ طبقاتی در خیابان امام خمینی برای ساکنان سواره منطقه	- پیش بینی تسهیلات وابسته به حمل و نقل اضطراری



9. یافته ها و پیشنهادات

یک فضای شهری سرزنده فضایی است که انواع افراد به اختیار خود و نه از روی اجبار به آنجا آمده و لحظاتی را در فضا سپری نمایند؛ به عبارت دیگر یعنی فضا باید به گونه ای باشد که مردم بیایند و بمانند. با توجه به مطالعات انجام شده، این نتیجه حاصل می شود که برای فراهم بودن زمینه جذب افراد به فضا و سپس نگه داشتن آن ها در فضا باید نخست عناصر و عوامل جذب کننده موجود باشد و همچنین مردم برای ماندن در فضا دچار مشکل نبوده و عوامل ایجاد کننده میزان رضایتمند آنان در حد مطلوبی فراهم باشد. بنابراین می توان دو عامل جذابیت و رضایتمندی را به عنوان ملزومات اولیه سرزندگی یک فضای شهری در نظر گرفت که حذف ترافیک سواره و پیاده راه سازی در خیابان ها و مراکز خرید تجاری می تواند به تحقق این دو عامل کمک کند.

در مجموع به نظر می رسد که این اقدام از نظر تأثیرات اجتماعی، فرهنگی توجیه پذیری لازم را داشته باشد. همچنین از نظر اقتصادی در بلند مدت به نفع کاربری های خرد تجاری در این مکان خواهد بود. تنها عامل پیچیده در این میان وضعیت ترافیکی است که از طریق سیاستگذاری های خلاق و همچنین روش های مدیریتی مناسب می توان این چالش را با راهبردهای اقتصادی و حداقل تأثیرات جانبی مدیریت نمود.

باتوجه به مقایسه تطبیقی صورت گرفته با محور پیاده تربیت تبریز و نزدیکی اهداف پیاده راه سازی در دو محور مورد نظر، می توان از الگوها و راهبردهای استفاده شده در خیابان تربیت تبریز در راستای ارتقاء ایمنی و سرزندگی خیابان ستارخان (حذف فاصل فلکه اول و دوم صادقیه) نیز استفاده کرد که مهم ترین آنها به شرح زیر می باشند:

1- حذف حرکت سواره از خیابان و انتقال بار ترافیکی آن به معابر اطراف (مانند: خیابان سازمان آب در شمال و شهید گلاب در جنوب محور مطالعاتی) باتوجه به ظرفیت ترافیکی بالای آنها به منظور ارتقاء ایمنی شهروندان-رفع مشکل احتمالی پارکینگ با استفاده از پارکینگ طبقاتی موجود در فلکه دوم صادقیه



شکل شماره 5. خیابان سازمان آب و شهید گلاب در شمال و جنوب محور مطالعاتی

2- توسعه کاربریهای فعال شبانه روزی مانند فروشگاههای چندمنظوره که 24 ساعته باز است، رستوران ها و اغذیه فروشیها، ایجاد دکه های مخصوص برای دست فروشان که 24 ساعته بتواند در اختیار آنها قرار بگیرد و حیات شهری و سرزندگی را در ساعاتی از شب که مغازههای تجاری و سایر کاربری ها کار نمی کنند، به خیابان برگردانده و همچنین مشوق حضور، مکث، تعامل و فعالیت افراد پیاده باشند.

3- ایجاد زمینه مناسب برای انعطاف پذیری و تنوع عملکردی محور (فضاهای چندمنظوره ورزشی و بازی کودکان- نقاشی دیواری- موسیقی، تئاتر و هنرهای خیابانی و...)

4- ایجاد فضاهایی برای مکث، نشستن و تماشا- نورپردازی مناسب خیابان در شب- استفاده از مبلمان مناسب

5- استفاده از گیاهان و فضای سبز و آبنما برای ایجاد غنای حسی و سرزندگی

6- بهسازی فضای خیابان (کفسازی، نماها و تابلوها)

7- تقویت هویت محلی از طریق تأکید بر وجود مسجد امام جعفر صادق به عنوان عنصر با هویت و ارزشمند در محله و برگزاری مراسم مذهبی.

تشکر و قدردانی: موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

تاییدیه اخلاقی: موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

تعارض منافع: موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

سهم نویسندگان: (نویسنده اول)، (روش شناس/پژوهشگر اصلی/نگارنده بحث) ۰۵٪ (نویسنده دوم)، (نگارنده مقدمه/پژوهشگر کمکی) ۰۵٪)

منابع مالی: موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

منابع

1. Abyaneh, Hamidreza, Evaluation of the concept of landscape in urban plans Comparative comparison of the development of Tehran's comprehensive plans with global experiences, Bagh-e-Nazar Scientific-Research Journal, 2011, No. 17, pp. 10495.

- .2 Golkar, Kourosh, "The concept of quality of life in urban design", Sefeh Magazine, 2007, No. 44.
- .3 Karimi Consultant, et al., The relationship between the location of high-rise buildings and urban landscape, Bagh-e Nazar Magazine, 2010, No. 13, pp. 99-89.
- .4 Motavi, Massoud, Study and evaluation of beauty quality in urban landscape based on the concept of consecutive views - a case study of Darab tourism route in Tehran, Armanshahr Magazine, 2010, No. 5, pp. 139-123
- .5 M.Carmona, T.Heath, T.Oc, S.Tiesdell, Public Spaces- Uarban Spaces, Architectural press, UK. .6002
- .6 Mansoori, Seyed Amir, what is an Urban Landscape, Manzar Monthly, Issue 9, Nazar Research Center, Tehran, 2010.
- .7 Mozaffaripour, Najmeh, Comparative analysis of intervention methods and organizing sidewalks of "Tarbiat Tabriz" and "Esteghlal Istanbul", Online Journal of Renovation, 2014, No. 28.
- .8 Nazari, Mostafa, Sarvari, Hadi, The role of sidewalks in the identification and vitality of commercial axes, National Conference on Architecture, Urban Planning and Sustainable Development.
- .9 Pakzad, Jahanshah, Guide to Urban Space Design in Iran, Secretariat of the Supreme Council of Architecture and Urban Planning, Tehran, 2007.
- .01 Rahbar, Morteza; Ramyar Reza and Mohammad Mehdi Saeedi, Threshold and Privacy of Human Activities in Urban Landscape, Online Journal of Landscape Architecture, 2008, No. 29.
- .11 Rasouli, Sara and Rahim Dokht Khoram, Samira, Creating a favorable urban landscape on footpaths, Armanshahr Magazine, pp. 112-103.
- .21 Sadat Habibi, Rana, Mental Images and the Concept of Place, Journal of Fine Arts, 2009, No. 35, pp. 50-39.
- .31 www.pps.org, 2012
- .41 Vancouver Working Group Discussion, World Urban Forum. 2005
- .51 -Alison, C., Brooklyn Bridge, NY, USA, Available from: <https://www.pps.org/places/brooklyn-bridge>, 2002
- .61 -Balasubramanian, A., Bridge and Their Types, Centre for Advanced Studies in Earth Science, Affiliation: University of Mysore, 2017 Report number: 6.
- .71 -Bogle, M, Diby, S & Burnstein, E., Equitable Development Planning and Urban Park Space, Early Insights from DC's 11th Street Bridge Park Project, Urban Institute, Washington, 2016, Available from: www.urban.org
- .81 -Bupp, M., Charles bridge, Prague, 2002, Available from: <https://www.pps.org/places/charles-bridge>
- .91 -BURKE, S., Building Bridge as a Public Spaces not just Infrastructure, project for public spaces, 2015, Available from: <https://www.pps.org/article/bridge-andplacemaking>
- .02 -Cohen, L. & Manion, L., Research Methods in Education, London: Routledge, 1986.
- .12 -DeCelle, J, et al., Pedestrian Bridge Study, Worcester Polytechnic Institute (WPI), 2013, Available from: digitalcommons.wpi.edu

- .22 -Falls, SH, bridge of flowers, MA, USA, 2002, Available from:
<https://www.pps.org/places/bridge-of-flowers>
- .32 -Gillham, B, The Research Interview, London: Rautledge.
- .42 -ipv Delft , Brief Dutch Design Manual for Bicycle and Pedestrian Bridges, English summary of the CROW design guide, 2000, Available from: www.ipvdelft.com
- .52 - Salamak,M, Fross, Bridges in Urban Planning and Architectural Culture, Journal of Procedia Engineering, 2016, Vol. 161, PP. 207-.212
- .62 -Willis, J., Foundations of Qualitative Research, London: Sage, 2007.
- .72 -Wilkinson, D, Birmingham, P. Using Research Instruments: A Gide for Researchers, London: Routledge Flamer, 2007.



Possibility of conversion of Sattarkhan Street to a walkway with emphasis on safety and vitality

Abstract

Today, with the overcome of vehicles transportation on the walking two important quality of urban spaces (safety and vitality) have faced challenges. Commercial walkways as a one of most important urban spaces can play an important role to urban spaces improvement in favor to pedestrians and create effective relationship among shopping, safety and vitality. The aim of this research is study about possibility of conversion of Sattarkhan street (between 1th and 2th square) to a walkway for create more safety and vitality of pedestrians. In this study, first we discussed literature about walkways and vitality and then we evaluate these two factors Sattarkhan Street by using of field studies and direct and indirect observations. After that with the comparative method and emphasis on experienced model in Tarbiat Street in Tabriz city, possibility of pedestrianized Sattarkhan Street and patterns and component of design is offered.

Keywords: pedestrianized, safety, vitality, Sattarkhan Street

