

## ارزیابی نقش فضاهای شهری پیاده‌مدار در دستیابی به پایداری اجتماعی و فرهنگی با توجه به نیازهای انسان (مطالعه موردی: محور پاسداران شهر ایلام)

فضیله ملایی<sup>۱</sup>

حیدر جهانبخش<sup>۲</sup>

سجاد دامیار<sup>۳</sup>

### چکیده

یکی از پیامدهای رشد شتابان شهرنشینی در دهه‌های اخیر عدم توجه به حضور انسان در فضاهای شهری است که زمینه‌ساز پایین آمدن تعاملات اجتماعی افراد شده است. انتخاب مسیرهای پیاده نیاز به شاخص‌هایی دارد تا علاوه بر افزایش دسترسی و آسایش برای شهروندان، بتواند زمینه را برای رفع نیازهای آنها فراهم آورد؛ چنانکه علاوه بر گذران اوقات فراغت، در تهیه ملزومات زندگی و افزایش تعاملات اجتماعی و فرهنگی نیز مؤثر باشد. هدف از پژوهش حاضر تعمق نظری و تجربی و شناسایی برخی شاخص‌های مؤثر بر دستیابی به پایداری اجتماعی و فرهنگی از طریق فضاهای شهری پیاده‌مدار و توجه به نیازهای شهروندان در محیط شهری نمونه مورد مطالعه است. این پژوهش از نظر ماهیت، عملی- کاربردی و از لحاظ روش مطالعه، توصیفی، تحلیلی و پیمایشی است. از ابزار آماری SPSS در تحلیل پرسشنامه‌های مربوط به جامعه آماری و آزمون فرضیه‌های پژوهش استفاده شد و نتایج نهایی در قالب اهداف، راهبردها و سیاست‌های اجرایی ارائه گردید. بر مبنای تئوری بالا و نتایج پرسشنامه، خیابان پاسداران در حال حاضر شرایط مطلوبی ندارد؛ اما با توجه به پتانسیل‌های موجود، در صورت ایجاد شدن شرایط مطلوب برای پیاده‌روی می‌تواند به فضای شهری مناسبی در جهت تأمین نیازهای اجتماعی و فرهنگی شهروندان در شهر ایلام تبدیل شود؛ به بیان دیگر در صورت موفقیت می‌تواند به عنوان الگویی برای فضاهای شهری پیاده‌مدار در ایلام مطرح گردد.

**واژگان کلیدی:** فضای شهری، پیاده‌مداری، پایداری اجتماعی و فرهنگی، محور پاسداران، شهر ایلام.

## مقدمه

اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهری اتفاق می‌افتد، در آن صورت نقش فضاهای پیاده در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر غیرقابل انکار می‌نماید. حرکت پیاده طبیعی‌ترین، ضروری‌ترین و قدیمی‌ترین شکل جابجایی انسان در محیط است (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹: ۶۰). انسان به عنوان مهمترین عامل در پویایی فضاهای شهری نیازمند بستری مناسب جهت حضور مؤثر در این فضا می‌باشد. پاسخگویی به نیازهای اجتماعی انسان و تأمین فرصت‌های لازم در زمینه کسب تجارب اجتماعی وی، مستلزم وجود فضا و قرارگاه کالبدی است و فضای عمومی<sup>۱</sup> ظرفیتی عظیم در پاسخ به این جنبه از حیات انسان در جوامع شهری محسوب می‌شود (دانشپور و چرخچیان، ۱۳۸۶: ۱۹). امروزه شهروندان بیشتر وقت خود را در فضاهای خصوصی<sup>۲</sup> می‌گذرانند و این فضاها روزبه‌روز گسترش می‌یابند و فضاهای عمومی به مسیرهایی برای ارتباط فضاهای خصوصی بدل گشته‌اند. این در حالی است که به دلایل مختلف از جمله گرایش به زندگی ماشینی، افزایش سرعت جابه‌جایی، جدایی‌گزینی مردم از فضاهای عمومی، نادیده‌انگاری ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی و هویتی نهفته در فضاهای عمومی و بی‌توجهی به حفظ و ارتقای حیات جمعی در دهه‌های پیشین، برخی از این فضاها در مقیاس‌های مختلف شهری اهمیت و نقش خود را از دست داده‌اند (شجاعی و پرتوی، ۱۳۹۴: ۹۴). برای آنکه بتوان یک فضا بتواند به عنوان محیطی خوب تلقی شود لازم است به نیازهای ابتدایی بشر پاسخ دهد. لنگ<sup>۳</sup> ارتباط میان انگیزه و نیاز را چنین توضیح می‌دهد: «انگیزه راهنمای رفتار است و رفتار در جهت برآورد نیازهاست»؛ سپس نتیجه می‌گیرد که نظریه طراحی محیط باید بر اساس نیازهای انسان باشد (عباس‌زادگان، ۱۳۸۴: ۴۶) (جدول شماره ۱).

1. Public Space
2. Private space
3. Lang



## جدول شماره (۱). رویکرد ذهنی - نیازهای فردی

لذت بخشی: شامل فاکتورهایی مانند تنوع و پیچیدگی، وابستگی معماری و مقیاس، جاذبه‌های زیبایی و سرزندگی است.	نیازهای فردی
راحتی: شامل فاکتورهایی مانند ویژگی‌های طراحی شهری است که تحت تأثیر رابطه بین پیاده و ترافیک موتوری می‌باشد؛ همچنین ویژگی‌های طراحی شهری مربوط به سیستم پیاده‌راه، پیاده‌رو و شبکه خیابان‌ها، مطبوعیت طراحی شهری.	
ایمنی: شامل فاکتورهایی مانند مشخصه‌های طراحی شهری وابسته به خشونت فیزیکی و جرم، انواع کاربری زمین و حضور مردم است.	
دسترسی: شامل فاکتورهایی مانند خصوصیات، تنوع، کمیت و کیفیت و مجاورت فعالیت‌های موجود، پیوستگی شبکه‌های پیاده‌راهی و ساخته‌های مرتبط با پیاده‌روی است.	
امکان پذیری: شامل فاکتورهایی مانند تحرک و پویایی، زمان و مسئولیت است.	

مأخذ: (ریزر و چالوپکا، ۲۰۱۰)

اکثر مردم معمولاً بر اساس مدل سلسله‌مراتب نیازهای مازلو رفتار می‌کنند؛ ولی استثناهای رفتاری زیادی نیز مشاهده می‌گردد؛ در مواردی به دلایل فرهنگی و مذهبی یا به دلایل خاص رفتار و انگیزه انسان‌ها لزوماً از مدل سلسله‌مراتبی مازلو تبعیت نمی‌کند (عباس‌زادگان ۱۳۸۴: ۴۸)؛ چنانچه مدل مازلو را بپذیریم مردم می‌خواهند در انجام فعالیت‌های مورد نظر خود احساس راحتی کنند و این امر از دید جامعه قابل قبول است. راحتی هم جنبه فیزیولوژیکی دارد و هم روانشناسی (لنگ، ۱۳۸۷: ۳۴).

منطقه‌ای که برای پژوهش انتخاب شده، قسمتی از بافت قدیمی شهر ایلام است که از مناطق شلوغ و پررفت و آمد و جزو مناطق تجاری، اجتماعی و فرهنگی مهم محسوب می‌شود. از داده‌ها و توانایی‌های موجود در این منطقه مانند مسجد جامع، پارک کودک، قلعه والی و ... در جهت معرفی هویت

خیابان و افزایش تعاملات اجتماعی و توجه به نیاز فرهنگی افراد و ساکنین اقدام قابل توجهی صورت نگرفته است. در همین راستا، این پژوهش سعی دارد با بهره‌گیری از تجربیات جهانی و نظریات اندیشمندان در این زمینه به تدوین معیارهای طراحی پیاده‌راه و ارزیابی این فضاها در راستای پایداری اجتماعی و فرهنگی بپردازد و بر اساس این معیارها محور پاسداران شهر ایلام را مورد تحلیل و ارزیابی قرار دهد.

مجموعه این عوامل، انگیزه اصلی مطرح ساختن موضوع ارزیابی نقش فضاهای شهری پیاده‌مدار در دستیابی به پایداری اجتماعی و فرهنگی با توجه به نیازهای انسان بوده است. پژوهش حاضر در پی پاسخگویی به این پرسش است که آیا بین طراحی فضاهای شهری پیاده‌مدار و هویت‌دهی و ساختاردهی کالبدی و مناظر شهری، رابطه معناداری وجود دارد؟ در همین راستا، فرضیه مطرح شده این است که به نظر می‌رسد طراحی خلاقانه فضای شهری پیاده‌مدار منطبق بر نیازهای شهروندان می‌تواند علاوه بر جذابیت آن باعث ارتقای رفتارهای اجتماعی و فرهنگی مردم می‌شود. این پژوهش سعی دارد با بهره‌گیری از تجربیات جهانی و نظریه‌های اندیشمندان در این زمینه به تدوین معیارها و ارزیابی آنها در راستای تحقق اهداف تحقیق بپردازد و بر اساس این معیارها محور پاسداران شهر ایلام را مورد تحلیل و ارزیابی قرار دهد. با طرح این مسئله، بیان ضرورت تحقیق، سؤال و فرضیه تحقیق، شناخت ادبیات و پیشینه تحقیق بسیار ضروری است.

## مبانی و چهارچوب نظری

### سابقه و پیشینه پژوهش

قدمت مسیرهای پیاده به اندازه پیشینه خیابان‌هاست. مفهوم امروزی شهر بدون خودرو، پیدایش خود را مدیون تحقیقات دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ بود که هزینه‌های اجتماعی و زیست‌محیطی مهارنشدن خودروها مشخص شد. شهر اسن<sup>۱</sup> در آلمان اولین شهری بود که در دهه ۱۹۳۰ خیابانی را به منطقه پیاده تبدیل کرد؛ اما ایده خیابان‌های خرید مرکز شهر بدون ترافیک در سراسر

1. essen



جهان در دهه ۱۹۵۰-۱۹۴۰ شکل گرفت؛ اما عملی نشد تا اینکه در دهه ۱۹۶۰ مناطق پیاده شکل گرفتند. تا سال ۱۹۷۵ تقریباً تمام شهرهای مهم و تاریخی اروپا ورود اتومبیل را به بخش بزرگی از ناحیه مرکزی خود محدود کردند و پیاده‌راه‌های تاریخی تجاری در آنها به وجود آمد (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۶۸). در اواخر دهه پایانی قرن بیستم توجه به پیاده‌راه و محدود کردن حضور وسایل نقلیه موتوری در شهرها شکل جدی تری به خود گرفت. در این زمینه می‌توان به برنامه تبدیل لندن به یکی از بزرگترین شهرهای پیاده تا سال ۲۰۱۵ یا برنامه و قانون اجرای سال ۲۰۰۳ اسکاتلند برای ترویج پیاده‌راه در این کشور اشاره کرد (کاشانی‌جو، ۱۳۸۵: ۴۵).

با حضور خودرو در ساختار کالبدی شهرهای کشورمان تجربه‌های عملی اندکی در زمینه ایجاد پیاده‌راه‌ها در شهرهای معاصر ایران وجود داشته است. تبریز از نخستین شهرهایی است که با احداث سه محور متمایز و شاخص پیاده (خیابان تربیت، خیابان استاد شهریار و محور قلعه‌سنگی) در زمینه تفکیک سواره از پیاده گام برداشته است. خیابان جنت در بافت مرکزی شهر مشهد نمونه دیگری است که تبدیل آن به یک محور پیاده تجاری، مورد استقبال شهروندان، زائران و کسبه محدودده قرار گرفته است. مسئولان و مدیران شهری در کلان‌شهر تهران بسیار دیرتر از دیگر شهرها در زمینه پیاده‌راه‌سازی کردن محورهای شهری اقدام کردند. چندین پروژه پیاده‌راه‌سازی؛ از جمله: کوچه مروی، خیابان صف (سپهسالار)، خیابان لاله‌زار، قدمگاه صالحیه، رود دره مقصودیگ و خیابان ستارخان از دیرباز مطرح شده بود؛ اما تنها دو مورد از آنها؛ یعنی کوچه مروی و خیابان صف (سپهسالار) به بهره‌برداری رسیده است.

## ادبیات موضوع

پیاده‌محوری از جمله راه‌هایی است که می‌تواند در تجدید حیات مدنی مراکز شهری مؤثر باشد و از طریق افزایش زمینه حضور شهروندان در مکان‌های جمعی، تعاملات و همبستگی اجتماعی را بیشتر کند؛ در واقع، محدوده‌های پیاده قسمت‌هایی از فضای شهری هستند که به دلیل داشتن برخی ظرفیت‌های ویژه، در تمام یا بعضی ساعات شبانه‌روز بر حرکت سواره، بسته و به طور

کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص داده می‌شوند (کراتان، ۲۰۰۸: ۸۱). پیاده‌راه‌ها فضاهایی خطی در شهر هستند که با حداکثر نقش اجتماعی شکل می‌گیرند و شهروندان پیاده بر این فضاها تسلط کامل دارند و از وسایل حمل و نقل موتوری نیز تنها برای خدمات‌رسانی در مواقع خاص استفاده می‌شود (کوهن، ۲۰۱۱: ۸۷۵).

### پیاده‌مداری و نقش آن در حفظ ساختار و هویت شهر

اگر بخواهیم در بافت‌های قدیمی شهری اولویت را به عبور خودرو دهیم ناچار به تعریض و الزاماً تخریب بافت می‌شویم. به این ترتیب است که به اهمیت پیاده‌مداری در ساماندهی و توسعه بافت‌های باارزش تاریخی پی می‌بریم. حال آنکه رواج استانداردگرایی و سایر معیارهای طراحی متأثر از خودرو در خیابان‌بندی‌ها و تعریض کردن آنها موجب از بین رفتن ساختار اصلی بسیاری از محلات قدیمی و یکنواختی سیمای شهرها شده است. با توجه به اصل پیوستگی فضایی در فضاهای شهری ایران در گذشته، می‌بایست حفظ ساختار اصلی این فضاها را همواره در نظر داشت؛ لذا برای اینکه این پیوستگی برقرار بماند باید این گذرها و فضاها هم به لحاظ ساختار و هم به لحاظ هویتی حفظ شود. زمانی که مقیاس شهر برای سواره ساخته می‌شود پیاده در فضای شهری احساس گم‌گشتگی، ناامنی و بی‌هویتی می‌کند. پیاده‌روی دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت‌های محیطی است. چهره شهر بیشتر از طریق گام زدن در فضای شهری احساس می‌شود. احداث پیاده‌راه از جمله راه‌هایی است که می‌تواند در تجدید حیات مدنی مراکز شهری مؤثر باشد (فرخی، ۱۳۸۹: ۴۳).

پیاده‌مداری و پاسخگویی به نیازهای انسانی در جهت نیل به شهری انسان‌گرا زمانی که فضا برای آسایش و حضور ایمن و فعال عابر پیاده در شهر مناسب نباشد، اولین قشری که از حضور در شهر محروم می‌شوند گروه‌های ویژه؛ یعنی سالمندان، معلولین، کودکان و افراد بزرگسال همراه کودکان هستند. پیاده‌راه‌سازی برای فعالیت جمعی بخصوص در ارتباط با اقتصاد شهری، کیفیت محیطی و سلامت اجتماعی است. در پیاده‌راه‌ها آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است و از آنجا که



به گفته بیوک‌ن آزادی حرکت عابرین پیاده در شهرها و فضاهای شهری نشانه خوبی از تمدن آن شهر است، می‌توان گفت که وجود پیاده‌راه در شهر، مظهر تمدن و هویت هر شهر می‌باشد (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۷۵).

**معیارها و شاخص‌های استخراج‌شده از چهارچوب نظری پژوهش در محدوده مورد مطالعه**

در پژوهش حاضر، برخی معیارها و شاخص‌های استخراج‌شده از چهارچوب نظری پژوهش در محدوده مورد مطالعه به منظور دستیابی به پایداری اجتماعی و فرهنگی از طریق فضاهای شهری پیاده‌مدار و توجه به نیازهای شهروندان در محیط شهری برداشت شده است (جدول شماره ۲).

**جدول شماره (۲). معیارها و زیرمعیارهای برگرفته از مدل مفهومی تحقیق و بومی‌سازی شده**

معیار	زیرمعیار
کالبدی و راحتی	<ul style="list-style-type: none"> <li>- توجه به نیاز پیاده، تجهیزات و مبلمان</li> <li>- پیوستگی معابر، عرض پیاده‌رو</li> <li>- تنوع و کیفیت جداره‌ها</li> <li>- روشنایی و نورپردازی در شب</li> <li>- ایمنی و امنیت مسیر</li> </ul>
کاربری و عملکرد	<ul style="list-style-type: none"> <li>- تنوع کاربران</li> <li>- تنوع عملکردی نشانه‌ها و بناهای شاخص</li> </ul>
اجتماع‌پذیری و فرهنگ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- کیفیت تعاملات اجتماعی</li> <li>- هویت و فرهنگ</li> <li>- خوانایی شهر</li> </ul>

### قلمرو جغرافیایی تحقیق

استان ایلام با ۱۹ هزار و ۸۶ کیلومتر مربع حدود ۱/۴ درصد از مساحت کل کشور را تشکیل می‌دهد. این استان در غرب سلسله جبال زاگرس بین ۳۱ درجه و ۵۸ دقیقه تا ۳۴ درجه و ۱۵ دقیقه عرض شمالی و ۴۵ درجه و ۲۴ دقیقه تا ۴۸ درجه و ۱۰ دقیقه طول شرقی در گوشه غربی کشور قرار گرفته است (حیدری، ۱۳۸۸: ۵). ناحیه مورد بررسی از نظر موقعیت جغرافیایی در

سمت شمال شهر قرار دارد و موقعیتی تقریباً مرکزی نسبت به شهر ایلام دارد. این خیابان از نظر تقسیمات شهری، جزء ناحیه (۱-۱) از منطقه یک شهری به حساب می‌آید. مساحت منطقه یک شهر ایلام، که نقشه آن در زیر آورده شده و شامل چهار ناحیه است، ۱۱۵ هکتار می‌باشد و حدود ۶۰ هزار نفر جمعیت را در خود جای داده است. محورهای شهری‌ای که بین این ناحیه و مراکز عمده شهر و نواحی دیگر تسهیلات ارتباطی برقرار می‌سازند؛ عبارتند از: بلوار امام خمینی در شرق ناحیه، خیابان آیت‌الله حیدری در جنوب، خیابان رسالت در غرب و خیابان شهدا در شمال ناحیه. جمعیت پیش‌بینی شده در طرح مصوب برای این ناحیه تا افق طرح ۱۳ هزار و ۳۶۵ نفر است.



نقشه شماره (۱). موقعیت منطقه یک، ناحیه یک و موقعیت خیابان پاسداران شهر ایلام

مهمترین مشکلات موجود در شبکه پیاده‌روهای محور پاسداران را می‌توان در مواردی چون: کافی نبودن عرض خیابان، کف‌سازی نامناسب و عدم امنیت در تقاطع با سواره‌ها، عدم تعبیه مبلمان جهت نشستن، سکون، برقراری و عدم فضاهای مکث در حاشیه خیابان عنوان کرد. این مسائل می‌توانند در طی زمان منجر به کاهش سرزندگی و پویایی مسیر، کاهش تعاملات اجتماعی، تبدیل شدن محور مورد نظر به یک فضای شهری انسان‌گریز و محروم شدن گروه‌های ویژه یعنی سالمندان، معلولین، کودکان و افراد بزرگسال همراه کودکان و ... شود.

محور پاسداران از جمله خیابان‌های قدیمی شهر ایلام است و درختان چنار و سرو کهنسالی در طول مسیر وجود دارد که در طی فصول مختلف



سال، منظره‌های زیبایی را ایجاد می‌کنند. از وجود این مناظر برای تأمین نیازهای افراد، لذت بصری و ایجاد فضای مطلوب پیاده می‌توان استفاده کرد؛ اما غفلت از بهره‌گیری از این منظر می‌تواند آسایش، حس هویت و تعلق شهروندان را کمتر کند.

### روش تحقیق

پژوهش حاضر از جهت روش، توصیفی، تحلیلی و پیمایشی و از نظر تقسیم‌بندی بر اساس هدف جزو پژوهش‌های کاربردی - عملی می‌باشد. ابزار گردآوری اطلاعات نیز مصاحبه، پرسشنامه، نظرسنجی، کتابخانه و بانک‌های اطلاعاتی اینترنتی و ماهواره‌ای است. برای دستیابی به پاسخ سؤالات و فرضیه‌های تحقیق، علاوه بر روش کتابخانه‌ای و استفاده از آمار و اسناد، از روش میدانی مبتنی بر پرسشنامه محقق‌ساخته (در طیف لیکرت<sup>۱</sup>) نیز استفاده شده است. مشاهده و حضور در فضا نیز توسط پژوهشگر در چندین روز مداوم و در ساعات مختلف روز انجام گرفت و این حضور در تمامی فضاها بود. تجزیه و تحلیل داده‌ها و آزمون فرضیه‌های پژوهش نیز از روش‌های آمار استنباطی مانند آزمون ضریب همبستگی پیرسون<sup>۲</sup>، آزمون کولموگوروف - اسمیرنوف<sup>۳</sup>، مدل رگرسیونی برازش در محیط Spss و ترسیم نمودار با استفاده از نرم‌افزار اکسل<sup>۴</sup> بوده است. حجم نمونه از طریق فرمول کوکران برآورد شده است. با توجه به اینکه شهر ایلام طبق آمار رسمی (سازمان مرکز ایران) و آمارنامه این شهر در سال ۱۳۹۵ بالغ بر ۲۳ هزار نفر جمعیت داشته است، از طریق این فرمول حجم نمونه، ۳۱۸ نفر تعیین شد که برای بالابردن دقت در این امر، ۳۶۰ پرسشنامه در سطح شهر توزیع گردید.

جهت بررسی روایی<sup>۵</sup> پرسشنامه پژوهش از نظر اساتید راهنما و مشاور در زمینه تدوین و تصحیح آن استفاده شد. آلفای کرونباخ<sup>۶</sup> کل به‌دست آمده در

1. Likert scale
2. Correlation-pearson
3. Kolmogorov-smirnov
4. EXCEL
5. Validity
6. Cronbachs Alpha

این پژوهش نیز به میزان ۰/۸۰۷ است که نشان می‌دهد ضریب پایایی<sup>۱</sup> در سطح قابل قبولی است.

### یافته‌های تحقیق

۱. ارزیابی معیارهای فضاهای شهری پیاده‌مدار با توجه به نیازهای انسان در جهت پایداری اجتماعی و فرهنگی  
در این بخش معیارهای ارائه‌شده در جدول شماره (۲) ملاک قرار می‌گیرد و به تحلیل خیابان پاسداران شهر ایلام پرداخته می‌شود. لازم به ذکر است که نگارندگان هر کدام از معیارها را به طور کامل ارزیابی و تحلیل کرده‌اند؛ اما در جهت تلخیص نوشتار به صورتی اجمالی نتایج حاصل از پرسشنامه‌ها را در محیط SPSS تحلیل و بیان می‌کنند. جهت آشنایی و شناخت هرچه بیشتر جامعه آماری مورد مطالعه، خصیصه‌های عمومی پاسخگویان بررسی شد و این ویژگی‌ها مطابق با پرسشنامه‌های آماری در قالب ۶ سؤال، شامل: جنسیت، سن، تأهل، میزان تحصیلات، شغل و نوع ارتباط با خیابان پاسداران، تدوین و ارائه گردید که نتایج آن در ادامه می‌آید (جدول شماره ۳).

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

#### 1. Reliability

جدول شماره (۳). ویژگی‌های جامعه آماری

درصد	فراوانی	متغیر		درصد	فراوانی	متغیر	
۵۳/۱	۱۹۱	مجرد	وضعیت تأهل	۴۲/۸	۱۵۴	مرد	جنسیت
۴۶/۹	۱۶۹	متأهل		۵۷/۲	۲۰۶	زن	
۱۰۰/۰	۳۶۰	کل		۱۰۰/۰	۳۶۰	کل	
۶/۱	۲۲	زیر دیپلم	میزان تحصیلات	۳۰/۰	۱۰۸	۲۵-۱۵	سن
۱۴/۴	۵۲	دیپلم		۱۶/۱	۵۸	۳۵-۲۶	
۴۷/۸	۱۷۲	فوق دیپلم		۸/۱	۲۹	۴۵-۳۶	
۸/۹	۳۲	لیسانس		۳۵/۶	۱۲۸	۵۵-۴۶	
۲۲/۸	۸۲	فوق لیسانس و بالاتر		۱۰/۳	۳۷	۵۶ به بالا	
۱۰۰/۰	۳۶۰	کل		۱۰۰/۰	۳۶۰	کل	
۲۳/۱	۸۳	ساکن در خیابان پاسداران	نوع ارتباط با خیابان	۱۹/۷	۷۱	آزاد	شغل
۵۸/۱	۲۰۹	شاغل در خیابان پاسداران		۲۲/۵	۸۱	دانشجو	
۱۸/۹	۶۸	عابر و رهگذر		۵/۸	۲۱	بازنشسته	
۱۰۰/۰	۳۶۰	کل		۲۶/۱	۹۴	بیکار	
				۸/۶	۳۱	سایر	
				۱۰۰/۰	۳۶۰		

## ۱-۱. کیفیت کالبدی و راحتی

راحتی از ابتدایی‌ترین نیازهای انسان است که بدون برخورداری از آن نمی‌تواند سایر نیازهای خود را در فضا برآورده سازد. نیاز به غذا، پناهگاه و مکانی برای استراحت حداقل راحتی است (عباس‌زادگان، ۱۳۸۴: ۵۲). راحتی پیش‌نیاز یک فضای عمومی موفق است. طول زمانی که مردم در یک فضای عمومی توقف می‌کنند نشانه عملکرد و راحتی آن محسوب می‌شود. احساس راحتی شامل موارد زیر است:

**عوامل زیست‌محیطی:** به طور مثال، در پناه بودن از اشعه خورشید، وزش باد و غیره؛

راحتی فیزیکی: به طور مثال، وجود تعداد کافی صندلی‌های راحت و غیره؛  
راحتی اجتماعی - روانی: این مورد وابسته به شخصیت و جوی است که  
فضا ایجاد می‌کند.

کار و همکاران (۱۹۹۲) ادعا می‌کنند که نیاز به آسایش روانی، نیازی عمیق  
و وسیع است که به تجارب افراد در فضاهای عمومی برمی‌گردد. احساس  
امنیتی که فرد حس کند خود و آنچه متعلق به اوست، آسیب‌پذیر نیست.  
حس راحتی می‌تواند با طراحی فیزیکی فضا یا راهبردهای مدیریتی آن تقویت  
شود (کارمونا و دیگران، ۱۳۹۱: ۳۲۹).

محدوده مورد بررسی از نظر طراحی مناسب برای پیاده و توجه به  
نیاز پیاده از نظر تجهیزات و مبلمان، کیفیت معابر (پیوستگی معابر و عرض  
پیاده‌رو)، طراحی مناسب جداره از نظر زیبایی در وضعیت مطلوبی قرار ندارد.  
تنها تعداد محدودی مبلمان شهری در پارک موجود است که از نظر طراحی،  
راحتی، زیبایی و ... شرایط مناسبی ندارند. در نماهای این محدوده، تنوع بی‌حد  
و حصری از نظر ابعاد و تناسبات بازشوها وجود دارد. این بازشوها حتی در  
یک بنا نیز هماهنگی ندارند و همین مسئله، اغتشاش در جداره‌ها را دوچندان  
کرده است. وجود الحاقات نامناسب، ناهماهنگی در تابلوی مغازه‌ها، استفاده از  
مصالح ناهمگون و غیره نیز از جمله اغتشاشات بصری این جداره‌هاست. در  
این محدوده آب‌های سطحی به طور مناسب دفع نمی‌شود و برای جمع‌آوری  
این آب‌ها فقط از روش روباز (جوی آب) استفاده شده است و همین موضوع  
باعث ایجاد مزاحمت‌هایی برای افراد بخصوص در هنگام بارندگی می‌شود.  
از نظر وجود آلودگی‌ها و رعایت نکردن نظافت نیز آمار نشان می‌دهد که  
تجهیزات و سطول‌های زباله به تعداد کافی و در فواصل مناسب تعبیه نشده  
است.

نتایج حاصل از تحلیل پرسشنامه بر اساس یافته‌های جدول شماره (۴)  
نشان می‌دهد که ۶۷/۰۵ درصد از پاسخ‌دهندگان مورد نظر، کیفیت کالبدی و  
راحتی را خیلی کم، ۱۸/۴۲ درصد کم، ۴/۸ درصد زیاد و ۳۷/۳ درصد خیلی  
زیاد می‌دانند. بدین ترتیب می‌توان اظهار داشت اکثر پاسخ‌دهندگان میزان  
کیفیت کالبدی و راحتی محور پاسداران را کم می‌دانند. یکی از لازمه‌های  
خیابان پاسداران، داشتن پیاده‌روهای عریض باکیفیت بالاست؛ در حالی که این



خیابان با داشتن پیاده‌روهایی با کیفیت پایین در کف و نداشتن مبلمان مناسب و ... شرایط ابتدایی مورد نیاز برای پیاده‌روی را ایجاد نکرده و تمایل افراد را برای پیاده‌روی کاهش داده است و قادر به پاسخگویی به گروه‌های مختلف سنی با هر توانایی نیست. این در حالی است که میزان تردد پیاده در این بخش از شهر به مراتب از سایر مناطق شهر بیشتر است. یکی از نقاط ضعف بزرگ این خیابان بحث امنیت است؛ چراکه با نورپردازی نامناسب و عدم وجود فعالیت‌های خاصی در شب عملاً این محیط قابلیت خود را از دست می‌دهد و فضایی ناامن ایجاد می‌کند. روزها نیز به علت وجود خیابان‌های کم‌عرض در دو طرف و نبود گیاهان و بوته‌ها در حاشیه خیابان که باعث می‌شود همواره رفت و آمد ماشین‌ها در دید باشد، امنیت فضا مختل می‌شود.

جدول شماره (۴). توزیع درصد پاسخگویان به سؤالات پرسشنامه بر اساس معیار کالبدی و راحتی

ردیف	طیف لیکرت	درصد فراوانی
۱	خیلی کم	۴۶/۰۵
۲	کم	۴۲/۱۸
۳	زیاد	۸/۴
۴	خیلی زیاد	۳/۳۷
	جمع کل	۱۰۰

## ۱-۲. کیفیت کاربری و عملکردی

کشف محیط ممکن است شرکت در برنامه‌های نمایشی و شرکت در جمع را شامل شود؛ مانند شرکت در کنسرت‌های هنگام نهار، نمایشگاه‌های هنری، نمایشگاه‌های خیابانی، جشنواره‌ها، نمایش‌ها، بازارها، اتفاقات اجتماعی و بازاریابی در طول زمان‌های مختلف و مراسم گوناگون (کارمونا و دیگران، ۱۳۹۱: ۳۲۸). در سایت‌های شهری، قرارگیری المان‌های طبیعی همچون: درختان، پوشش گیاهی، آب‌نماها و جدایی از ترافیک سواره کمک که می‌کند تضاد با فضاهای اطراف تشدید گردد و آرامش فضا کمک بیشتری شود. المان‌هایی که فضا را مخفی می‌کنند و مانع دسترسی بصری می‌شوند، مشکلات امنیتی را به

وجود می‌آورند و عدم استفاده از فضا را ترغیب می‌کنند. المان‌های غیرمعمول یا اتفاقات خاص می‌تواند به ایجاد پدیده مثلث بیانجامد: پروسه‌ای که در آن به کمک محرک‌های خارجی ارتباط بین مردم و غریبه‌ها به وجود می‌آید (همان: ۳۳۰). فضاهای سبز در شهرها تأثیرات مطلوب فراوانی بر کاربران خود دارند که در این میان می‌توان به نقش حسی آن در ایجاد آرامش، تشویق افراد به خارج شدن از خانه، قدم زدن، فعالیت فیزیکی، رضایتمندی بصری و از همه مهمتر، تشویق به تعاملات اجتماعی، اشاره کرد. در چنین فضاهایی امکان برقراری ارتباط دوستی بین افراد بیش از سایر فضاهاست؛ ضمن آنکه احساس تعهد و پاسخگویی بیشتری نسبت به آنها در افراد وجود دارد (چرخچیان و دانشپور، ۱۳۸۸: ۳۵). نتایج حاصل از تحلیل پرسشنامه بر اساس یافته‌های جدول شماره (۵) نشان می‌دهد که ۱۸/۴ درصد از پاسخ‌دهندگان مورد نظر، میزان کیفیت کاربری و عملکردی محور پاسداران را خیلی کم، ۲۵/۹ درصد کم، ۲۸/۳ درصد زیاد و ۲۷/۴ درصد خیلی زیاد می‌دانند؛ بدین ترتیب می‌توان اظهار داشت که به اعتقاد اکثر پاسخ‌دهندگان، میزان کیفیت کاربری و عملکردی محور پاسداران کم و میزان کیفیت کالبدی و راحتی آنجا زیاد است. محدوده مورد بررسی از نظر تنوع کاربران، تنوع عملکردی، قابلیت استفاده‌های مختلف از فضا در زمان‌های مختلف و از نظر نشانه‌ها و بناهای شاخص (مسجد جامع، پارک کودک و قلعه والی) در میزان استفاده مردم از خیابان پاسداران در وضعیت نسبتاً مطلوبی قرار ندارد و طراحی خیابان به گونه‌ای است که تمام افراد (سالم و معلول) امکان حضور در فضا را ندارند. وجود سه عنصر اصلی، پتانسیل لازم را برای بهبود شرایط عملکردی خیابان فراهم می‌کند و باعث تشویق به پیاده‌روی بیشتر می‌شود. در معیار عملکردی و کاربری، بیشتر پاسخ‌دهندگان در مورد سؤال نقش قلعه والی و پارک و ... در استفاده از خیابان پاسداران، گزینه خیلی زیاد را انتخاب کرده‌اند که بیانگر این موضوع است که خیابان پاسداران در صورت فراهم شدن شرایط مطلوب برای پیاده‌روی، می‌تواند به فضای شهری مناسبی در شهر ایلام تبدیل شود.



جدول شماره (۵). توزیع درصد پاسخگویان به سؤالات پرسشنامه براساس معیار کاربری و عملکردی

ردیف	طیف لیکرت	درصد فراوانی
۱	خیلی کم	۱۸/۴
۲	کم	۲۵/۹
۳	زیاد	۲۸/۳
۴	خیلی زیاد	۲۷/۴
	جمع کل	۱۰۰

### ۳-۱. کیفیت معیار اجتماع پذیری و فرهنگ

در طراحی نباید همه فضاها در حد کمال ساخته و پرداخته شود؛ بلکه باید جایی برای مشارکت و تأثیرگذاری انسان‌ها در فضای شهری باقی گذاشت و حس مشارکت را به نوعی در بین آنها تقویت کرد (پاکزاد، ۱۳۹۱: ۱۵۳). در جهت مشارکت مردم هم باید برای آنها زمینه آزادی فعالیت و حق انتخاب را فراهم کرد هم به آنها اجازه تغییرات در محیط را داد.

مشارکت مردمی به معنای حضور به هم رسانیدن آزادانه، بهره‌وری درست و عادلانه از مکان و آزادانه دخالت داشتن در شکل‌گیری شهر است (آسیابی، ۱۳۸۹: ۲۳۵). فضاهای عمومی موفق فرصت‌هایی برای درجات مختلف درگیر شدن با فضا؛ همچنین درگیر نشدن و عدم برقراری ارتباط با دیگران را مطرح می‌کنند. طراحی فضای عمومی می‌تواند فرصت‌هایی را برای ایجاد تماس به وجود آورد یا از آن جلوگیری کند (کارمونا و دیگران، ۱۳۹۱: ۳۳۲).

بر اساس یافته‌های جدول شماره (۶)، ۶/۰۷ درصد از پاسخ‌دهندگان مورد نظر، میزان کیفیت معیار اجتماع‌پذیری و فرهنگ محور پاسداران را خیلی کم، ۱۹/۵۵ درصد کم، ۴۷/۶۶ درصد زیاد، ۲۶/۷۲ درصد خیلی زیاد می‌دانند؛ بدین ترتیب می‌توان اظهار داشت اکثر پاسخ‌دهندگان معتقد هستند که میزان اجتماع‌پذیری و فرهنگ محور پاسداران زیاد است. قرارگیری المان‌ها و عناصر جذاب در محیط و امکان حضور یافتن در کنار آنها و اظهار نظر کردن سبب می‌شود که افراد در موقعیت برقراری تعامل با دیگران قرار بگیرند. این امکان همچنین با چیدمان مناسب نیمکت‌ها و طراحی مناسب فضاهای نشستن

نیز امکان‌پذیر است. چیدمان نیمکت‌ها به صورت منحنی می‌تواند یک روش مطلوب باشد. برخی از افراد برای گذران اوقات فراغت به محور پاسداران شهر ایلام مراجعه می‌کنند؛ اما به موقعیت‌های اجتماعی و میان‌کنش‌های متعارف اجتماعی‌ای نمی‌رسند که حاصل آنها باید کاهش تنش‌های اجتماعی، سالم‌تر شدن فضای شهری و انسجام بیشتر باشد.

جدول شماره (۶). توزیع درصد پاسخگویان به سؤالات پرسشنامه

بر اساس معیار اجتماع‌پذیری و فرهنگ

درصد فراوانی	طیف لیکرت	ردیف
۶/۰۷	خیلی کم	۱
۱۹/۵۵	کم	۲
۴۷/۶۶	زیاد	۳
۲۶/۷۲	خیلی زیاد	۴
۱۰۰	جمع کل	

## ۲. تحلیل یکپارچه SWOT

در پژوهش حاضر به منظور سنجش وضعیت، از ماتریس سوات که یک چارچوب مفهومی برای شناسایی و تحلیل تهدیدها و فرصت‌ها در محیط خارجی و ارزیابی ضعف‌ها و قوت‌های درونی یک سیستم است، استفاده گردیده که در طراحی آن، مؤلفه‌های کلیف ماتین در نظر گرفته شده است (جدول شماره ۷).





## جدول شماره (۷). تحلیل یکپارچه SWot

<ul style="list-style-type: none"> <li>- وجود پوشش گیاهی مطلوب</li> <li>- هویت تعریف شده خیابان در ذهن شهروندان به دلیل قدمت تاریخی و فضای سبز</li> </ul>	نقاط قوت	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- عدم وجود فعالیت‌های متنوع در طول شبانه‌روز</li> <li>- عدم مکان‌یابی صحیح مبلمان در طول خیابان</li> <li>- تداخل حرکت سواره و پیاده و محدودیت جابجایی برای افراد ناتوان و معلول</li> </ul>	نقاط ضعف	عوامل درونی
<ul style="list-style-type: none"> <li>- پتانسیل موجود جهت به وجود آوردن کیفیت‌های فضایی مناسب</li> <li>- پتانسیل تقویت عناصر نشانه‌ای شاخص در طول محور</li> <li>- امکان تقویت حضورپذیری و پیاده‌روی</li> </ul>	نقاط فرصت	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- نادیده گرفتن امنیت پیاده و اولویت ندادن به آن در تردد</li> <li>- کاهش حس تعلق به مکان</li> <li>- عدم تعریف خیابان به عنوان محور تفریحی، تاریخی و گردشگری در سطح شهر</li> </ul>	نقاط تهدید	عوامل بیرونی

## ۳. آزمون فرضیه تحقیق

به منظور بررسی رابطه بین متغیرهای مستقل و وابسته و بررسی فرضیه‌های تحقیق با استفاده از نرم‌افزار SPSS، از آزمون ضریب همبستگی پیرسون استفاده شد. فرضیه: به نظر می‌رسد طراحی خلاقانه فضای شهری پیاده‌مدار منطبق بر نیازهای شهروندان می‌تواند علاوه بر جذابیت آن باعث ارتقای رفتارهای اجتماعی و فرهنگی مردم می‌شود.

$H_0$  = بین فضای شهری پیاده‌مدار و ارتقای رفتارهای اجتماعی و فرهنگی، رابطه‌ای وجود ندارد.

$H_1$  = بین فضای شهری پیاده‌مدار و ارتقای رفتارهای اجتماعی و فرهنگی، رابطه‌ای وجود دارد.

جدول شماره (۸). نتایج حاصل از آزمون معناداری ضریب همبستگی رابطه

بین فضای شهری پیاده‌مدار و کیفیت محیط شهری

Correlations			
متغیرها		فضای شهری پیاده‌مدار	ارتقای رفتارهای اجتماعی و فرهنگی
فضای شهری پیاده‌مدار	سطح همبستگی	۱	۰/۳۷۶
	سطح معناداری فراوانی	- ۳۶۰	۰/۰۰۰
ارتقای رفتارهای اجتماعی و فرهنگی	سطح همبستگی	۰/۳۷۶	۱
	سطح معناداری فراوانی	۰/۰۰۰ ۳۶۰	- ۳۶۰

(Correlation is significant at the ۰/۰۱ level (۲-tailed)

نتایج حاصل از ضریب همبستگی پیرسون با مقدار ۰/۳۷۶ و سطح معناداری  $\text{sig}=۰/۰۰۰$  حاکی از پذیرش فرضیه H1 است؛ بدین معنی که مقدار Sig برابر با ۰/۰۰۰ می‌باشد؛ با توجه به اینکه این مقدار از ۰/۰۱ کوچک‌تر است، می‌توان نسبت ضریب همبستگی را معنادار دانست. فرضیه پژوهش پذیرفته می‌شود؛ بدین معنی که بین طراحی فضاهای شهری پیاده‌مدار و ارتقای رفتارهای اجتماعی و فرهنگی، رابطه معنادار و مثبتی وجود دارد و می‌توان گفت که طراحی فضاهای شهری پیاده‌مدار می‌تواند علاوه بر جذابیت، باعث ارتقای رفتارهای اجتماعی و فرهنگی نیز شود.

### رگرسیون فرضیه

مدل برآزش رگرسیونی عوامل تأثیرگذار در طراحی فضاهای شهری پیاده‌مدار و ارتقای رفتارهای اجتماعی و فرهنگی محدوده مورد مطالعه نشان می‌دهد که مؤلفه طراحی فضاهای شهری پیاده‌مدار در جهت ارتقای رفتارهای اجتماعی و فرهنگی (از نظر متغیرهای کالبدی و راحتی، کاربری و عملکرد، فرهنگ و اجتماع‌پذیری) خیابان پاسداران شهر ایلام، ۰/۴۵۵ تأثیر مثبت داشته است.



جدول شماره (۹). تحلیل واریانس عوامل تأثیرگذار در طراحی خلاقانه فضای شهری  
منطبق بر نیازهای اجتماعی محدوده مورد مطالعه

اشتباه معیار	ضریب تعیین تصحیح شده	ضریب تعیین	ضریب همبستگی چندگانه
۷/۱۱۵۱۲	۰/۱۶۱	۰/۱۶۸	۰/۴۱۰ <sup>a</sup>

با بهره‌گیری از نرم‌افزار SPSS و استفاده از مدل رگرسیونی چندگانه، عوامل و شاخص‌های تأثیرگذار در طراحی فضاهای شهری پیاده‌مدار محدوده مورد مطالعه مشخص شد و نتایج حکایت از آن دارد که رابطه طراحی فضاهای شهری پیاده‌مدار در جهت ارتقای رفتارهای اجتماعی و فرهنگی (از نظر متغیرهای کالبدی و راحتی، کاربری و عملکرد، فرهنگ و اجتماع‌پذیری) معنادار می‌باشد.

جدول شماره (۱۰). تحلیل واریانس مبتنی بر وجود رابطه خطی بین فضای شهری  
پیاده‌مدار و کیفیت محیط شهری

مؤلفه‌ها	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	آماره آزمون F	سطح معناداری
اثر رگرسیونی	۳۶۴۰/۶۳۲	۳	۱۲۱۳/۵۴۴	۲۳/۹۷۱	۰/۰۰۰ <sup>b</sup>
باقیمانده	۱۸۰۲۲/۴۶۸	۳۵۶	۵۰/۶۲۵		
کل	۲۱۶۶۳/۱۰۰	۳۵۹			

جدول شماره (۱۱) نشان می‌دهد که مؤلفه‌های کالبدی و راحتی، کاربری و عملکرد، فرهنگ و اجتماع‌پذیری با سطح معناداری کمتر از ۰/۰۵ بر طراحی فضای شهری پیاده‌مدار اثرات مستقیم دارند. با نگاهی به مقادیر بتا روشن است که یک واحد تغییر در انحراف معیار مؤلفه‌های کالبدی و راحتی، کاربری و عملکرد، فرهنگ و اجتماع‌پذیری به ترتیب با ۰/۲۶۱، ۰/۴۰۴ و ۰/۹۸۸ موجب توسعه خیابان مورد مطالعه در ابعاد مختلف خواهد شد.

جدول شماره (۱۱). ضریب شدت روابط میان مؤلفه‌های فضاهای شهری پیاده‌مدار (مستقل) در جهت ارتقای رفتارهای مردم و ارتقای کیفیت فضای شهری از نظر متغیرهای کالبدی و راحتی، کاربری و عملکرد، فرهنگ و اجتماع‌پذیری (وابسته)

سطح معناداری	T	ضریب غیراستاندارد		ضریب استاندارد	متغیرها
		BETA	خطای استاندارد	B	
۰/۰۰۰	۲۳/۶۸۴		۱/۶۹۸	۴۰/۲۲۱	عرض از مبدأ
۰/۰۸۵	۱/۷۲۷	۰/۰۹۹	۰/۱۵۱	۰/۲۶۱	کالبدی و راحتی
۰/۰۷۴	۱/۷۸۹	۰/۱۱۰	۰/۲۲۶	۰/۴۰۴	کاربری و عملکرد
۰/۰۰۰	۵/۳۴۰	۰/۲۹۴	۰/۱۸۵	۰/۹۸۸	فرهنگ و اجتماع‌پذیری

### نتیجه‌گیری

با توجه به آنچه در این پژوهش مورد بحث و ارزیابی قرار گرفت، فضاهای شهری پیاده‌مدار، مکان‌هایی برای حضور شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی است که پرداختن به کیفیات آنها تعاملات اجتماعی و فرهنگی را به حداکثر می‌رساند. در این راستا، نخست مبانی نظری معیارهای طراحی تدوین شد. با بررسی این معیارها و تحلیل آنها در خیابان پاسداران شهر ایلام این نتیجه به دست آمد که هم‌اکنون ازدحام ترافیک سواره و پیاده به عنوان مهمترین معضل در این محدوده شهر دیده می‌شود و ساکنان آن از سطح پایین بودن تعاملات اجتماعی و فرهنگی در فضاهای همگانی شهری رنج می‌برند که این امر سبب حضور کم پیاده‌ها در فضاهای شهری شده است. با توجه به اینکه دهه‌ها تلاش مسئولان برای مقابله با ازدحام ترافیک و مسائل ناشی از آن در شهر ایلام و اقداماتی هرچند بسیار کم در باب رفع نیاز اجتماعی و فرهنگی شهروندان از طریق فضاسازی و تجهیز خیابان‌ها ناکام بوده است؛ مناسب‌سازی فضای شهری پیاده‌مدار و تجهیز مسیر می‌تواند علاوه بر پاسخگویی به نیازهای شهروندان، با تأثیر مستقیم موجب ارتقای رفتارهای اجتماعی و فرهنگی مردم و افزایش قابلیت حضورپذیری فضا شود.



جدول شماره (۱۲). راهبردها، راهکارها و سیاست‌های اجرایی

هدف اصلی	اهداف خرد	راهبردها	راهکار - سیاست اجرایی	
شناسایی شاخص‌های مؤثر بر دستیابی به پایداری اجتماعی و فرهنگی از طریق فضاهای شهری پیاده‌مدار و توجه به نیازهای شهروندان در محیط شهری	ارتقای کیفیت کالبدی - راجعی	طراحی مناسب جداره و پردازش معماری سنتی نماها	- طراحی معماری مناسب، ایجاد بدنه‌های هماهنگ و حفظ بناهای باارزش - حذف الحاقات نامطلوب بصری در نماهای موجود و ایجاد رواق برای سایه‌اندازی	
		ایجاد فضاهای مکث و نشستن و تماشا در محور	- مناسب‌سازی و استقرار میلمان شهری در محور به گونه‌ای که مشوق حضور کاربران در محور شود. - روشنایی و نورپردازی محور	
		جمع‌آوری آب‌های سطحی و نظام بخشیدن به خدمات مربوط به بهداشت خیابان	- اتخاذ روش‌های نوین برای دفع آب‌های سطحی و کاهش آلودگی زیست‌محیطی از طریق طراحی مناسب مسیرهای دفع آب (روبوته بودن جوی‌ها؛ توجه به شیب خیابان و ...)	
		طراحی خیابان‌هایی با عرض کافی پیاده‌روها برای تمامی کاربردهای مورد نیاز پیاده‌رو	- آرام‌سازی و کاهش بار ترافیکی مسیرهای سواره در مجاورت فضای پیاده‌راه به منظور کاهش آلودگی صوتی، بصری و هوا - استفاده از مصالح سخت و کف‌سازی‌هایی که منجر به کاهش سرعت اتومبیل‌ها شود	
	ارتقای کیفیت کاربری و عملکردی	افزایش رونق اقتصادی محور با ایجاد عملکردهای متنوع و فضای پویا	ایجاد کاربری‌های متنوع به منظور پاسخگویی به نیاز اقشار مختلف اجتماعی با تأکید بر کاربری‌های سازگار و در نظر گرفتن کاربری‌های شبانه‌روزی و فعال و افزایش تعاملات - بررسی منابع تأمین بودجه به منظور پرکردن خلأهای موجود در مورد پیاده‌روها	- ایجاد کاربری‌های متنوع به منظور پاسخگویی به نیاز اقشار مختلف اجتماعی با تأکید بر کاربری‌های سازگار و در نظر گرفتن کاربری‌های شبانه‌روزی و فعال و افزایش تعاملات - بررسی منابع تأمین بودجه به منظور پرکردن خلأهای موجود در مورد پیاده‌روها
		اجرای اصلاحاتی در خصوص مسیریابی عابران پیاده در صورت نیاز و ایجاد نشانه‌هایی برای راهنمایی و مسیریابی	- ایجاد نشانه‌های هویت‌بخش و ایجاد المان با اصالت بافت (تاریخی - مذهبی - فرهنگی) - تقویت حس جهت‌یابی پیاده‌ها و خوانایی معبر از طریق افزایش نشانه‌های بصری خوانا و استفاده از علائم و نمادها	
		رعایت ضوابط طراحی برای تبدیل مسیر به فضایی قابل دفاع	- توزیع متعادل کاربری‌های متنوع از نظر زمانی و مخاطبان (زنان، کودکان، معلولین، افراد مسن و ...)	
		ایجاد شرایطی برای حضور و فعالیت گروه‌های مختلف اجتماعی (سنی و جنسی و سلامت جسمی و ...) و در نظر گرفتن نیازهای مختلف آنها	- حفظ و تقویت مکان‌های فعالیتی پرمراجعه در ساعات پایانی روز در پیاده‌راه و ایجاد امنیت و سرزندگی اجتماعی - انعطاف‌پذیر کردن فضای خیابان عابرمدار و در نظر گرفتن مسیر دوچرخه و تشویق مردم به استفاده از آن	
		افزایش حس تعلق ساکنان به منظور نظارت بیشتر بر فضا	- افزایش نسبی جمعیت ساکن و بازگرداندن ساکنان اصیل و قدیمی به منطقه از طریق ارتقای کیفیت زندگی در محله‌ها و تقویت حس تعلق مردم به مکان - افزایش حس تعلق در شهروندان از طریق مشارکت در فعالیت‌هایی نظیر زیباسازی خیابان	
		ایجاد رهنمودهایی در مورد امنیت و قابلیت دسترسی به مکان‌های فرهنگی و اجتماعی	- زمینه‌سازی و توسعه عرصه‌های تعاملات اجتماعی و فرهنگی - توسعه فرهنگ استفاده از حالت‌های پایدارتر حمل و نقل همچون پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری و افزایش آگاهی‌های اکولوژیکی مردم شهر ایلام - تقویت و تأکید بر فضاهای فرهنگی از قبیل کتابخانه پارک کودک؛	

منابع و مأخذ  
الف) فارسی

- آسیابی، محمد؛ (۱۳۸۹)، میادین شهری، معنا و مفهوم تا واقعیت آن در شهرهای ایران، تهران: طحان و هله.
- پاکزاد، جهانشاه؛ (۱۳۹۱)، مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری، چ پنجم، تهران: شهیدی.
- \_\_\_\_\_؛ (۱۳۸۶)، سیر اندیشه‌ها در شهرسازی (۲)، از کمیت تا کیفیت، تهران: شرکت عمران شهرهای جدید.
- \_\_\_\_\_؛ (۱۳۸۵)، مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری، تهران: شهیدی.
- چرخ‌چیان، مریم و عبدالهادی دانشپور؛ (۱۳۸۸)، «بررسی مؤلفه‌های طراحی فضاهای عمومی پاسخگو»، جغرافیا و برنامه‌ریزی دانشگاه تبریز، سال چهاردهم، شماره ۳۰.
- حیدری، شاهین؛ (۱۳۸۸)، در جست‌وجوی هویت شهری ایلام، تهران: مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری.
- دانش‌پور، عبدالهادی و مریم چرخ‌چیان؛ (۱۳۸۶)، «فضاهای عمومی و عوامل مؤثر بر حیات جمعی»، باغ نظر، شماره ۷، صص ۱۹-۲۸.
- شجاعی، دلارام و پروین پرتوی؛ (۱۳۹۴)، «عوامل مؤثر بر ایجاد و ارتقای اجتماع‌پذیری در فضاهای عمومی با مقیاس‌های مختلف شهر تهران (نمونه موردی: فضاهای عمومی دو محله و یک ناحیه در منطقه ۷ تهران)»، باغ نظر، سال دوازدهم، شماره ۳۴.
- عباس‌زادگان، مصطفی؛ (۱۳۸۴)، «ابعاد اجتماعی - روانشناختی فضاهای شهری»، علوم مهندسی، شماره ۱۶، صص ۶۰-۵۰.
- فرخی، مریم؛ (۱۳۸۹)، «پیاده‌راه تاریخی تربیت تبریز»، اولین همایش توسعه پایدار شهری در ایران، دانشگاه تهران.
- قربانی، رسول و محمد جام کسری؛ (۱۳۸۹)، «جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیای مراکز شهری (مطالعه موردی: پیاده‌راه تربیت مدرس)»، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، شماره ۶، صص ۷۲-۵۵.



- کارمونا، متیو، تیم هیت، تنراک و استون تیزدل؛ (۱۳۹۱)، مکان‌های عمومی فضاهای شهری: ابعاد گوناگون طراحی شهری، ترجمه فریبا قرائی، مهشید شکوهی، زهرا اهری و اسماعیل صالحی، چ دوم، تهران: نشر دانشگاه هنر تهران.
- کاشانی‌جو، خشایار؛ (۱۳۸۵)، «اهمیت فضاهای پیاده در شهرهای هزاره سوم: جستارهای شهرسازی»، علوم اجتماعی، سال پنجم. شماره‌های ۱۷ و ۱۸.
- لنگ، جان؛ (۱۳۸۷)، طراحی شهری، ترجمه حسین بحرینی، چ دوم، تهران: دانشگاه تهران.

#### ب) انگلیسی

- Cohen, N. (Ed). (۲۰۱۱). Green cities: An A to-Z guide (Vol. ۴).
- Cratan, F. (۲۰۰۸). Side Walk in Urban Planning. London, ۸۱.
- Risser, R & Chaloupka, C. (۲۰۱۰). Need. Paper for PQN Working Group ۴: August ۲۰۱۰.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی