



Journal of Urban Environmental Policy

Vol 2, No 5, Spring 2022

p ISSN: 2783-3496 - e ISSN: 22783- 3909

<http://juep.iaushiraz.ac.ir/>

DOR: 20.1001.1.27833496.1401.2.5.5.8

Research Paper

Investigating the policies of the impact of sidewalks on the quality of housing (Case study of Bu Ali sidewalk in Hamedan)

Mahdi Motahari Tabar¹: PhD student in Urban Planning of Islamic Azad University, Kerman, Iran.

Mahdieh Hosseini nia: Assistant professor, Zarand Branch, Islamic Azad University, Kerman, Iran

Received: 2022/01/13 PP: 73- 86 Accepted: 2022/03/01

Abstract

The entry of cars into cities created more comfort for humanity, and this caused many changes in the daily lives of human beings. It has created many changes in the place of residence, the quality of the living space in various dimensions of social, cultural, environmental, economic and so on. However, with the involvement of all aspects of life in industrial tools, the need for cities to become human-centered was felt, and one of the dimensions of this approach is the creation of pedestrian streets in the city center. It includes access to the services needed by pedestrians, but before turning these sidewalks into sidewalks for residents, a solution must be considered so that the project has a good and acceptable quality for citizens. It is a case. Field method, library studies and questionnaire and field survey have been used to collect research data and assess users' opinions. In data analysis, SPSS software is used. According to the results, it was found that Bu Ali sidewalk complies with many criteria and indicators of sidewalk construction, but there are a series of issues and problems that have the potential of this sidewalk to improve the quality of housing can be solved and followed. Can play a key role. The objectives of the research are to improve access, development of public parking, lighting, rehabilitation of worn-out textures, urban furniture, a view of cultural interaction, security, social welfare, increase tourism, boom in handicraft sales, increase the prestige of the place, improve The livelihood of the people of the region is to reduce noise pollution, reduce pollution, increase green space.

Keywords: Sidewalk, quality of housing, Bu Ali sidewalk, Hamedan.

Citation: Mahdi Motahari tabar, Mahdieh Hosseini nia, (2022). Investigating the policies of the impact of sidewalks on the quality of housing (Case study of Bu Ali sidewalk in Hamedan), Journal of Urban Environmental Policy, Vol 2, No 5, Shiraz, PP 73- 86.

¹. **Corresponding author:** Mahdi Motahari tabar, **Email:** m.mahdimotaharitarbar@gmail.com, **Tell:** +989104673474

Extended Abstract

Introduction:

With the entry of cars into cities, more comfort was created for humanity, and this caused many changes in the daily lives of human beings. It has caused many changes in the residence, the quality of the living space in various dimensions of social, cultural, environmental, economic and so on. The approach and method of dealing with these issues is inconsistent with the philosophy of human sociality, the return to human-centered life in the city. One of the dimensions of this approach is the creation of pedestrian streets in the city center. Pedestrian orientation is a favorable condition for pedestrians to be able to walk around the city easily. This feature includes aspects such as connectivity, readability, safety and security, and access to the services needed by pedestrians. It is closed to the movement of the cavalry or is completely dedicated to the movement of pedestrians. Pedestrian paths can be defined as roads that are far from the sidewalks and are used by a wide range of users, including pedestrians, runners, cyclists, etc. Pedestrians are passages with the highest level of social role in which there is complete control with pedestrians and motor vehicles are used only to serve the current life in the passage. and act as a meeting place (both self-planned and self-planned), and provide a space for business, music, art, and other social and cultural activities. Having this place is a necessity for urban life today. Currently, the existing sidewalks face problems and problems, such as traffic problems (motorcycle movement and stopping cars on the sidewalk, etc.), physical problems (level difference in the sidewalk, lack of He mentioned the communication bridge, destruction or unsuitability of the floor, etc.) and service issues These issues in themselves can have a direct impact on the quality of the people living in those areas, both good and bad. Before turning these passages into sidewalks for the residents, a solution must be considered so that the desired plan has a good and acceptable quality for the citizens.

Methodology:

The present study is descriptive-analytical and combined with case study. Field method, library studies and questionnaire and field survey have been used to collect research data and assess users' opinions. SPSS software and t-test were used in data analysis.

Results and discussion:

In conclusion, the present study shows that the excessive concentration of commercial-service uses in the center of Hamadan during the past four decades on the one hand and the single-center radial pattern of Hamadan on the other hand causes the over-expansion of car travel and decline The quality of housing in the city center.

Conclusion:

According to the studies conducted in 5 main indicators of this research, these results have been achieved. In the functional and functional component, security is in the first place, and after the implementation plan, it has significantly improved. In the second place, there are religious celebrations and rituals that people had a positive opinion of, and in the second place, they are retailers. In terms of business and taking the average was at the bottom. In the social and cultural component, improving the social status is at the highest percentage of satisfaction and then the impact on daily life and the lowest score is related to improving the cultural status that should be considered more. In the traffic component - access, lack of attention to commercial shops to bring and take goods, lack of attention to medical centers that are mostly located in this part of the city, lack of parking, which has caused the traffic load in the area to be pulled to the area where people live Lack of proper green space are the weaknesses of Bu Ali sidewalks. In the physical component, the quality of the street view has already improved and gives a better feeling to citizens and residents, and also the sidewalk has good urban furniture. We can point to the sky line and the existence of inappropriate signs. In the aesthetic component of the Bu Ali sidewalk in Hamedan, it is one of the components that has attracted the level of people's satisfaction, which includes: proportions, rhythm, scale and complexity, color, order, color, skyline, geometry, variety of urban furniture, physiognomy and, Landscape, Lighting pointed out lighting. In the economic component, tourist attraction is at the highest level of satisfaction, followed by a reduction in transportation costs. By reducing the burden of heavy motor traffic, reducing air pollution, reducing medical costs, increasing shop sales, increasing retail sales, attracting tourists and so on. So that now the congestion of car and pedestrian traffic is the most important. problem of the city center and the residents of the region. This has had many economic, social and environmental consequences for the residents. Considering the decades of efforts of traffic engineering officials to deal with traffic congestion and its problems in the city of Hamadan and its center by increasing the street traffic lines as much as possible and equipping the streets to maximize the speed and flow of traffic as well as construction Parking failed and resulted in further deterioration of the physical environment and reduced livability of the city.



فصلنامه سیاست‌گذاری محیط شهری

دوره ۲، شماره ۵، بهار ۱۴۰۱

شاپا چاپی: ۳۴۹۶-۲۷۸۳- شاپا الکترونیکی: ۳۹۰۹-۲۷۸۳

<http://juep.iaushiraz.ac.ir/>

DOR: 20.1001.1.27833496.1401.2.5.5.8

مقاله پژوهشی

بررسی سیاست‌های ایجاد پیاده راه در افزایش کیفیت سکونت شهروندان (نمونه موردی: پیاده راه بوعلی شهر همدان)

مهدی مطهری تبار^۱: دانشجوی دکتری شهرسازی، واحد کرمان، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمان، ایران
مهديه حسینی نیا: استادیار گروه شهرسازی، واحد زنند، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمان، ایران

دریافت: ۱۴۰۰/۱۰/۲۳ صص ۸۶-۷۳ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۲/۱۰

چکیده

ورود اتومبیل به داخل شهرها آسایش بیشتر برای بشریت ایجاد شد و این امر باعث ایجاد تغییرات بسیاری در زندگی روزمره انسان‌ها گشت. ساختار کلی شهرها تغییر کرد و خیابان‌کشی‌ها فضا‌های پیاده را کم‌رنگ‌تر کرد و این امر به خودی خود باعث تغییرات زیادی در محل سکونت، کیفیت فضای سکونت در ابعاد گوناگون اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی، اقتصادی و غیره به وجود آورده است. اما با گذشتن با درگیر شدن تمام جنبه‌های زندگی به ابزارات صنعتی نیاز به انسان محور شدن شهرها احساس گشت و یکی از ابعاد این رویکرد ایجاد خیابان‌های مخصوص پیاده در مرکز شهر است این ویژگی، جنبه‌های همچون اتصال، خوانایی، ایمنی و امنیت و دسترسی به خدمات موردنیاز افراد پیاده را در برمی‌گیرد اما قبل از تبدیل شدن این معابر به پیاده راه برای ساکنان باید فکر چاره‌اندیشیده شود تا طرح مورد نظر دارای کیفیت خوب و قابل قبولی برای شهروندان گردد. پژوهش حاضر توصیفی-تحلیلی و ترکیبی با بررسی نمونه موردی است. برای گردآوری داده‌های پژوهش و سنجش نظر کاربران از روش میدانی، مطالعات کتابخانه‌ای و پرسشنامه و پیمایش میدانی استفاده شده است. در تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار SPSS استفاده شده است. طبق نتایج بدست آمده مشخص گردید که پیاده راه بوعلی با بسیاری از معیارها و شاخص‌های پیاده راه سازی مطابقت دارد اما یک سری مسائل و مشکلات وجود که با دارا بودن پتانسیل این پیاده راه در جهت ارتقا کیفیت سکونت قابل حل و پیگیری آن‌ها می‌تواند نقش اساسی ایفا کند. اهدافی که پژوهش مورد نظر دنبال می‌کند، بهبود دسترسی‌ها، توسعه پارکینگ عمومی، نورپردازی، احیای بافت فرسوده، مبلمان شهری، نمای یک دست تعامل فرهنگی، امنیت، رفاه اجتماعی، افزایش گردشگری رونق فروش صنایع دستی، افزایش اعتبار محل، بهبود معیشت افراد منطقه، کاهش آلودگی صوتی، کاهش آلاینده‌ها، افزایش فضای سبز می‌باشد.

واژه‌های کلیدی: پیاده راه، کیفیت سکونت، پیاده راه بوعلی، همدان.

استناد: مهدی مطهری تبار، مهديه حسینی نیا (۱۴۰۰): بررسی سیاست‌های ایجاد پیاده راه در افزایش کیفیت سکونت شهروندان (نمونه موردی: پیاده راه بوعلی شهر همدان)، فصلنامه سیاست‌گذاری محیط شهری، دوره ۲، شماره ۵، شیراز، صص ۸۶-۷۳.

^۱ نویسنده مسئول: مهدی مطهری تبار، پست الکترونیک: motaharitabar@gmail.com تلفن: ۰۹۱۰۴۶۷۳۴۷۴

مقدمه:

با ورود اتومبیل به داخل شهرها آسایش بیشتر برای بشریت ایجاد شد و این امر باعث ایجاد تغییرات بسیاری در زندگی روزمره انسان ها گشت. ساختار کلی شهر ها تغییر کرد و خیابان کثی ها فضا های پیاده را کم رنگ تر کرد و این امر به خودی خود باعث تغییرات زیادی در محل سکونت، کیفیت فضای سکونت در ابعاد گوناگون اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی، اقتصادی و غیره به وجود آورده است. رویکرد و روش مقابله با این مسائل ناهمگون با فلسفه اجتماعی بودن انسان، بازگشت به زندگی انسان محور در فضای شهر است. یکی از ابعاد این رویکرد ایجاد خیابان های مخصوص پیاده در مرکز شهر است. پیاده مدار بودن، شرایط مساعدی است که افراد پیاده به آسانی قادر به گردش در شهر می باشند. این ویژگی، جنبه های همچون اتصال، خوانایی، ایمنی و امنیت و دسترسی به خدمات مورد نیاز افراد پیاده را در بر می گیرد. خیابان پیاده، بخشی از فضای شهر است که به دلیل دارا بودن برخی ظرفیت های خاص، در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده است و یا به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می یابد. (Kashani Joo, 2006) مسیرهای پیاده را می توان به عنوان راه هایی که به دوراز معابر سواره بوده و طیف وسیعی از کاربران شامل عابران، دوندگان، دوچرخه سواران و ... از آن استفاده می کنند، تعریف نمود. (San Diego Regional Planning Organization 1388, 100) پیاده راه ها، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی اند که در آن ها تسلط کامل با عابر پیاده بوده و از وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس دهی به زندگی جاری در معبر استفاده می شود. (Pakzad, 2007) و به عنوان یک محل ملاقات (هر دو خود به خود و برنامه ریزی شده) عمل می کنند، و فضایی برای تجارت، موسیقی، هنر، و دیگر فعالیت های اجتماعی و فرهنگی را فراهم می نمایند. وجود این مکان برای زندگی شهری امروز یک ضرورت است. در حال حاضر پیاده راه های موجود با مسائل و مشکلاتی مواجه هستند که از آن جمله می توان به مسائل ترافیکی (حرکت موتورسیکلت و توقف اتومبیل در معبر پیاده و...)، مسائل کالبدی (اختلاف سطح در معبر پیاده، فقدان پل ارتباطی، تخریب و یا نامناسب بودن کف و...) و مسائل خدماتی (فقدان محل نشستن و آب خوری در معبر پیاده، کمبود روشنایی و...) اشاره نمود. این مسائل به خودی خود می تواند در کیفیت محل سکونت افراد که در آن مناطق زندگی می کند تاثیر مسقیم بگذارد چه از جنبه های خوب و بد. قبل از تبدیل شدن این معابر به پیاده راه برای ساکنان باید فکر چاره اندیشیده شود تا طرح مورد نظر دارای کیفیت خوب و قابل قبولی برای شهروندان گردد.

مبانی نظری:

کیفیت محیطی: کیفیت سکونت موضوع اصلی بسیاری از تحقیقات در رشته های گوناگون علمی بوده است کیفیت زندگی شهری در بر گیرنده ابعادی روانی ای است که شاخص هایی همچون رضایت، شادمانی و امنیت را در بر می گیرد. در برخی موارد رضایت های اجتماعی نیز نامیده می شود. همچنین ابعاد محیطی که در بر گیرنده سنجه هایی همچون مسکن، دسترسی به خدمات و امنیت محیطی است. از جنبه های دیگر در بر گیرنده توجه به فرصت های اجتماعی، امید های اشتغال، ثروت و اوقات فراغت است. رضایتمندی سکونت از آنجا که بخشی از حوزه رضایتمندی از زندگی در معنای عام می باشد؛ یکی از مطالعه شده ترین موضوعات در زمینه محیط مسکونی محسوب می شود. این مفهوم نشانه ای مهم مبنی بر وجود ادراکات مثبت ساکنان نسبت به کیفیت زندگی خویش تلقی می شود (Amerigo and Aragon, 1990: 5) بعد ذهنی کیفیت زندگی احساس رضایتمندی و نگرانی ساکنان از محیط سکونتشان می باشد. ارتقاء کیفیت زندگی در محله ها نیازمند دستیابی به معیارها و شرایطی است که آسایش و رضایتمندی شهروندان را از طریق برآوردن نیازهای مادی و روانی آنان فراهم آورد. (Clark, 2009, 10) بیان می کند که منظور از کیفیت زندگی در نظر گرفتن شاخص های اجتماعی، روانی و فرهنگی در روند توسعه و عمران است که به نیازها و انگیزه های اساسی انسان مربوط می شود. رویکردهایی که در زمینه رضایتمندی سکونت وجود دارند و اقداماتی که برای ارتقاء آن انجام می شوند مانند مناسب کردن قیمت خانه، سازگاری با محله، بهبود خدمات و...، زمینه هایی برای تولید کیفیت زندگی را به وجود می آورند. یکی از راه های افزایش کیفیت سکونت ایجاد پیاده راه است. پیاده راه ها اغلب در بافت های ارزشمند از لحاظ تاریخی، تجاری و یا فرهنگی ایجاد می شوند. جین جیکوبز در سال ۱۹۶۱ میلادی با انتشار کتابی به عنوان مرگ و زندگی شهر های بزرگ آمریکا در مورد تاثیر خیابان ها بر مراودات اجتماعی، امنیت شهری و سرزندگی محیطی می پردازد. از نظر جین جیکوبز کیفیت محیطی خوب شامل: استفاده از کاربری های مختلف در یک ناحیه، توجه به عنصر محیط، استفاده از بلوک های کوچک شهری، انعطاف پذیری فضای محیطی است.

(Jane Jacobs, The Life and Death of America's Big Cities, 2007) کوبین لینچ در کتاب تئوری شکل خوب شهر به ارتقاء کیفیت محیطی پنج معیار را ذکر می کند: سرزندگی (به مفهوم امکان بقای زیست شناختی و جامعه شناختی انسان در محیط شهر) ، حس (به معنی نقش انگیزی ذهنی و معنا دار بودن مکان های شهری) ، سازگاری (به مفهوم انتباق فرم شهری با فعالیت های گوناگون

و مدارهای رفتاری) ، دسترسی (به مفهوم سهولت نفوذ فیزیکی به بخش های مختلف شهری) و کنترل و نظارت (به مفهوم فراهم آوردن امکان انتخاب و مداخله شهروندان در امور مختلف) است. که این معیار ها می تواند در هنگام طراحی شهری برای ارتقاء کیفیت محیط مورد استفاده قرار گیرد. (Kevin Lynch, Theory of the Good Shape of the City, 2002) ویولیچ در مقاله ای تحت عنوان قرائت شهری و طراحی مکان های شهری کوچک در سال ۱۹۸۳ کیفیات ر به ترتیب فهرست می کند: قرائت پذیری محیط ، آزادی انتخاب ، ایجاد انگیزش ، زندگی اجتماعی در مقابل زندگی خصوصی ، اهمیت به میراث فرهنگی و پیوند های بومی (Violich, Urban Reading and the Design of Small Urban Places, 1983) کولمن در مقاله فرصت های برای نو آوری در آموزش شهری در ۱۹۷۸ به مجموعه ای کیفیت ها در افزایش کیفیت محیطی اشاره می کند که عبارتند از: حفظ و احیای بناه های تاریخی، طراحی پیاده راه ، محیط فرهنگی، محیط طبیعی و معماری های با ارزش. در بیانیه مانیفست آن جیکوبز و دانلد ایلپارد سعی در ترویج مجموعه کیفیت ها برای محیط نموداند، که شامل : سرزندگی، هویت و کنترل، دسترسی، فرصت ها، تخیل و شادی، اصالت، زندگی اجتماعی، محیطی برای همه.

جدول ۱- دیدگاه نظریه پردازان

معیارهای کیفیت محیطی	دیدگاه های نظریه پردازان
کاربری های مختلف ، توجه به عنصر محیط ، بلوک های کوچک شهری، انعطاف پذیری فضا	جین جیکوبز
سرزندگی ، حس ، سازگاری ، دسترسی و کنترل و نظارت	کوبین لینچ
قرائت پذیری، آزادی ، انگیزش ، زندگی اجتماعی ، زندگی خصوصی، میراث فرهنگی	ویولیچ
حفظ و احیای بناه های تاریخی، محیط فرهنگی ، محیط طبیعی و معماری	کولمن
سرزندگی، شادی، فرصت ، هویت، محیطی برای همه	جیکوبز و دانلد ایلپارد

ماخذ: نگارندگان، ۱۴۰۰.

پیاده راه : پیاده راه ها، قسمتی از فضاهای شهری هستند که به دلیل دارا بودن برخی ظرفیت های خاص، در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملا بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می یابند. پیاده راه ها نه تنها جزو مهمترین فضاهای عمومی شهری محسوب می شوند، بلکه اساسا به منظور تداوم حیات شهری ضروری هستند. به همین دلیل، پیاده راه ها به عنوان عناصری خاطره انگیز و هویت بخش در شهرهای امروز شناخته می شوند (Kashani Joo, 2006). پیاده راه ها خیابان های محصور هستند که ترافیک سواره در آنها حذف شده و فقط وسایل نقلیه اضطراری به آن دسترسی دارند و کامیون های حمل بار در ساعات مشخص مجاز به تردد می باشند. در پیاده راه ها آزادی عمل انسان پیاده برای توقف ، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران زیاد است و به گفته بیو کانن آزادی حرکت عابرین پیاده در شهرها و فضاهای شهری نشانه خوبی از تمدن آن شهر است. حضور عابران پیاده در معابر شبکه دسترسی اثر زندگی بخش در کالبد شهر دارد و دارای دو جنبه اصلی می باشد ۱- سیستم حمل و نقل درون شهری ۲- فضایی برای ارتباطات و برخوردهای رو در روی اجتماعی، به طوریکه یکی از راه های تجدید حیات مدنی مراکز شهری پیاده راه ها هستند که نقش موثری در کشف و ادراک محیط کالبدی و اجتماعی شهر دارند و مظهر تمدن، هویت و مدنیت شهر هستند. (Asadollahi, Shiva, 2004) از میان اندیشمندان تاثیر گذار بر پیاده راه ها جیکوبز با انتقاد از تفکر مدرنیستی در رابطه با خیابان بر ایجاد امنیت و فضای خصوصی و عمومی تاکید می کند. گوردن کالن نیز در تاب منظر شهری به تایید جیکوبز و بر خلاف نظر معماران مدرنیست ، محیط شهری را در صورتی مطلوب می داند که حضور انسان به صورت پیاده در شهرها ممکن و مقیاس شهرها نیز انسانی باشد (Cullen 1999). راب کریر (۱۹۷۹) در کتاب فضای شهری. ساختار شهر را متشکل از خیابانی و میدان می داند و به نقش اجتماعی خیابان و نظارت اجتماعی در خیابان از طرف مردم توجه بیشتری دارد. او به لزوم ناماسازی جداره های خیابان و رعایت مقیاس انسانی در فضای خیابان نیز توجه می کند. وی معتقد به اهمیت ارزش های کلاسیک سنتی در کنار نیازهای معاصر بوده و از مخالفان شهرسازی مدرن است. پیاده راه ایرانی برای بهبود اقتصاد شهریه سلامت اجتماعی و کیفیت زیست محیطی محسوب می شود. به تعبیر دیگر پیاده راه ها در فضای شهری مکان هایی برای تقویت ارتباطات: فعال بودن حواس غیر بصری درک محیط از طریق حواس و تجدید حیات مدنی مرکز شهر می باشند (Malak, 2006). به عقیده پاکزاد پیاده مدار بودن فضا می تواند زندگی و سرزندگی را به مناطق مرکز شهر آورده و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در شهر کند که این امر باعث ارتقای سطح اقتصادی و اجتماعی و بهداشتی و تیز بهبود کیفیت زیست محیطی منطقه و با شهر می شود. در پیاده راه ها آزادی عمل انسان پیاده برای توقف. مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است. از این دو شهروندان به تدریج به حضور در شهر وانجام فعالیت های مدتی عادت کرده و رضایت بیشتری را در فضاهای شهری می گذرانند (Pakzad 2008). از دیگر نقش های مهمی که پیاده راه ها ایفا می کنند احیای بافت های تاریخی به وسیله حذف ترافیک می باشد که حتی

طبقات اجتماعی سابق را نیز به آن محله ها بازمی گرداند و هویت اجتماعی محل احیا می شود. همچنین با پیاده راه سازی در خیابان های شهری عادت شهروندی مردم تغییر کرده، رشد می کند به طوریکه زمان بیشتری را در فضاهای شهری گذرانده و این به نوبه خود به بهبود و ارتقا فرهنگ و عادت شهرنشینی از جمله رعایت حقوق دیگران و احساس مسئولیت در برابر جامعه کمک می کند. (Pakzad, 2008) مسیراهای پیاده را می توان به عنوان راه هایی که به دور از معابر سواره بوده و طیف وسیعی از کاربران شامل عابرین، دوندگان، دوچرخه سواران و ... از آن استفاده می کنند، تعریف نمود (San Diego Regional Planning Organization, 2009).

جدول ۲- دیدگاه نظریه پردازان و معیار های آن ها

معیارهای پیاده راه	دیدگاه های نظریه پردازان
پیاده روی ایجاد کننده بیشترین سطح تماس با یک مکان شهری است (Abbaszadeh and Tamri, 2012)	اشپرای رگن
تمرکز بر کاهش یا حذف اتومبیل در فضاهای شهری است. (3: Abbaszadeh and Tamri, 2012)	مایکل ای آرث
نقش اجتماعی، نظارت اجتماعی، نامسازی جداره های خیابان، رعایت مقیاس انسانی (Rob Carrier, 1979)	راب کریر
خصوصیات فیزیکی ادراک شده، زیبایی شناختی، (Burton, 2005)	برتون
بین فضای عمومی و خصوصی باید یک مرزبندی روشن وجود داشته باشد، ایجاد امنیت (Death of American Cities, 2007)	جین جیکوبز
امکان حضور پیاده مردم در شهرها، مقیاس انسانی شهرها (Cullen, 1998)	گوردن کالن
سرزندگی، انعطاف، ایمنی و امنیت در مسیر پیاده (Pakzad, 2006)	جهانشاه پاکزاد
تنوع کالبد، انعطاف پذیری، زیبایی شناسی و سلسله مراتب فضایی کالبدی (Habibi, 2001)	محسن حبیبی

ماخذ: نگارندگان، ۱۴۰۰.

با توجه به بررسی های صورت گرفته در مبنای نظری می توان گفت:

مهم ترین اهداف هر برنامه ساماندهی و توسعه سامانه پیاده عبارت است از ایمنی تأمین امکانات جابه جایی پیاده برای افراد جامعه همراه با توجه به نیازهای جاری و آتی و تشویق راحتی و پیوستگی، دسترسی افراد به استفاده هرچه بیشتر از این امکانات. اهداف جانبی که می تواند مرتبط با ساماندهی و بهبود حرکت پیاده مورد توجه قرار گیرد عبارتست از:

جدول ۳- اهداف پیاده راه سازی و تاثیر آن در ارتقا کیفیت سکونت شهروندان

بهبود وضعیت ترافیک	بهبود دسترسی ها، توسعه پارکینگ عمومی
بهبود سیما و منظر کالبدی	نور پردازی، احیای بافت فرسوده، مبلمان شهری، نمای یک دست
ارتقاء فرهنگ اجتماعی	تعالف فرهنگی، امنیت، رفاه اجتماعی، افزایش گردشگری
بهبود وضعیت اقتصادی و تجاری	رونق فروش صنایع دستی، افزایش اعتبار محل، بهبود معیشت افراد منطقه
بهبود اثرات محیطی	کاهش آلودگی صوتی، کاهش آلایندهی، افزایش فضای سبز

ماخذ: نگارندگان، ۱۴۰۰.

معیارها و مؤلفه های مؤثر در طراحی پیاده راه و نقش آن در ارتقاء کیفیت پیاده راه:

یک محیط شهری برای اینکه به محیطی پیاده مدار تبدیل شود باید دارای شاخصها و مؤلفه های فیزیکی خاصی باشد که در ذهن استفاده کنندگان به فضایی متمایز، ایمن، خاطره انگیز و سرزنده تبدیل گردد. تا به حال دسته بندی مشخصی در ایران از شاخص های ایجاد پیاده راه ها به شکل اصولی و علمی انجام نشده و شاخص های موجود در برنامه ریزی ها و طراحی های سایر کشورها مورد استفاده کارشناسان داخلی قرار گرفته است. این شاخص ها در برخی موارد با فرهنگ، کالبد و جامعه ایرانی بیگانه بوده و نیاز به محلی نمودن آنها به شدت احساس می شود. در یک دسته بندی دیگر که توسط سازمان برنامه ریزی منطقه ای سن دیه گو انجام شده، شاخصهای ایجاد پیاده راه ها به ۹ مؤلفه ختم می شوند که عبارتند از: ۱- پیاده رو ۲- دسترسی به کاربری های مطلوب ۳- دسترسی مناسب برای معلولین و ناتوانان جسمی ۴- فواصل پیاده معقول ۵- مقیاس ۶- امنیت ۷- جذابیت بصری و هویت اجتماعی ۸- سر و صدا و کیفیت هوا ۹- پارکینگ مناسب (San Diego Planning Organization, 2009). تبیین ابعاد و مؤلفه های تشکیل دهنده ارزش های پیاده راه همواره توجه بسیاری از محققین را به خود معطوف داشته و مطالعات و دیدگاه های فراوانی نیز در این زمینه وجود دارد؛ فورسیت و کرو معتقدند که یک محور پیاده باید فعالیت های فیزیکی را تشویق کند، با مقاصد فاصله کوتاهی داشته باشد، دارای زیر ساخت های پیاده روی مانند مبلمان شهری، درختان و غیره باشد، برای کودکان، کهن سالان و افراد معلول قابلیت حرکت داشته باشد، از نظر جرم و جنایت و حوادث

ترافیکی ایمن باشد. آن ها همچنین به کیفیات بصری مکان، وجود کافی شاپ ها و مغازه های جالب، اختلاط انواع مسکن شامل آپارتمان ها و ویلایی، الگوی شطرنجی خیابان، و زیرساخت های پیاده شامل خطوط درختکاری جذاب، خیابان های معماری طراحی شده، فضاهای باز که به خوبی نگهداری شده با مسیرهای پیاده تمیز، نبود مانع و همچنین دسترسی به حمل و نقل عمومی و تاکسی در طول مسیر اشاره می کنند. (Forsyth & Crewe, 2009). با بررسی ادبیات موضوع مرتبط با بحث یادشده، مؤلفه های متعدد و گوناگونی در باب کیفیت سکونت مورد نظر صاحب نظران و اندیشمندان بوده است که در این باب، بعد زیبایی شناختی، کالبدی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی، محیط زیستی و حرکتی، دسترسی در اکثر مدل های مطرح از (Golkar, 1390, Counter 1977, Tibalds 1385) ذکر شده اند که مرتبط با پژوهش حاضرند. بنابراین مقاله حاضر مؤلفه های تاثیر گذار در کیفیت سکونت در قالب مؤلفه های کارکردی و عملکردی، مؤلفه اجتماعی و فرهنگی، مؤلفه اقتصادی، مؤلفه حرکتی و دسترسی، مؤلفه زیبایی شناختی و مؤلفه زیست محیطی مورد بررسی قرار داده است. در ادامه توضیحاتی در این باب پرداخته می شود.

روش تحقیق:

پژوهش حاضر توصیفی- تحلیلی و ترکیبی با بررسی نمونه موردی است. برای گردآوری داده های پژوهش و سنجش نظر کاربران از روش میدانی، مطالعات کتابخانه ای و پرسشنامه و پیمایش میدانی استفاده شده است. در تجزیه و تحلیل داده ها از نرم افزار SPSS و آزمون t استفاده شده است.

شاخص ها و مؤلفه های تحقیق:

۱- مؤلفه کارکردی و عملکردی: عملکردهای موجود در فضاهای عمومی می تواند بر کیفیت و کمیت جذب مردم برای توقف و تعامل در این فضاها، تأثیرگذار باشد. فعالیت هایی مانند نگاه کردن، گوش سپردن، تجربه کردن و مشارکت فعال و غیرفعال در مکان سبب سرزندگی مکان می شود (Gehl, 1987). گال در یک تقسیم بندی، فعالیت های روزمره انسان ها در فضای شهری را به فعالیت های ضروری فعالیت های انتخابی و فعالیت های اجتماعی تقسیم می کند. فعالیت های ضروری آنهایی هستند که حالتی کم و بیش اجباری دارند (رفتن به مدرسه یا محل کار، خرید، ایستادن در صف اتوبوس یا منتظر ماندن برای کسی و توزیع نامه). به بیان دیگر کارکرد هایی که به درجات مختلف ناگزیر به شرکت کردن در آنها هستیم. عملکرد انتخابی زمانی شکل می گیرند که در صورت فراهم شدن امکان و بستر آن، تمایل به انجام آن فعالیت ها در محیط شکل بگیرد. از جمله این عملکردها می توان به تمایل برای پیاده روی و قدم زدن، رفتن به پارک برای تفریح و استفاده از طبیعت و غیره اشاره کرد. گوناگونی و اختلاط کاربری ها، خرده فروشی ها، کاربری های خدماتی، برگزاری مراسم ها و جشن ها.

۲- مؤلفه اجتماعی- فرهنگی: فعالیت های اجتماعی و فرهنگی نیز شامل فعالیت هایی است که متکی به حضور افراد در فضا است. از جمله این فعالیت ها می توان به بازی کردن کودکان، گفت و گوهای دو یا چند نفره، فعالیت های جمعی، تماشا کردن افراد، جذب گردشگر غیره اشاره کرد. شاید ارتباطات منفعل از نظر برخی کم اهمیت به نظر برسد، اما به این کنش ها شرط لازم برای سایر تعاملات پیچیده هستند و اهمیت فراوانی دارند. در مجموع نبود ارتباطات اجتماعی- اقتصادی چه به صورت فعال و چه غیرفعال - به معنای درگیر نشدن با محیط شهر بوده است. حتی نبود این ارتباطات با شدت پایین در فضاهای شهری، نشان دهنده زوال زندگی شهری و روزمرگی روزافزون است می توان مؤلفه اجتماعی و فرهنگی را شامل موارد دانست: امنیت، تعامل و هم بستگی، حضور پذیری، فرهنگ پیاده روی، نظارت اجتماعی

۳- مؤلفه اقتصادی: درمورد اثرات اقتصادی پیاده گرایی باید گفت یکی از اثرات اولیه آن این است که در شهرهای با ترافیک سنگین موتورسیکلت و اتوموبیل دولت و بخش خصوصی متحمل هزینه های کلانی می گردد. یک اتلاف بزرگ اقتصادی شامل آلودگی هوا و هزینه های پزشکی می شود. اثرات اقتصادی دیگری که پیاده راه در منطقه دارد در مورد میزان فروش مغازه های آن منطقه است، آمار ثابت کرده است که با بستن مسیرهای سواره بسوی یک منطقه معمولاً حجم معاملات خرده فروشی افزایش پیدا می کند و این افزایش فقط منحصر به میزان فروش نیست بلکه اجاره ملک و میزان اشغال آن نیز افزایش می یابد. علت اصلی آن این است که عابر پیاده بدون آزاد دیدن و یا واهمه داشتن از ترافیک موتورسیکلت و اتوموبیل میتواند راحت و آسان تر خرید کند و امکان تماشای مغازه ها را بهتر داشته باشد. شهرهای دارای مناطق عابر پیاده اغلب کمک به ایجاد یک محیط مطلوب برای جذب توریست می نماید. آلودگی کمتر، محیط پیاده روی لذت بخش تر به همراه

تجهیزات دیگری مانند کافه های پیاده رو، فواره ها و مبلمان کمک به ایجاد جذابیت برای توریست و محلی ها می شود. (Iranmanesh, 2009)

۳- مؤلفه حرکتی - دسترسی: یکی در دیگر از مؤلفه ها مولفه حرکتی - دسترسی است که ارتباط مستقیمی با کیفیت زندگی روزانه انسان ها دارد که شامل: اتصال به شبکه عمومی، دسترسی به حمل و نقل عمومی، فضای سبز، پیوستگی مسیر پیاده و نفوذ پذیری مناسب و ... می باشد.

۴- مؤلفه زیبای شناختی: مفهوم زیبایی در ابتدای امر ممکن است ساده و بدیهی به نظر برسد، اما ابهام و پیچیدگی خاصی دارد که درک آن را دشوار می کند. تجربه زیباشناسی با شدت، یکپارچگی و پیچیدگی عناصر زیباشناسی تغییر می کند و می توان آن را به ادراک حسی، شناخت و معنا تقسیم کرد. قضاوت زیباشناختی براساس حس آنی، به کمک تجربه و سنجش ارزش ها و معانی و دیدن شکل می گیرد. (Gjerde, 2009: 49). آنچه مربوط به ساختار هندسی محیط زیست است، مانند نقش و تأثیر اشکال، تناسب، ریتم، مقیاس و پیچیدگی، رنگ و غیره شامل بعد فرمی زیباشناسی است. در نهایت، با توجه به مطالب ذکر شده می توان به نظم، رنگ، خط آسمان، هندسه، تنوع مبلمان شهری، سیما و منظر، عناصر طبیعی و سبز، روشنایی، نور پردازی به عنوان معیارهای مؤلفه زیبایی شناختی اشاره کرد.

۵- مؤلفه کالبدی: در میان مؤلفه های کالبدی در کیفیت بافت جداره شهری تأثیر بیشتری در کیفیت باز خوانی و خوانایی مسیر نمای ساختمان ها، عرض پیاده راه، کیفیت ها، مبلمان شهری، سیما و منظر، عناصر طبیعی و سبز، روشنایی، نور پردازی، دارد.

محدوده مورد مطالعه:

ایده ساختار شعاعی شهر همدان در سال ۱۳۰۷ به مرکزیت یک میدان بزرگ و شش خیابان منشعب از آن با زوایای یکسان، از سوی کارل فریش، مهندس آلمانی تهیه و تصویب شد. این محورهای شش گانه، در طرح های بالا دستی سال های آتی نیز مبنای توسعه شهر قرار گرفت. یکی از خیابان های مهم این محور شش گانه، خیابان بوعلی سیناست که بین دو میدان مهم شهر، یعنی میدان آرامگاه بوعلی سینا و میدان مرکزی و بزرگ شهر همدان است. در سال ۱۳۹۵ خیابان بوعلی به پیاده راه تبدیل شد. این خیابان با طول حدود ۷۰۰ متر همجوار با بخشی از بازار سنتی شهر همدان بوده است که به دلیل برخورداری از کیفیت محیطی و اینکه در یک سوی این خیابان، میدان و آرامگاه فیلسوف معروف ایرانی، حکیم بوعلی سینا قرار دارد، از ویژگی فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی خاصی برخوردار است؛ به همین دلیل یکی از اولین خیابان هایی که در دستور پیاده راه سازی از سوی کارشناسان و مدیران شهری قرار گرفت، همین خیابان بوعلی بود. با پیاده رادشدن این خیابان، هر روزه شاهد رونق اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی این پیاده راه هستیم. کاربری غالب در محور بوعلی شامل کاربری های تجاری است، اما کاربرهای فرهنگی و درمانی نیز در آن به چشم می خورد و به همین دلیل شهروندان حضور چشمگیری در طول ساعات روز در این خیابان دارند. پس از تبدیل خیابان بوعلی به پیاده راه شهری، شاهد رونق در برگزاری آیین های جمعی، جشنواره ها، اعیاد مذهبی و رویدادها و وقایع مختلف فرهنگی و اجتماعی در فضا هستیم. قرارگیری محور در محدوده مرکزی و در ارتباط با استخوان بندی اصلی شهر، نفوذپذیری کالبدی و بصری مطلوبی را برای آن فراهم کرده است. عمده آلودگی های بصری در این خیابان به دلیل پراکندگی تابلو های مطب پزشکان و نامنظمی خط آسمان در این منطقه است.



تصویر ۲ - پیاده راه بوعلی همدان (landscaper.ir(2020)



تصویر ۱ - پیاده راه بوعلی (lastsecond.ir (2020)

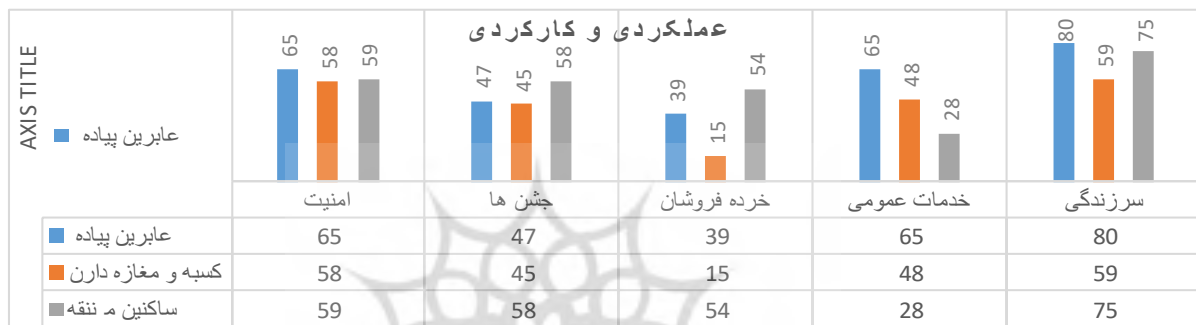
محدوده مورد مطالعه با در بر گرفتن تنها ۲/۳ درصد از مساحت کل شهر، ۲۶/۸۵ درصد از کاربری های تجاری را در خود جای داده است. سرانه ی کاربری تجاری در محدوده ی مورد مطالعه ۱۰/۲ مترمربع می باشد. و این در شرایطی است که سرانه ی تجاری کل شهر ۱/۵ متر مربع می باشد. در مجموع بیش از ۴۹/۴۱ هکتار از اراضی محدوده به کاربری ارتباطی اختصاص داده شده که ۲۹/۶۲ درصد از اراضی محدوده را به خود اختصاص داده است و سرانه شبکه ی معاب ۲۵/۴۹ مترمربع می باشد.

یافته های تحقیق:

تأثیر پیاده راه بوعلی بر کیفیت سکونت محدوده:

مؤلفه کارکردی و عملکردی: با توجه به تحقیقات صورت گرفته و استفاده از پرسش نامه و نظر افراد امنیت در درجه اول قرار گرفته و بعد از طرح پیاده سازی ارتقا قابل توجهی داشته است. در درجه بعد جشن ها و آیین های مذهبی هستند که افراد نظر مثبتی به آن ها داشتند و در درجه بعد خرده فروشان بودن که با توجه به نظر کسبه و گرفتن میانگین در قسمت پایین قرار گرفت.

نمودار ۱- عملکردی کارکردی مؤثر در پیاده راه بوعلی همدان



ماخذ: نگارندگان، ۱۴۰۰.

مؤلفه اجتماعی و فرهنگی: بر اساس نتایج این پژوهش مطلوبیت پیاده محور شدن خیابان و تأثیر آن بر افزایش فرهنگ عبارتند از: بهبود وضعیت اجتماعی در بالاترین درصد رضایت و بعد از آن تأثیر در زندگی روزانه قرار دارد و کمترین امتیاز مربوط می شود به بهبود وضعیت فرهنگی که باید بیشتر مورد نظر قرار بگیرد. این دلایل نشان می دهد که اجرای یک پیاده راه تا حد زیادی به ابعاد اجتماعی و فرهنگی منطقه بستگی دارد و مخالفت های اهالی محدوده خیابان بوعلی نیز می بایست مورد توجه قرار می گرفت.

نمودار ۲- میزان تأثیر پذیری اجتماعی مؤثر در پیاده راه بوعلی همدان



بررسی مؤلفه اجتماعی فرهنگی پیاده راه بوعلی همدان

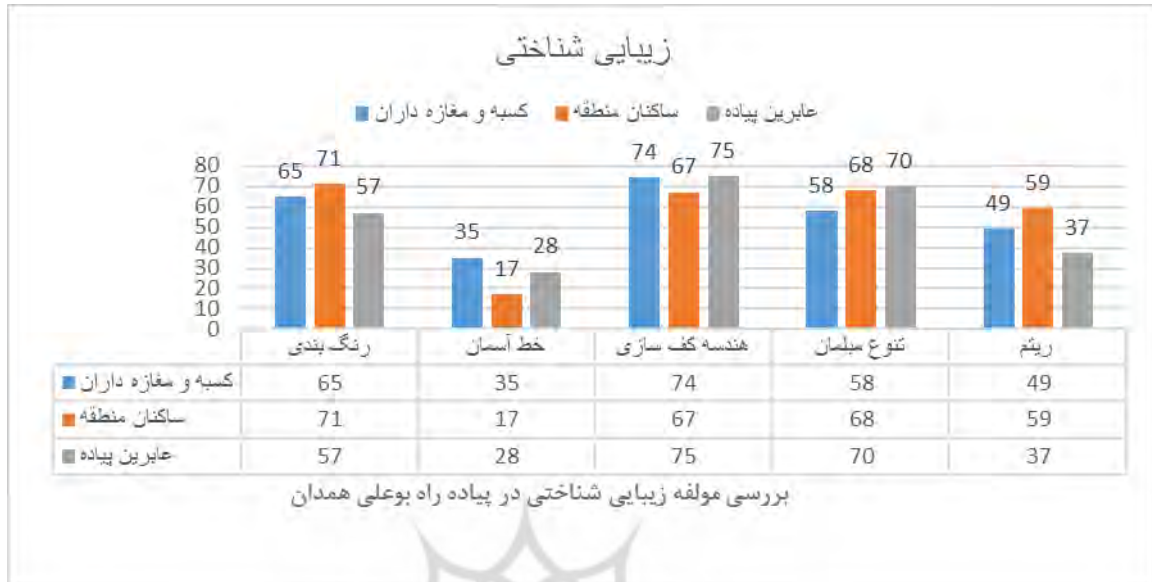
ماخذ: نگارندگان، ۱۴۰۰.

مؤلفه حرکتی - دسترسی:

رفت و آمد و مسیرهای حرکتی و استفاده از اتومبیل امروزه یکی از ضروری ترین نیاز های روزانه انسان هاست. با پی بردن به این مسئله باید در احداث پیاده راه به این نکته توجه کرد و مسیرهای دسترسی مناسبی قبل از احداث آن طراحی نمود و سپس به ساخت پیاده

زیبایی یکی از مولفه های ذاتی انسان است که به صورت ناخودآگاه به سمت آن جذب می شود در پیاده راه بوعلی همدان یکی از مولفه های است که میزان رضایت افراد را به خود جلب کرده است که شامل موارد: تناسب، ریتم، مقیاس و پیچیدگی، رنگ،نظم، رنگ، خط آسمان، هندسه ، تنوع مبلمان شهری ، سیما و منظر روشنایی، نور پردازی اشاره کرد

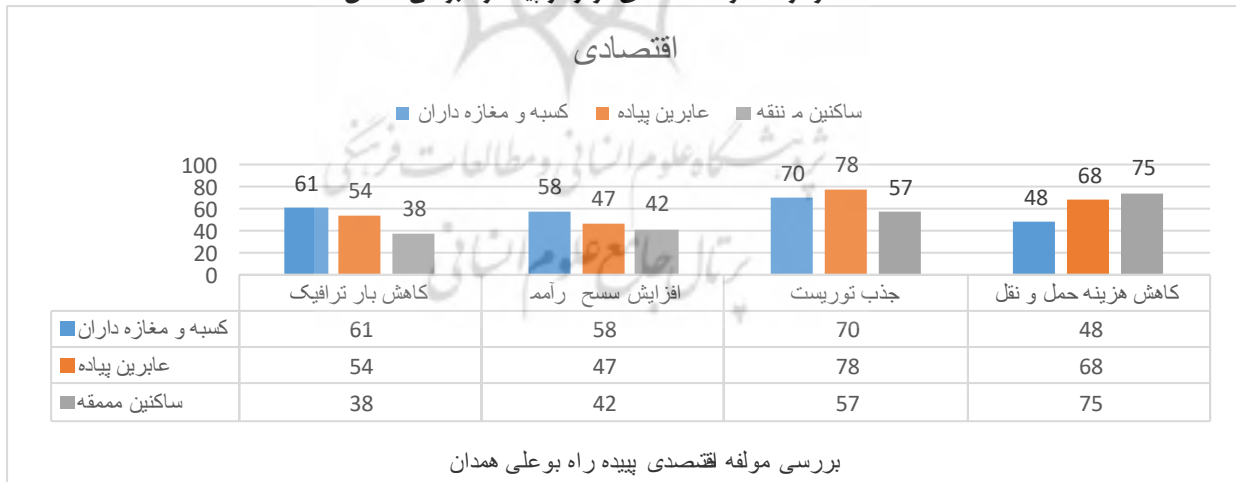
نمودار ۵- مولفه زیبایی شناختی مؤثر در پیاده راه بوعلی همدان



ماخذ: نگارندگان، ۱۴۰۰.

مولفه اقتصادی: می توان گفت اقتصاد یکی از مهم ترین ارکان زندگی شهری محسوب می شود که با زندگی روزانه مردم رابطه ای مستقیم دارد. تاثیر مولفه اقتصادی در پیاده راه می تواند باعث کاهش بار ترافیک سنگین موتوری ، کاهش آلودگی هوا ، کاهش هزینه های پزشکی، افزایش فروش مغازه ها، افزایش خرده فروشی ها، جذب توریست و غیر.. شود.

نمودار ۶- مولفه اقتصادی مؤثر در پیاده راه بوعلی همدان



ماخذ: نگارندگان، ۱۴۰۰.

در جمع بندی پژوهش حاضر نشان می دهد که تمرکز بیش از حد کاربری های تجاری - خدماتی در مرکز شهر همدان در طی چهار دهه ی گذشته از یکسو و الگوی شعاعی تک مرکزی شهر همدان از سوی دیگر موجب گسترش بیش از حد سفرهای خودرویی و پایین آمدن کیفیت سکونت در مرکز شهر گردیده است.

جدول ۴- جمع بندی از یافته های تحقیق

مؤلفه کارکردی و عملکردی	امنیت، خوانایی، سرزندگی، خرده فروشان، جشن ها، گوناگونی اختلاط کاربری ها
مؤلفه اجتماعی و فرهنگی:	تامل و همبستگی، تعادل، امنیت، حضور پذیری، روابط اجتماعی، نظارت
مؤلفه حرکتی - سترسی	حمل و نقل عمومی، پارکینگ، روشنایی، پیوستگی مسیر پیاده، نفوذ پذیری
مؤلفه کالبدی	
مؤلفه زیبای شناختی	تناسبات، ریتم، مقیاس و پیچیدگی، رنگ، نظم، رنگ، خط آسمان، هندسه، تنوع مبلمان شهری، سیما و منظر روشنایی، نور پردازی
مؤلفه اقتصادی	کاهش بار ترافیک، کاهش آلودگی هوا، افزایش درآمد، کاهش هزینه، تجارت

ماخذ: نگارندگان، ۱۴۰۰.

نتیجه گیری:

با توجه به بررسی های صورت گرفته در ۵ شاخصه اصلی این پژوهش به این نتایج دست یافته است. در مؤلفه کارکردی و عملکردی افراد امنیت در درجه اول قرار گرفته و بعد از طرح پیاده سازی ارتقا قابل توجهی داشته است در درجه بعد جشن ها و آیین های مذهبی هستند که افراد نظر مثبتی به آن ها داشتند و در درجه بعد خرده فروشان بودن که با توجه به نظر کسبه و گرفتن میانگین در قسمت پایین قرار گرفت. در مؤلفه اجتماعی و فرهنگی بهبود وضعیت اجتماعی در بالاترین درصد رضایت و بعد از آن تاثیر در زندگی روزانه قرار دارد و کمترین امتیاز مربوط می شود به بهبود وضعیت فرهنگی که باید بیشتر مورد نظر قرار بگیرد. در مؤلفه حرکتی - دسترسی عدم توجه به معازله های تجاری برای آوردن و بردن اجناس، عدم توجه به مراکز درمانی که بیشتر در این نقطه از شهر قرار دارند، عدم تامین پارکینگ که باعث شده بار ترافیکی منطقه به محل زندگی افراد منطقه کشیده شود. عدم وجود فضای سبز مناسب از نقاط ضعف پیاده راه بوعلی هستند. در مؤلفه کالبدی کیفیت منظر خیابان از قبل بهتر شده است و حس بهتری به شهروندان و ساکنین می دهد و همچنین پیاده راه از مبلمان شهری مناسبی برخوردار است. از نقاط ضعف می توان به خط آسمان و وجود تابلو های نامناسب اشاره کرد. در مؤلفه زیبای شناختی در پیاده راه بوعلی همدان یکی از مؤلفه های است که میزان رضایت افراد را به خود جلب کرده است که شامل موارد: تناسبات، ریتم، مقیاس و پیچیدگی، رنگ، نظم، رنگ، خط آسمان، هندسه، تنوع مبلمان شهری، سیما و منظر روشنایی، نور پردازی اشاره کرد. در مؤلفه اقتصادی جذب توریست در بالاترین سطح رضایت قرار دارد و بعد از آن کاهش هزینه های حمل و نقل است. با کاهش بار ترافیک سنگین موتوری، کاهش آلودگی هوا، کاهش هزینه های پزشکی، افزایش فروش معازله ها، افزایش خرده فروشی ها، جذب توریست و غیره. به طوری که هم اکنون ازدحام ترافیک سواره و پیاده به عنوان مهم ترین معضل مرکز شهر و ساکنین منطقه چهره می نماید. این موضوع پیامدهای ناگوار اقتصادی و اجتماعی و زیست محیطی عدیده ای برای ساکنین به ارمغان آورده است. با توجه به اینکه دهه ها تلاش مسئولان مهندسی ترافیک برای مقابله با ازدحام ترافیک و مسائل ناشی از آن در شهر همدان و مرکز آن از طریق افزایش خطوط ترافیک خیابان تا حد امکان و تجهیز خیابان ها برای به حداکثر رساندن سرعت و جریان ترافیک و همچنین احداث پارکینگ ناکام بوده و نتیجه ای جز زوال بیش تر محیط کالبدی و کاهش زیست پذیری شهر نداشته است، از این رو پیاده راه سازی خیابان های مرکز شهر همدان نه تنها منجر به حل بسیاری از مشکلات ترافیکی می گردد بلکه موجب دسترسی بهتر، زمینه ساز تجدید حیات مدتی، رونق اقتصادی و زیست پذیری مرکز شهر می گردد. بدین منظور پیشنهادهای کلی زیر قابل ذکر است:

- تهیه طرح استراتژیک برای مرکز شهر همدان با وجود آنکه مراکز شهری بزرگترین منطقه ی با کاربری مختلط در شهر هاست؛ اما اغلب به طرح استراتژیکی برای آن وجود دارد و نه هیچ مدیریت رسمی برای آن از این رو داشتن طرحی راهبردی و مدیریتی برای مرکز شهر همدان کاملاً ضروری می باشد.
- توسعه و بهبود تسهیلات حمل و نقل عمومی قبل از هر گونه اعمال محدودیتی بر استفاده از خودرو
- سلولی با شبکه ای نمودن ساختار شهر همدان تقویت مراکز محله ای و محلاتی که در بردارنده ی فرصت های شغلی مختلف، مسکن متنوع و همه زیرساخت ها و خدمات ضروری مانند مدارس، خدمات پزشکی و.. در شعاعی کوتاه می باشند)
- تشویق و گسترش طیف گسترده ای از مسکن های با تراکم کم و متوسط در مرکز شهر همدان
- اتخاذ رویکرد یکپارچه مرحله به مرحله و تدریجی برای اجرای طرح پیاده راهسازی
- توجه ویژه به شرایط اقلیمی از طریق طراحی و تسهیلات مناسب برای مثال سایه درختان و سرپناه
- گسترش کاربری های تفریحی و گردشگری و فرهنگی مرکز شهر از جمله تالارهای سرپوشیده، رستوران ها
- بازاریابی گسترده و سازمان یافته برای مرکز شهر به منظور جذب سرمایه گذاری ها

- گسترش تسهیلات پیاده روی و ایجاد قسمت دوچرخه سواری و استفاده از نیمکت ها، فواره ها، آب نماهای خط کشی های مناسب، مسیریابی های دقیق، قفسه های ایمن ویژه پارک دوچرخه و غیره
- قرار دادن وسایل حمل و نقل عمومی مانند ماشین های برقی سبک و ایجاد مسر قطار شهری به منظور جلب گردشگر و سهولت رفت و آمد.

References:

1. Tibalds, Francis (2006) Citizen-oriented urban planning, promotion of public areas and urban environment. Translated by Mohammad Ahmadinejad .Isfahan: Khak Publishing.
2. Pakzad, Jahanshah (2007) Theoretical foundations and urban design process. Tehran: Shahidi Publications
3. Pakzad, Jahanshah (1391). Guide to designing urban spaces in Iran. Tehran: Ministry of Housing and Urban Development.
4. Kashani Joo, Khashayar (1394). Sidewalks; From design basics to functional features. Tehran: Azarakhsh Publishing.
5. Abbaszadeh, Shahab and Tamri, Soda (2012), Study and analysis of components of the effect of flowers on improving the judicial quality of sidewalks in order to increase the level of social interactions Case study of education and Valiasr Tabriz, Urban Studies (4): 90- 113.
6. Moeini, Seyed Mohammad Mehdi (2006 Increasing pedestrian capability, a step towards more humane urban planning, Fine Arts, (27) 14.
7. Mortazavi, Saboha (2011) Recognition of sidewalks as a bed for spending leisure time in the city, town and landscape (12) 15.
8. Asadollahi Shiva (2004) The need to pay attention to pedestrian movement in urban centers, Volume 6, Municipal Publications.
9. Naghsh and Piravash Consulting Engineers (2007) Urban design of Hamedan Imam Square and six axes
10. Statistics Center of Iran (2011).
11. Kashani Joo, Khashayar. The Importance of Pedestrian Spaces in Third Millennium Cities, Quarterly Journal of Social Sciences Analytical-Research Quarterly, No. 17 and 18, Year 5, 2006.
12. San Diego Regional Planning Organization. Planning and Design for Pedestrians (Pedestrian-Based Urban Design Guidelines), Translator: Reza Basiri Mozhdehi, Tahan Publications, 11, 2009.
13. Cullen Gordon (1998) Selected Urban Landscape, translated by Manouchehr Tabibian, Tehran 12.
14. Malek Mandana, (2006) Preparation of a document aimed at the presence of the pedestrian crossing of Yahya Imamzadeh in Tehran, Master Thesis in Urban Design, Shahi Beheshti University.
15. Regan Espray (1960) Town and Township Architecture, University of Tehran Press.
16. Jacobs, Jane (2007). Death and life in major American cities. Translated by Hamid Reza Parsi and Arezoo Platoni. Tehran: University of Tehran.
17. Lynch, Quinn (2002). Theory of city shape. Translated by Seyed Hossein Bahraini. University of Tehran Press.
18. Clark, David (2009) Urban World, World City, translated by Mehdi Gharkhloo and Forough Khazaei Nejad, first edition, University of Tehran Press.

19. Golkar, Kourosh. (2011) Constituent components of urban quality, Sefeh scientific and research journal
20. Iranmanesh, Hossein. (2009) The quality of urban landscape construction, the first international conference on architecture and industry, Ahvaz.
21. Carlson, K. S., & Gjerde, P. F. (2009). Preschool personality antecedents of narcissism in adolescence and young adulthood: A 20-year longitudinal study. *Journal of Research in Personality*,
22. Gehl, J. (1987). Life between buildings: using public space. New York: Van Nostrand Reinhold
23. Krier, R. (1979): Urban Space, Academy Edition, London
24. Violich, F. 1983. Urban reading and the Design of Small Urban Places: The Village of Sutivan. *Town Planning Review*. Vol. 54. p. 41-62.
25. Aragonés, J. J., & Amerigo, M. (1990). Residential satisfaction in council housing. *Journal of Environmental Psychology*, 10, 313-325
26. Forsyth, A & Crewe, K. (2009), New Visions for Suburbia: Recessing Aesthetics and Place - making in Modernism, Imageability and New Urbanism. *Journal of Urban Design*. 420-430.
27. Burton et al. (2005) "The relative contributions of psychological, social, and environmental variables to explain participation in walking, moderate and vigorous intensity leisure time physical activity". *Phys Act Health Journal*:
28. <https://lastsecond.ir/attractions/9460-boali-sina-walkway-hamedan>

