

## استراتژی‌های ایجاد پیاده‌راه در شهر سرعین

اصغر پاشازاده\* - دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران  
محمد حسن یزدانی - دانشیار گروه جغرافیا، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران  
فاطمه زادولی - دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۱۱/۱۸

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۶/۰۱

### چکیده

امروزه برنامه‌ریزی و طراحی مسیرهای پیاده، از جمله اقدامات ضروری و با اهمیتی است که می‌تواند در احیای مراکز شهری در راستای توسعه پایدار موثر واقع شود. از همین رو، برای ایجاد پیاده راه در سطح شهر سرعین که یکی از اهداف اصلی در راستای نزدیک شدن به زندگی انسان مداری و کاهش مشکلات شهری است، لازم است تا ابتدا قابلیت‌ها و تنگناهای ایجاد پیاده‌راه در سرعین شناسایی شده و استراتژی‌هایی در این رابطه ارائه گردد. در همین خصوص، تحقیق حاضر از نظر هدف کاربردی و روش بررسی آن (ماهیت) توصیفی - تحلیلی است. برای جمع‌آوری داده‌ها از دو روش اسنادی و میدانی بهره گرفته شده است. جامعه آماری این تحقیق کارشناسان شهر سرعین و مغازه داران می‌باشند، که به شیوه تمام شماری و بصورت هدفمند در این تحقیق مورد استفاده قرار گرفتند. در این راستا، ابتدا در بازدیدهای میدانی، تعداد ۸ نقطه قوت، ۸ نقطه ضعف، ۱۴ فرصت و ۵ تهدید شناسایی شد و تعداد ۴ راهبرد تهاجمی، ۴ راهبرد محافظه کارانه، ۲ راهبرد رقابتی و ۲ راهبرد تدافعی با توجه به عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) و عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) در قالب مدل SWOT تدوین گردید. سپس با توجه به نظرات کسبه و کارشناسان و امتیاز عوامل داخلی و بیرونی، راهبردهای محافظه کارانه انتخاب شد و در نهایت با استفاده از مدل QSPM راهبرد "سامان دادن به وضعیت خیابان‌ها و پارکینگ‌های مسیر" با نمره جذابیت ۵/۱۱ از دل راهبرد اولیه انتخاب گشت.

واژه‌های کلیدی: استراتژی، ایجاد پیاده‌راه، شهر سرعین، مدل SWOT، مدل QSPM

### نحوه استناد به مقاله:

پاشازاده، اصغر، یزدانی، محمدحسن و زادولی، فاطمه. (۱۳۹۸). استراتژی‌های ایجاد پیاده‌راه در شهر سرعین. مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی، ۱۴(۳)، ۶۲۳-۶۳۹. [http://jshsp.iaurasht.ac.ir/article\\_667739.html](http://jshsp.iaurasht.ac.ir/article_667739.html)

## مقدمه

توسعه خیابان‌های عریض با حاکمیت خودرو و غفلت از فضاهای باز جمعی از جمله اثرات تفکر مدرنیسم بوده است؛ به طوری که این فضاها به شدت کیفیت کارکردی خود را به عنوان فضای پشتیبان تعاملات اجتماعی از دست داده‌اند. کمبود فضاهای باز پیاده محور و همچنین کیفیت نامطلوب فضاهای موجود از این جنس، در شهرهای کنونی سبب تضعیف تعاملات اجتماعی میان شهروندان شده است (Abbaszadeh & Tamari, 2011: 1). در حالی که تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسب عناصر شکل دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابجایی‌ها نیز بر اساس حرکت فرد پیاده بود؛ یعنی انسان اندازه و فاصله‌ها را تعیین می‌کرد (Gharib, 2004: 18)، تا اینکه امروزه در این زمینه، بازیابی و توسعه فضاهای پیاده به یکی از محورهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری بدل شده است که از آن به عنوان جنبش پیاده‌گستری یاد می‌شود. با توجه به معضل ترافیک عابران پیاده که کمترین سهم استفاده از شهر را دارند، باید گفت که پیاده‌راه‌ها یا پیاده‌راه سازی، توجه ویژه‌ای به پدیده شهروندی است و ضمن این که می‌تواند فضای شهر را از "خودرو محوری" مطلق خارج کند، سبب رشد فرهنگ پیاده‌روی در شهروندان نیز می‌شود، علاوه بر بهره‌برداری از اوقات فراغت و ایجاد موقعیت‌های خاطره انگیز و همچنین تعلق خاطر نسبت به شهر، در جذب گردشگران نیز مؤثر است؛ چنانکه شهرهای سیاحتی مانند پاریس، رم، ونیز، بارسلون و آمستردام، بیشترین فضای پیاده راه‌ها را به خود اختصاص داده‌اند. در ایران نیز سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری، برنامه‌ریزی و طراحی شهری را از مقیاس‌ها و نیازهای انسان پیاده دور ساخته و در نتیجه، از ارزش‌ها و جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته است. تداوم چنین روندی باعث شده، حیات مدنی فضاهای شهری به دلیل تحمیل مدرنیزاسیون از بالا، سیطره حاکمیت سیاسی، تقابل تاریخی با سنت و ماحصل آن مدرنیته‌ای ناتمام، کم رنگ و فاقد سرزندگی و نشاط شود (Ghorbani & Jamkasra, 2010: 56).

تاریخچه ایجاد پیاده‌راه‌ها به مفهوم امروزی آن به حدود ۷۰ سال قبل باز می‌گردد و شهرهای اروپایی به ویژه دو کشور آلمان و هلند در این زمینه در جهان پیشگام بوده‌اند. شهرهای آمریکایی با تأخیری نزدیک به دو دهه به توسعه محدوده‌های پیاده روی آوردند و کشورهای در حال توسعه نیز از حدود سه دهه قبل به طور جدی این موضوع را مورد توجه قرار دادند. در عین حال، در بررسی سیر تکامل پیاده‌راه‌ها در جهان می‌توان تغییر رویکرد از اهداف اقتصادی و کالبدی صرف به نگرش‌های رفاهی و اجتماعی را به مرور زمان مشاهده نمود. در شهرهای اروپایی، این انگاره با هدف خارج ساختن محدوده‌های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل برای حفاظت از بافت‌های کهن و احیای اجتماعی مراکز شهری، مطرح و اجرایی شد. در شهرهای آمریکایی، در اوایل دهه ۱۹۶۰ گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت و خیابان‌های پیاده‌ای با نام مال‌اشکل گرفتند که بیشتر همسو با مقاصد تجاری در مرکز شهرها بودند و در عین حال، هدف‌شان ایجاد محیط‌های مطلوب برای خرید و گردش در شهرها بود. در خصوص تجارب جهانی موجود به صورت اختصاص فضای معین برای حرکت پیاده، مهمترین راهبردی که تجربه شده، تفکیک و جداسازی محوطه مرکزی شهر توسط یک خیابان حلقوی و تبدیل محوطه مرکزی به منطقه پیاده است. نخستین اقدام از این دست، به اواخر قرن نوزدهم باز می‌گردد. طی این اقدام اولمستد شهرساز و معمار معروف آمریکایی که بنیانگذار رشته معماری منظر محسوب می‌شود، برای نخستین بار فکر جداسازی معابر را در سال ۱۸۵۸ در طراحی پارک مرکزی نیویورک به کار برد و راه سواره و پیاده را از هم جدا کرد. حال اینکه مطالعات صورت گرفته خارجی و داخلی به این شکل است که، هاس کلاو (۱۹۹۰)، در اثر خود "عابر پیاده و ترافیک شهری" رویکردهای متفاوت جداسازی ترافیک و سایط نقلیه را از پیاده، در بریتانیا و آلمان تجزیه و مقایسه می‌کند و معتقد است که برای جذب مردم به مراکز شهری، فراهم سازی محیط پیاده‌رو ایمن، خوشایند و مطلوب ضروری است. میتو بابیانو (۲۰۰۳)، در پژوهشی با عنوان "مدیریت فضای پیاده روی به عنوان راهبردی در دستیابی به جابجایی پایدار" عوامل مختلفی را که برای عابران پیاده در فضاهای شهری اهمیت دارند، شناسایی کرده است. وی مهمترین نیازهای عابران پیاده را در قالب حرکت، حفاظت، آسودگی، لذت و هویت معرفی می‌کند. نیومن و همکاران (۲۰۰۸)، در پژوهشی با عنوان "چالش‌ها و فرصت‌ها در ابتکار خیابان پیاده" از سرمایه اجتماعی به عنوان ابزاری قدرتمند در ایجاد پیاده‌راه و نواحی پیاده یاد می‌کنند که می‌تواند بر موفقیت دراز مدت و پایدار طرح پیاده‌راه بیانجامد. گوردن (۲۰۰۹)، در کتاب "منظر شهری" به این نکته تأکید داشت که هنر ایجاد یکپارچگی

بصری و ساختاری در تمامی عواملی است که محیط شهری را به وجود می‌آورند. همچنین تأکید بر حضور انسان به صورت پیاده در شهر دارد و مقیاس شهرها را نیز مقیاس انسانی و دید انسان می‌داند. قربانی و جام کسری (۲۰۱۰)، پژوهشی را در مورد جنبش پیاده‌گستری با رویکردی نو پیاده راه تربیت تبریز انجام دادند نتایج حاکی از آن است که ساماندهی این محور در بافت مرکزی شهر موجب انطباق آن با سیاست‌های پیاده‌گستردی شده است؛ به گونه‌ای که پس از اجرای آن مکان‌های تجاری و کاربری مرتبط با آن رونق گرفته است. استانگل (۲۰۱۱)، در پژوهشی با عنوان "برنامه‌ریزی حرکت عابرپیاده در امریکا" به ۱۷ جنبه برنامه‌ریزی عابرپیاده اشاره می‌کند. وی مهمترین عوامل اثرگذار را پیوستگی شبکه عابرپیاده، زیرساخت‌ها، کاربری‌های مورد نیاز پیاده‌ها، اتصال به شبکه حمل‌ونقل عمومی و اختلاط کاربری‌ها معرفی می‌کند. سپوی و سعید (۲۰۱۲)، در پژوهشی با عنوان "طراحی ویژگی‌های فیزیکی برای پیاده روی در محلات شهری" معیارهای دسترسی، ایمنی، راحتی و لذت بخشی را در ساختار فیزیکی محلات لازم می‌داند. صادقی و اردکانی (۲۰۱۳) در پژوهشی با عنوان "امکان سنجی احداث پیاده راه به عنوان یک کاتالیزور در جهت ارتقای کیفیت فضای شهری (مطالعه موردی: محور بوعلی همدان)" به این نتایج دست یافته‌اند که چهار گروه عوامل شامل سرزندگی، امنیت، انعطاف پذیری و دسترسی و ترافیک بر احداث یک پیاده راه شهری مطلوب هستند که در این میان عامل ایمنی داری بیشترین تاثیر از نظر عابران پیاده است. موسوی (۲۰۱۳)، در بررسی میزان تعامل فضاهای پیاده شهری با شهروندان با نگاهی به محله فهادان یزد با نمونه مطلوب این نتیجه را یافته است که عدم رعایت مقیاس انسانی در طراحی ساختمان‌ها موجب گریز شهروندان از قرار گرفتن در فضاهای پیاده می‌گردد. شیعه و همکاران (۲۰۱۴) در پژوهشی تحت عنوان "سنجش وضعیت بافت مرکزی شهرهای کوچک برای ایجاد پیاده‌راه (نمونه مطالعاتی: شهر خوانسار)" از فن سوات برای رسیدن به راهبردهای آماده‌سازی بافت مرکزی شهر خوانسار برای ایجاد پیاده‌راه استفاده کرده‌اند. در این راستا عوامل در ۶ بعد شناسایی شده و سپس راهبردهای ارائه شدند که مهم‌ترین این راهبردها شامل تکمیل و ساماندهی خیابان‌های سواره بافت مرکزی شهر، تسریع نوسازی در بافت فرسوده مرکز شهر، احداث پارکینگ عمومی، ارتقای شرایط پیاده مداری و ساماندهی کاربری‌ها بوده است.

پیشینه نشان می‌دهد که جنبش پیاده‌راه‌سازی در یک دوره گذار از چند شهر محدود در اروپا به سراسر اروپا، سپس آمریکا و در مراحل بعدی به همه دنیا انتشار پیدا کرده و از مطلوبیت ویژه‌ای در سراسر دنیا برخوردار شده است. در ایران نیز به فاصله چند دهه نسبت به کشورهای اروپایی و آمریکایی، توجه به مسأله عابر پیاده و انجام مطالعات و برنامه‌ریزی‌های مختلف آغاز شده است. ولی برای شهر توریستی سرعین که با مشکل ازدحام در فصول گردشگری روبرو است و با توجه به شرایط خاص محیطی، پیاده‌رو مناسبی برای گشت و گذار و تفریح و تعامل اجتماعی مردم و گردشگران وجود ندارد و تحقیقی در این خصوص نیز انجام نشده است نیاز به تحقیق در این خصوص دوچندان می‌شود. همچنین لازم بذکر است که تنها تحقیقی که از نظر روش کار مشابه این تحقیق می‌باشد، مقاله شیعه و همکاران در مورد وضعیت شهر خوانسار است که با مدل SWOT انجام شده است. در تحقیق حاضر سعی شده نقاط قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدهای پیاده‌راه-سازی سرعین شناسایی شود و سپس راهبردهای مناسب در این جهت با استفاده از مدل SWOT و مدل QSPM ارائه شود.

بنابراین می‌توان گفت که برنامه‌ریزی و طراحی مسیرهای پیاده، از جمله اقدامات ضروری و با اهمیتی است که می‌تواند در احیای مراکز شهری موثر واقع شود. در این راستا لازم است که پتانسیل‌ها و چالش‌های مربوطه شناسایی شود و راهکارهایی برای ایجاد آن داده شود. شهر سرعین یکی از شهرهای گردشگری ایران است که می‌تواند حتی در سطح گردشگری بین‌المللی بویژه در حوزه گردشگری سلامت نقش آفرینی کند؛ ولی با توجه به توان‌های محیطی زیاد کمبودهایی در حوزه شهرسازی مشاهده می‌شود که یکی از این کمبودها، نبود مسیر پیاده جهت استفاده گردشگران در این شهر است.

در همین راستا برای ایجاد پیاده‌راه در سطح شهر سرعین که یکی از اهداف اصلی در راستای نزدیک شدن به زندگی انسان مداری است، لازم است تا ابتدا نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای ایجاد پیاده راه در سرعین شناسایی شده و استراتژی‌هایی در این رابطه ارائه گردد. ارزیابی شرایط حاکم بر شهر و محدوده مورد مطالعه پیش قدمی برای پذیرش ایجاد پیاده راه، خواهد بود، تا با شناسایی نقاط قوت و فرصت‌ها، نقاط ضعف و تهدیدها پوشش داده شود و شرایط برای ایجاد پیاده راه فراهم گردد.

## روش پژوهش

تحقیق حاضر از نظر هدف کاربردی و روش بررسی آن (ماهیت) توصیفی - تحلیلی است. برای جمع‌آوری داده‌ها از دو روش اسنادی و میدانی بهره گرفته شده است. در روش اسنادی با مراجعه به منابع مختلف علمی و در روش میدانی، از فنون مشاهده، مصاحبه و پرسشگری استفاده شده است. جامعه آماری این تحقیق کارشناسان شهر سرعین و مغازه داران می‌باشند. در این تحقیق با توجه به تعداد کم کارشناسان شهرداری سرعین و تعداد کم کاسبان پیاده‌راه پیشنهادی (خیابان ولیعصر)، شیوه تمام شماری را در پیش گرفته شد. لذا تمامی ۳۰ کارشناس شهرداری سرعین و ۴۲ کاسب خیابان ولیعصر، بصورت هدفمند در این تحقیق مورد استفاده قرار گرفتند. ابتدا در طی بازدیدهای میدانی، نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای ایجاد پیاده راه در سرعین مورد شناسایی قرار گرفت و با توجه به این عوامل، استراتژی‌های مربوطه در قالب مدل SWOT تدوین گردید. سپس با توجه به نظرات کسبه و کارشناسان، و امتیاز عوامل داخلی و بیرونی، یکی از راهبردهای اولیه مدل SWOT انتخاب شد و با استفاده از مدل QSPM راهبرد نهایی با نمره ارجحیت بالا از دل راهبرد اولیه انتخاب گشت. لازم بذکر است که در جهت گردآوری داده‌های پیمایش حاضر، از تکنیک پرسش‌نامه استفاده شد. نحوه تکمیل پرسش‌نامه به صورت خود اجرا بوده است. ضمناً سوال‌های سنجشی با طیف لیکرت ۵ گزینه‌ای (خیلی کم تا خیلی زیاد) طراحی شده است.

### مدل‌های SWOT و QSPM

تجزیه و تحلیل SWOT در تصمیمات مربوط به انتخاب راهبردی مورد استفاده قرار می‌گیرد. رایج ترین کاربرد آن فراهم کردن یک چهار چوب منطقی برای هدایت نظامند بحث‌های سیستمی راهبردهای مختلف و در نهایت انتخاب راهبرد است. در این راستا، ابتدا نقاط قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها شناسایی شده و سپس در چهار حالت کلی SO، WO، ST، WT پیوند داده می‌شوند و در نهایت گزینه‌های استراتژیک از بین آن‌ها انتخاب می‌شوند (جدول ۱).

جدول ۱. ماتریس SWOT و نحوه ی تعیین استراتژی‌ها

نقاط ضعف W	نقاط قوت S	ماتریس SWOT
استراتژی‌های محافظه کارانه WO	استراتژی‌های تهاجمی SO	فرصت‌ها O
استراتژی‌های تدافعی WT	استراتژی‌های رقابتی ST	تهدیدها T

### شناسایی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها و تشکیل ماتریس SWOT

در این مدل ابتدا به بررسی و شناسایی عوامل محیطی (شامل عوامل محیط داخلی، یعنی نقاط قوت و ضعف و عوامل محیط خارجی یعنی فرصت‌ها و تهدیدها) پرداخته می‌شود. به این منظور ابتدا باید متغیرهای موجود در محیط‌های داخلی و خارجی محدوده مورد مطالعه و موضوع مربوطه شناسایی شود و کلیه عوامل راهبردی مورد ارزیابی قرار گرفته، عوامل مهم و کم اهمیت تشخیص داده شده و اولویت‌بندی می‌شود.

### تشکیل جداول شناسایی راهبردی عوامل درونی و بیرونی

ماتریس ارزیابی عوامل درونی (IFE) ابزاری برای بررسی عوامل داخلی است. در واقع نقاط قوت و ضعف واحدهای سازمان را ارزیابی می‌کند. و ماتریس ارزیابی عوامل بیرونی (EFE) ابزاری برای تجزیه و تحلیل نحوه پاسخگویی به فرصت‌ها و تهدیدهای خارج سازمان است. پس شناسایی عوامل داخلی و خارجی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها، در ماتریس‌های عوامل درونی و خارجی برای هر یک از این عوامل، امتیازی برحسب اهمیتی که هر یک از این عوامل دارند، در نظر گرفته می‌شود. در مرحله بعد به هر عامل یک ضریب وزنی بین صفر (بی اهمیت) تا یک (بسیار مهم) اختصاص داده می‌شود؛ یعنی برای هر عامل وزن داده می‌شود (نرمالیزه کردن). ضریب داده شده به هر عامل بیانگر اهمیت نسبی آن در موفقیت است صرف نظر از این که آیا عامل مورد نظر به عنوان یک نقطه قوت و ضعف داخلی سازمان به حساب آید باید به عاملی که دارای بیشترین اثر در عملکرد سازمان است

بالاترین ضریب را داد. سپس وضع موجود هر عامل را با امتیازی بین ۴ تا ۱ (۱=ضعیف، ۲=متوسط، ۳=بالاتر از متوسط، ۴=بسیار خوب) تعیین کرده که به آن "امتیاز وضع موجود" گفته می‌شود. بنابراین، امتیاز موزون یا وزن دار هر عامل را محاسبه کرده که بدین منظور هر ردیف از عوامل درونی و بیرونی سازمان را در وزن نرمالیزه شده ضرب در یک ستون جدید درج می‌شود. در این مرحله جمع امتیازهای وزن دار محاسبه می‌شود. اگر نمره نهایی IFE کمتر از ۲/۵ باشد این بدان معناست که موضوع مربوطه از نظر عوامل درونی بر روی هم دارای ضعف است. همچنین اگر نمره نهایی EFE کمتر از ۲/۵ باشد، این موید آن است که موضوع مربوطه در خصوص استفاده از فرصت‌ها و مقابله با تهدیدها بخوبی عمل نمی‌کند (Abedinzadeh, 2011: 94).

### - تشکیل ماتریس موقعیت کنونی IE

برایند نمره نهایی عوامل خارجی و نمره نهایی عوامل داخلی به ماتریس IE منتهی می‌شود. در این ماتریس، IFE محور X (محور افقی) و EFE محور Y (محور عمودی) را شامل می‌شود. و تلاقی دو محور موقعیت حال حاضر و راهبردهای هدف را نشان می‌دهد در این مرحله راهبردها با استفاده از ابزاری همچون ماتریس سوات (SWOT) و ماتریس داخلی و خارجی (IE) با هم تطبیق داده می‌شود تا راهبردهایی شناسایی شوند که متناسب با عوامل هستند (Padash, 2009- 59-60). در مرحله بعد با تحلیل نتایج حاصل از ماتریس‌های ارزیابی عوامل درونی و بیرونی و با ایجاد راهبردهای مطروحه، برای برآورد امتیازات هر یک از راهبردهای منتخب از ماتریس موقعیت کنونی سازمان (IE) و الویت بندی آنها، از ماتریس QSPM استفاده می‌شود (Moharamnezad, 2006: 35).

### - تشکیل ماتریس راهبردهای کمی (QSPM)

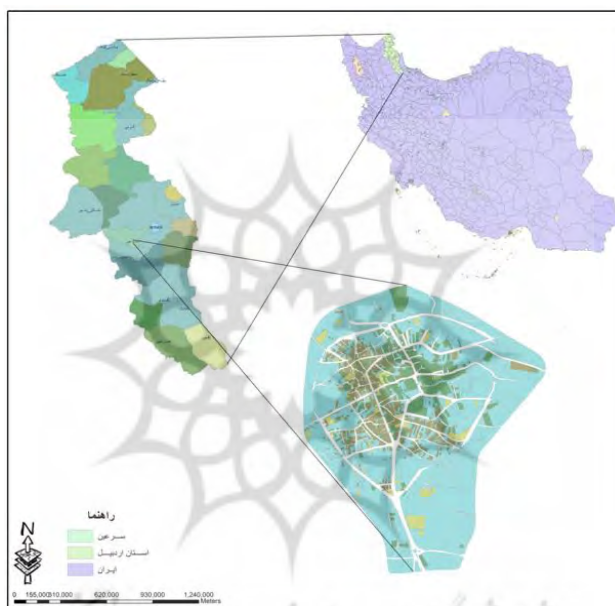
ماتریس راهبردی کمی، روشی تحلیلی است که با آن جذابیت نسبی راهبردها مشخص می‌شود. با این روش می‌توان به صورت عینی راهبردهای گوناگونی که در زمره بهترین راهبردها هستند، مشخص کرد. برای تهیه ماتریس برنامه‌ریزی کمی از نتیجه ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی و نتیجه ماتریس SWOT استفاده می‌شود (Abedinzadeh, 2011: 94). در این روش ابتدا فرصت‌ها و تهدیدهای عمده خارجی، نقاط قوت و ضعف داخلی در ستون راست ماتریس برنامه‌ریزی کمی نوشته شده، سپس به هر یک از این عوامل داخلی و خارجی که در موفقیت سازمان نقش عمده دارند، وزن یا ضریب داده می‌شود. این ضریب‌ها درست همانند ضریب‌های ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی هستند. در ردیف بالای ماتریس برنامه‌ریزی راهبردی، راهبرد های تعیین شده از ماتریس موقعیت کنونی سازمان IE و ماتریس SWOT نوشته می‌شود. در مرحله بعد نمره‌های جذابیت تعیین می‌شود. برای تعیین نمره جذابیت باید عوامل داخلی و خارجی را در موفقیت سازمان نقش عمده دارند، بررسی کرد و سپس در مورد هر یک از آنها این پرسش را مطرح کرد که آیا این عامل در گزینش راهبردها نقش عمده دارد؟ اگر پاسخ به این پرسش آری باشد، آنگاه باید با توجه به این عامل کلیدی راهبردها را با هم مقایسه کرد به طوری که اهمیت نسبی یک راهبرد نسبت به سایر راهبردها مشخص شود. نمره جذابیت به این شکل است: (۱=بدون جذابیت، ۲=تا حدی جذاب، ۳=دارای جذابیت و معقول، و ۴=بسیار جذاب). اگر پاسخ به پرسش بالا "نه" است، نشان دهنده این است که در فرایند انتخاب راهبردها این عامل هیچ نقش مهمی (از نظر موقعیت راهبرد) ندارد که در آن صورت نباید به این عامل نمره جذابیت داده شود.

در مرحله بعدی جمع نمره جذابیت محاسبه می‌شود، به این صورت که ضریب در نمره‌های جذابیت ضرب می‌شود. جمع نمره‌های جذابیت نشان دهنده جذابیت نسبی هر یک از راهبردها است که تنها با توجه به اثر عوامل داخلی و خارجی مربوطه به دست می‌آید. هر قدر جمع نمره‌های جذابیت بیشتر باشد، راهبرد مورد بحث دارای جذابیت بیشتری خواهد بود. در نهایت مجموع نمره‌های جذابیت هر یک از ستون‌های ماتریس کمی محاسبه می‌شود. با این روش به صورت همزمان راهبردهای مختلف مورد بررسی قرار گرفته و الویت بندی می‌شوند. نمره‌های بالا نشان دهنده جذابیت بیشتر راهبردهاست (Karbasi, 2007: 159).

## قلمرو جغرافیایی پژوهش

در آخرین تقسیمات سیاسی ایران، شهر سرعین در استان اردبیل قرار گرفته است. این شهر موقعیت جغرافیایی ۴۸ درجه و ۴ دقیقه طول جغرافیایی و ۳۸ درجه و ۹ دقیقه عرض جغرافیایی واقع شده و جمعیت آن در سال ۱۳۹۰ برابر با ۳۴۴۰ نفر بوده است.

شروع حیات شهری سرعین از اواخر دهه چهل با انتخاب شهردار و احداث خیابان‌ها و مسافرخانه‌ها آغاز شده و در سال ۱۳۷۶ بخشداری سرعین افتتاح شد و در سال ۱۳۸۸ به شهرستان تبدیل گردید ( Tarho Kavosh consulting engineers, 2007: 209-224). شهر سرعین دارای پتانسیل‌هایی بالایی از نظر گردشگری است. وجود آب‌های گرم معدنی یکی از مهمترین این پتانسل‌ها است که زمینه را برای جذب گردشگر فراهم کرده و در اثرات بعدی خود باعث ایجاد خدمات رفاهی و اقامتی همچون هتل‌ها شده است. اما در مقابل این پتانسیل یک‌سری تنگناهایی را هم دارد که یکی از این موارد، مساله معابر و ترافیک شهری است که ایام توریستی این شهر با مشکلات عدیده‌ای مواجه می‌کند. لازم بذکر است که در فصول گرم سال، روزانه حدودا سی صد هزار نفر گردشگر به سرعین مراجعه می‌کنند. این تعداد مراجعه باعث ترافیک سواره و پیاده در مرکز شهر می‌شود. و در واقع خیابان‌ها و معابر میدان گاو میش‌گلی که در مرکز شهر سرعین قرار دارند، در شرایط ناسامانی قرار می‌گیرد. خیابان‌های مرکز شهر سرعین دارای عرض کم و شیب نسی بالایی هستند و اینکه فضای لازمه برای پارک وسیله نقلیه کم است. پیاده‌روهای این مسیرها هم به نوبه خود عرض کمی دارند و اینکه مغازه‌داران این مسیرها هم بخش زیادی از این فضای کم اشغال می‌کنند، بدین‌گونه مشکلات معابر و خیابان‌های مرکز شهر سرعین یکی از مهمترین معضلات این شهر می‌باشد.



شکل ۱. موقعیت جغرافیایی محدوده مورد مطالعه

## یافته‌ها و بحث

بخش یافته‌های تحقیق حاضر با توجه به فرایند مدل‌های SWOT و QSPM از پنج مرحله تشکیل شده که هر مرحله به ترتیب ارائه شده است.

### شناسایی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها و تدوین استراتژی‌های مربوطه

در این قسمت سعی شده است تا با بررسی میدانی و مشاهدات صورت گرفته، عوامل محیطی داخلی (نقاط قوت و ضعف) و عوامل محیط خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) ایجاد پیاده‌راه در سرعین بویژه در مسیر پیشنهادی (خیابان ولیعصر) شناسایی شود. و سپس عوامل شناسایی شده در چهار حالت کلی SO (راهبردهای تهاجمی)، WO (راهبردهای محافظه‌کارانه)، ST (راهبردهای رقابتی)، WT (راهبردهای تدافعی)، پیوند داده شود. در همین خصوص عوامل شناسایی شده موثر بر ایجاد پیاده‌راه در سرعین و راهبردهای مربوطه در جدول (۲) ارائه شده است.

جدول ۲. ماتریس SWOT ایجاد پیاده راه در سرعین

نقاط ضعف (W)	نقاط قوت (S)	محیط داخلی محیط خارجی
<p><b>نقاط ضعف (W)</b></p> <p>W<sub>1</sub> شیب نسبی W<sub>2</sub> تعداد کم خیابان و نامناسبی آنها در پیرامون W<sub>3</sub> کمبود پارکینگ در پیرامون W<sub>4</sub> کمبود مبلمان شهری W<sub>5</sub> دسترسی ضعیف به خدمات اضطراری (اورژانس و ...) W<sub>6</sub> نبود حمل و نقل عمومی داخل شهر (تاکسی و اتوبوس) W<sub>7</sub> کمبود فضای سبز در حاشیه خیابان W<sub>8</sub> عدم توجه به تردد معلولین در معابر</p> <p><b>استراتژی محافظه کارانه (WO)</b></p> <p>WO<sub>1</sub> استفاده از مشارکت کسبه برای سامان دادن به وضعیت خیابان‌ها، پارکینگ‌ها، فضای سبز و مبلمان شهری و دسترسی به خدمات اضطراری در مسیر با ایجاد پیاده راه WO<sub>2</sub> سامان دادن به وضعیت خیابان‌ها و پارکینگ‌های مسیر با توجه به نارضایتی مردم از ترافیک و ترس از تصادف، کمبود فضای باز عمومی، مشکل ترافیکی خرید و فرسودگی آسفالت خیابان مسیر با توجه به وجود سیاست مدیریت شهری برای احیای شهر با ایجاد پیاده راه WO<sub>3</sub> رفع مشکل کمبود مبلمان شهری با ایجاد المان‌های خاصی در جهت ایجاد تصور ذهنی در مسیر و توجه به معابر معلولین با ایجاد پیاده راه WO<sub>4</sub> سامان دادن به وضعیت فضای سبز و فضای باز مسیر، با توجه ضعف تبادل فرهنگی (به دلیل عدم برخورد چهره به چهره) و تمایل مردم به پیاده‌روی با ایجاد پیاده‌راه</p>	<p><b>نقاط قوت (S)</b></p> <p>S<sub>1</sub> عدم وجود کاربری‌های ناسازگار در لبه S<sub>2</sub> تراکم مناسب جمعیتی S<sub>3</sub> تنوع کاربری‌ها S<sub>4</sub> وجود خرده فروشی‌های فعال و متنوع S<sub>5</sub> امنیت خوب و مناسب محدوده S<sub>6</sub> قطعات ریزدانه و بلوک‌های کم عرض S<sub>7</sub> طول و عرض مناسب مسیر S<sub>8</sub> مشارکت مردمی</p> <p><b>استراتژی تهاجمی (SO)</b></p> <p>SO<sub>1</sub> ایجاد پیاده‌راه با توجه به تمایل و مشارکت کسبه و امنیت مسیر و وجود قطعات و بلوک‌های کوچک SO<sub>2</sub> ایجاد پیاده‌راه با توجه به وجود سیاست مدیریت شهری برای احیای شهر و برخورداری نسبی از شرایط لازم (شیب و امنیت و ...) SO<sub>3</sub> ایجاد پیاده‌راه با توجه به ترس از تصادفات خیابانی و وجود ترافیک و آلودگی صوتی SO<sub>4</sub> ایجاد پیاده‌راه برای افزایش شادابی و سلامتی و تبادل فرهنگی با توجه به تمایل تمامی اقشار برای پیاده‌روی</p>	<p><b>فرصت‌ها (O)</b></p> <p>O<sub>1</sub> سیاست مدیریت شهری برای احیای شهر و توسعه گردشگری O<sub>2</sub> تمایل کسبه برای تقویت فعالیت‌های تجاری و مشارکت O<sub>3</sub> همجواری محدوده با هتل‌ها و آبگرم‌ها O<sub>4</sub> کمبود فضای باز عمومی O<sub>5</sub> نارضایتی مردم و گردشگران از ترافیک O<sub>6</sub> فرسودگی زیرساخت‌های شهر O<sub>7</sub> نیاز به پیاده‌روی و تحرک فیزیکی با توجه به مشکلات سلامتی جامعه (مشکلات چاغی، روحی و ...) O<sub>8</sub> تمایل بانوان و کهن‌سالان به پیاده‌روی (وجود فرهنگ پیاده‌روی) O<sub>9</sub> مساله سازی ماشین و ترافیک برای خرید آسان و بهتر و تماشای مغازه‌ها O<sub>10</sub> ترس از تصادف ناشی از اتومبیل O<sub>11</sub> نیاز به آرامش و نشاط در جامعه O<sub>12</sub> تصور ذهنی مبهم از شهر و عناصر آن O<sub>13</sub> توزیع مکان‌های توریستی در محدوده O<sub>14</sub> ضعف تبادل فرهنگی به دلیل عدم برخورد چهره به چهره O<sub>15</sub> آلودگی هوا و صوت ناشی از تردد سواره در فصول گردشگری</p>
<p><b>استراتژی تدافعی (WT)</b></p> <p>WT<sub>1</sub> رفع مشکل دسترسی به سایر مسیرها و خدمات اضطراری و کمبود پارکینگ و خیابان از طریق ایجاد حمل و نقل عمومی در راستای ایجاد پیاده‌راه WT<sub>2</sub> ارتقای فضای سبز و مبلمان شهری در راستای ایجاد پیاده‌راه با توجه به رفع مشکلات تردد معلولین و کمبود فضای سبز</p>	<p><b>استراتژی رقابتی (ST)</b></p> <p>ST<sub>1</sub> افزایش دادن و متنوع کردن فروشگاه‌ها و خدمات با ایجاد پیاده‌راه و برگزاری غرفه‌های فروش در آن در راستای جذب گردشگران و مشتریان ST<sub>2</sub> حل مشکلات حمل و نقل و حمل وسایل با توجه به مناسب بودن شرایط ایجاد پیاده‌راه (شیب مناسب، امنیت مناسب، تنوع کاربری‌ها و خدمات و ...)</p>	<p><b>تهدیدها (T)</b></p> <p>T<sub>1</sub> مشکل دسترسی سواره اورژانس و پلیس به مسیر پیاده راه T<sub>2</sub> مشکل دسترسی به سایر مسیرهای امتدادی T<sub>3</sub> مشکل حمل و نقل عمومی و حمل وسایل به محدوده T<sub>4</sub> لغزنده شدن مسیر پیاده‌راه با توجه به شیب نسبی T<sub>5</sub> تاثیر ایجاد پیاده‌راه روی قیمت‌ها (گرانی ملک و کالا)</p>

جدول (۲) نشان می‌دهد که طی بررسی‌های میدانی، تعداد ۸ نقطه قوت و ۸ نقطه ضعف به عنوان عوامل محیط داخلی و تعداد ۱۴ فرصت و ۵ تهدید به عنوان عوامل محیط خارجی برای ایجاد پیاده راه در سرعین شناسایی شده است. همچنین ماتریس SWOT استراتژی‌های ایجاد پیاده‌راه در سرعین را نشان می‌دهد که تعداد ۴ راهبرد تهاجمی، ۴ راهبرد محافظه کارانه، ۲ راهبرد رقابتی و ۲ راهبرد تدافعی با توجه به عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) و عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) برای محدوده مورد مطالعه تدوین شده است.



### سنجش وضعیت عوامل شناسایی شده

ابتدا لازم است عوامل شناخته شده داخلی و خارجی، مورد سنجش قرار گیرد، در همین خصوص دیدگاه دو جامعه مذکور (۴۲) کاسب مسیر خیابان ولیعصر (مسیر پیشنهادی برای ایجاد پیاده راه) و ۳۰ کارشناس) از طریق پرسش‌نامه مورد ارزیابی قرار گرفته که در جدول (۳) تا (۶) ارائه شده است.

جدول ۳. رتبه‌بندی و اولویت‌سنجی نقاط قوت ایجاد پیاده راه از دیدگاه کاسبان و کارشناسان

دیدگاه کارشناسان			دیدگاه کاسبان			تحلیل SWOT
رتبه	میانگین	مجموع	رتبه	میانگین	مجموع	نقاط قوت (Strength)
۳	۳/۶	۱۰۸	۵	۳/۲	۱۳۴	S1 عدم وجود کاربری‌های ناسازگار در لبه
۲	۳/۸	۱۱۴	۳	۳/۳	۱۳۹	S2 تراکم مناسب جمعیتی
۷	۲/۳	۶۹	۷	۲/۹	۱۲۲	S3 تنوع کاربری‌ها
۱	۳/۹	۱۱۷	۱	۴/۲	۱۷۶	S4 وجود خرده‌فروشی‌های فعال و متنوع
۳	۳/۶	۱۰۸	۲	۳/۸	۱۶۰	S5 امنیت خوب و مناسب محدوده
۵	۳/۲	۹۶	۶	۳	۱۲۶	S6 قطعات ریزدانه و بلوک‌های کم‌عرض
۸	۲	۶۰	۸	۲/۱	۸۸	S7 طول و عرض مناسب مسیر
۶	۲/۷	۸۱	۳	۳/۳	۱۳۹	S8 مشارکت مردمی
-	۳/۱	۹۴/۱	-	۳/۲	۱۳۵/۵	میانگین

نتایج جدول (۳) حاکی از آن است که وجود خرده‌فروشی‌های فعال، امنیت مناسب و تناسب جمعیتی به عنوان مهمترین نقاط قوت مسیر خیابان ولیعصر برای ایجاد پیاده‌راه از دیدگاه کاسبان و کارشناسان می‌باشد و تنوع کاربری و طول و عرض مناسب خیابان ولیعصر در بین ۸ عامل از نقاط قوت، به عنوان آخرین رتبه‌های نقاط قوت ایجاد پیاده‌راه بوده است. ضمناً میانگین نقاط قوت از دیدگاه دو جامعه مذکور در خصوص قوت‌ها برابر با ۳/۱۵ می‌باشد.

جدول ۴. رتبه‌بندی و اولویت‌سنجی نقاط ضعف ایجاد پیاده‌راه از دیدگاه کاسبان و کارشناسان

دیدگاه کارشناسان			دیدگاه کاسبان			تحلیل SWOT
رتبه	میانگین	مجموع	رتبه	میانگین	مجموع	نقاط ضعف (Weakness)
۲	۳/۴	۱۰۲	۳	۳/۲	۱۳۴	W1 شیب نسبی
۱	۳/۵	۱۰۵	۱	۳/۶	۱۵۱	W2 تعداد کم خیابان و نامناسبی آنها در پیرامون
۳	۳/۲	۹۶	۲	۳/۳	۱۳۸	W3 کمبود پارکینگ در پیرامون
۵	۲/۹	۸۷	۴	۳	۱۲۶	W4 کمبود مبلمان شهری
۴	۳	۹۰	۵	۲/۹	۱۲۲	W5 دسترسی ضعیف به خدمات اضطراری (اورژانس و ...)
۶	۲/۸	۸۴	۶	۲/۸	۱۱۸	W6 نبود حمل و نقل عمومی داخل شهر (تاکسی و اتوبوس)
۸	۲/۴	۷۲	۸	۲/۱	۸۸	W7 کمبود فضای سبز در حاشیه خیابان
۶	۲/۸	۸۴	۷	۲/۳	۹۷	W8 عدم توجه به تردد معلولین در معابر
-	۳	۱۹۰	-	۲/۹	۱۲۲	میانگین

جدول (۴) نشان دهنده این مطلب هست که کمبود و نامناسبی خیابان، شیب نسبی و کمبود پارکینگ در خیابان ولیعصر به عنوان مهمترین نقطه ضعف برای ایجاد پیاده‌راه از دیدگاه دو جامعه مورد بررسی قرار گرفته و کمبود فضای سبز به عنوان آخرین رتبه در نقاط ضعف ایجاد پیاده‌راه شناخته شده است. ضمناً میانگین نظرات دو جامعه مذکور در خصوص ضعف‌ها برابر با ۲/۹۵ می‌باشد.



جدول ۵. رتبه‌بندی و اولویت‌سنجی فرصت‌های ایجاد پیاده‌راه از دیدگاه کاسبان و کارشناسان

دیدگاه کارشناسان			دیدگاه کاسبان			تحلیل SWOT
رتبه	میانگین	مجموع	رتبه	میانگین	مجموع	فرصت‌ها (Opportunity)
۱	۳/۹	۱۱۷	۱۴	۲/۲	۹۲	O1 سیاست مدیریت شهری برای احیای شهر و توسعه گردشگری
۹	۳	۹۰	۱	۳/۹	۱۶۴	O2 تمایل کسبه برای تقویت فعالیت‌های تجاری و مشارکت
۵	۳/۲	۹۶	۲	۳/۸	۱۶۰	O3 همجواری محدوده با هتل‌ها و آبگرم‌ها
۸	۳/۱	۹۳	۱۰	۲/۸	۱۱۸	O4 کمبود فضای باز عمومی
۲	۳/۴	۱۰۲	۵	۳/۲	۱۳۴	O5 نارضایتی مردم و گردشگران از ترافیک سواره
۲	۳/۴	۱۰۲	۴	۳/۳	۱۳۹	O6 فرسودگی زیرساخت‌های شهر (آسفالت و ...)
۹	۳	۹۰	۸	۳	۱۲۶	O7 نیاز به پیاده‌روی و تحرک فیزیکی با توجه به مشکلات سلامتی جامعه (مشکلات چاقی، روحی و ... و تمایل بانوان و کهن‌سالان به پیاده‌روی (وجود فرهنگ پیاده‌روی)
۵	۳/۲	۹۶	۳	۳/۵	۱۴۷	O8 مساله‌سازی ماشین و ترافیک برای خرید اسان و بهتر و تماشای مغازه‌ها
۱۴	۲/۸	۸۴	۱۲	۲/۶	۱۰۹	O9 ترس از تصادف و نگرانی‌های ناشی از ماشین
۱۲	۲/۹	۹۰	۱۰	۲/۸	۱۱۸	O10 نیاز به آرامش و نشاط در جامعه
۱۲	۲/۹	۸۷	۱۲	۲/۶	۱۰۹	O11 تصور ذهنی مهم از شهر و عناصر آن
۴	۳/۳	۹۰	۸	۳	۱۲۶	O12 توزیع مکان‌های توریستی در سطح شهر و محدوده
۹	۳	۹۰	۷	۳/۱	۱۳۰	O13 ضعف تبادل فرهنگی به دلیل عدم برخورد چهره به چهره
۵	۳/۲	۹۶	۵	۳/۲	۱۳۴	O14 آلودگی هوا و صوت ناشی از تردد سواره در فصول گردشگری
-	۳/۱۵	۹۴/۲	-	۳/۰۷	۱۲۹/۱	میانگین

جدول (۵) نشان دهنده این مطلب هست که سیاست مدیریت شهری برای احیای شهر و توسعه گردشگری از فرصت‌هایی است که از دیدگاه کارشناسان در رتبه اول و از دیدگاه کاسبان در رتبه آخر فرصت‌ها قرار گرفته است. ضمناً میانگین نظرات دو جامعه مذکور در خصوص فرصت‌ها برابر با ۳/۱۱ می‌باشد.

جدول ۶. رتبه‌بندی و اولویت‌سنجی تهدیدهای ایجاد پیاده‌راه از دیدگاه کاسبان و کارشناسان

دیدگاه کارشناسان			دیدگاه کاسبان			تحلیل SWOT
رتبه	میانگین	مجموع	رتبه	میانگین	مجموع	تهدیدها (Threats)
۱	۳/۷	۱۱۱	۲	۳/۵	۱۴۷	T1 مشکل دسترسی سواره اورژانس و پلیس به مسیر پیاده راه
۲	۳/۶	۱۰۸	۴	۳/۳	۱۳۸	T2 مشکل دسترسی به سایر مسیرهای امتدادی
۳	۳/۴	۱۰۲	۱	۳/۶	۱۵۱	T3 مشکل حمل و نقل عمومی و حمل وسایل به محدوده
۵	۳	۹۰	۵	۲/۹	۱۲۲	T4 لغزنده شدن مسیر پیاده‌راه با توجه به شیب نسبی
۴	۳/۱	۹۳	۳	۳/۴	۱۴۲	T5 تاثیر ایجاد پیاده‌راه روی قیمت‌ها (گرانی یا ارزانی ملک و کالا)
-	۳/۳۶	۱۰۰/۸	-	۳/۳۴	۱۴۰/۲	میانگین

جدول (۶) نشان دهنده این مطلب هست که مشکل دسترسی سواره اورژانس و پلیس به مسیر پیاده‌راه به عنوان مهمترین تهدید برای ایجاد پیاده راه از دیدگاه دو جامعه مورد بررسی قرار گرفته است. ضمناً میانگین نظرات دو جامعه مذکور در خصوص تهدیدها برابر با ۳/۳۵ می‌باشد.

### - تشکیل ماتریس‌های ارزیابی عوامل داخلی و خارجی (IEF و EFE)

در این مرحله، ابتدا با توجه به امتیازی که هریک از عوامل کسب کرده‌اند (حاصل نظرات ۷۲ پرسش شونده. یعنی ۴۲ کاسب و ۳۰ کارشناس) وزن هریک از عوامل محاسبه شد. بگونه‌ای که به هر عامل یک ضریب وزنی بین صفر (بی‌اهمیت) تا یک (بسیار

1. Internal Factors Evaluation
2. External Factors Evaluation

مهم) اختصاص دادیم که در اینجا از نرمالیزه کردن برای وزن دهی استفاده شده است. در مرحله بعد، وضع موجود هر عامل را با امتیازی بین ۴ تا ۱ (=۱ ضعیف، =۲ متوسط، =۳ بالاتر از متوسط و =۴ بسیار خوب) تعیین کردیم، سپس وزن نرمال شده را ضرب امتیاز وضع موجود کردیم تا امتیاز وزن دار به دست آمد. و در نهایت ستون مربوط به امتیاز وزن دار را باهم جمع کردیم تا جمع کل امتیاز وزن دار برای عوامل داخلی و بار دیگر هم برای عوامل خارجی بدست آمد (جدول ۷ و ۸).

جدول ۷. ماتریس عوامل داخلی (IFE) ایجاد پیاده راه

عوامل داخلی	امتیاز کل	وزن نرمال شده	امتیاز وضع موجود	امتیاز وزن دار
نقاط قوت				
$S_1$	۲۴۲	۰/۰۶۸	۲	-۰/۱۳۶
$S_2$	۲۵۳	۰/۰۷۲	۲	-۰/۱۴۴
$S_3$	۱۹۱	۰/۰۵۴	۳	-۰/۱۶۲
$S_4$	۲۹۳	۰/۰۸۳	۴	-۰/۲۵۲
$S_5$	۲۶۸	۰/۰۷۶	۳	-۰/۲۲۸
$S_6$	۲۲۲	۰/۰۶۳	۳	-۰/۱۸۹
$S_7$	۱۴۸	۰/۰۴۲	۱	-۰/۰۴۲
$S_8$	۲۲۰	۰/۰۶۲	۲	-۰/۱۲۴
نقاط ضعف				
$W_1$	۲۳۶	۰/۰۶۶	۲	-۰/۱۳۲
$W_2$	۲۵۶	۰/۰۷۲	۲	-۰/۱۴۴
$W_3$	۲۳۴	۰/۰۶۶	۳	-۰/۱۹۸
$W_4$	۲۱۳	۰/۰۶۰	۲	-۰/۱۲
$W_5$	۲۱۲	۰/۰۶۰	۳	-۰/۱۸
$W_6$	۲۱۲	۰/۰۶۰	۱	-۰/۰۶
$W_7$	۱۶۰	۰/۰۴۵	۱	-۰/۰۴۵
$W_8$	۱۸۱	۰/۰۵۲	۳	-۰/۱۵۶
جمع کل IFE	۳۵۴۱	۱	-	۲/۳۱۲

با توجه به اینکه نمره نهایی در این ماتریس کمتر از ۲/۵ می باشد (۲/۳۱) می‌توان گفت که درخصوص ایجاد پیاده راه در سریع، از نظر عوامل داخلی دارای ضعف است و در واقع در جهت ایجاد پیاده راه عوامل ضعف بر عوامل قوت برتری دارند (جدول ۷).

جدول ۸. ماتریس عوامل خارجی (EFE) ایجاد پیاده راه

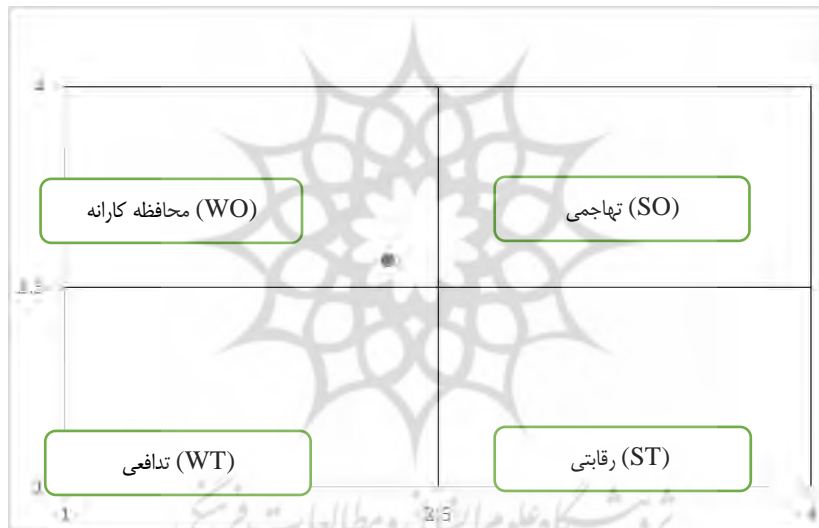
عوامل خارجی	امتیاز	وزن نرمال شده	امتیاز وضع موجود	امتیاز وزن دار
فرصت‌ها				
$O_1$	۲۰۹	۰/۰۵۴	۲	-۰/۱۰۸
$O_2$	۲۵۴	۰/۰۶۶	۲	-۰/۱۳۲
$O_3$	۲۵۶	۰/۰۶۶	۲	-۰/۱۳۲
$O_4$	۲۱۱	۰/۰۵۵	۲	-۰/۱۱
$O_5$	۲۳۶	۰/۰۶۱	۴	-۰/۲۴۴
$O_6$	۲۴۱	۰/۰۶۲	۳	-۰/۱۸۶
$O_7$	۲۱۶	۰/۰۵۶	۱	-۰/۰۵۶
$O_8$	۲۴۳	۰/۰۶۱	۲	-۰/۱۲۲
$O_9$	۱۹۳	۰/۰۵	۱	-۰/۰۵
$O_{10}$	۲۰۸	۰/۰۵۴	۲	-۰/۱۰۸
$O_{11}$	۱۹۶	۰/۰۵۱	۲	-۰/۱۰۲
$O_{12}$	۲۱۶	۰/۰۵۶	۲	-۰/۱۱۲
$O_{13}$	۲۲۰	۰/۰۵۷	۲	-۰/۱۱۴
$O_{14}$	۲۳۰	۰/۰۵۹	۲	-۰/۱۱۸
تهدیدها				

۰/۲۶۴	۴	۰/۰۶۶	۲۵۸	$T_1$
۰/۲۵۲	۴	۰/۰۶۳	۲۴۶	$T_2$
۰/۲۶	۴	۰/۰۶۵	۲۵۳	$T_3$
۰/۱۱	۲	۰/۰۵۵	۲۱۲	$T_4$
۰/۱۲۲	۲	۰/۰۶۱	۲۳۶	$T_5$
۲/۷۰۲	-	۱	۳۸۷۱	جمع کل EFE

با توجه به اینکه نمره نهایی در این ماتریس بالاتر از  $۲/۵$  می‌باشد ( $۲/۷$ )، می‌توان گفت که در خصوص ایجاد پیاده راه در سرعین، عملکرد قابل قبولی در استفاده از فرصت‌ها و مقابله با تهدیدها وجود دارد (جدول ۸).

### - تشکیل ماتریس موقعیت کنونی (داخلی و خارجی) (IE)

تحلیل ایجاد پیاده راه در سرعین، به حاصل برآیند نمره نهایی عوامل خارجی و نمره نهایی عوامل داخلی به ماتریس IE منتهی شده که در این ماتریس، IFE یا عوامل داخلی با مقدار  $۲/۳$  در محور X (محور افقی) و EFE یا عوامل خارجی با مقدار  $۲/۷$  در محور Y (محور عمودی) قرار می‌گیرند. همان گونه که مشخص است تلاقی این دو محور در موقعیت محافظه کارانه است. این بدان معناست که محدوده دارای نقاط ضعف و فرصت‌های مناسبی می‌باشد (شکل ۲).



شکل ۲. ماتریس موقعیت کنونی ایجاد پیاده راه در سرعین

با توجه به موقعیت راهبرد محافظه کارانه برای ایجاد پیاده‌راه در مسیر پیشنهادی و به منظور تدوین راهبردهای اجرایی پیشرو، ماتریس IE با ماتریس SWOT تطبیق می‌شود تا بتوان بهترین راهبردهای محافظه کارانه برای ایجاد پیاده راه استخراج شود. که در این حین با توجه به اولویت راهبردهای محافظه کارانه (WO)، بر روی راهبردهای چهارگانه آن تجزیه و تحلیل کمی صورت می‌پذیرد. همان گونه که در ماتریس SWOT ملاحظه می‌شود، تلاش بر آن است که در هر یک از راهبردها با بهره‌گیری از بهترین نقاط قوت و فرصت‌ها، نقاط ضعف و تهدیدها را به حداقل رساند.

### - تشکیل ماتریس برنامه‌ریزی راهبردهای کمی (QSPM)

در این روش ابتدا فرصت‌ها و تهدیدهای عمده خارجی، نقاط قوت و ضعف داخلی، به همراه وزن شان در ستون راست ماتریس برنامه‌ریزی کمی، جانمایی شد و در قسمت سرستون ماتریس برنامه‌ریزی کمی، راهبرد منتخب تحقیق که راهبردهای چهارگانه محافظه کارانه باشد، ارائه گردید. در مرحله بعد برای هر یک از عوامل داخلی و خارجی در حد نقش و اثرگذاری شان در راهبردهای

چهارگانه محافظه کارانه تحقیق، نمره جذابیت (صفر تا چهار) داده شد و نمره جذابیت هر عامل با وزن آن ضرب شد و حاصل جمع عوامل داخلی و عوامل خارجی در هر راهبرد جمع گردید. در جدول (۹) نمرات جذابیت مربوط به راهبردهای محافظه کارانه ارائه شده است.

جدول ۹. ماتریس راهبردهای کمی (QSPM) ایجاد پیاده راه

راهبرد $WO_4$		راهبرد $WO_3$		راهبرد $WO_2$		راهبرد $WO_1$		وزن نرمالی	عوامل
جمع	نمره جذابیت	جمع	نمره جذابیت	جمع	نمره جذابیت	جمع	نمره جذابیت	نقاط قوت	
۰/۰۶۸	۱	۰/۰۶۸	۱	۰/۱۳۶	۲	۰/۲۰۴	۳	۰/۰۶۸	$S_1$
۰/۱۴۴	۲	۰/۱۴۴	۲	۰/۲۱۶	۳	۰/۱۴۴	۲	۰/۰۷۲	$S_2$
۰/۱۰۸	۲		-	۰/۰۵۴	۱	۰/۰۵۴	۱	۰/۰۵۴	$S_3$
۰/۰۸۳	۱	۰/۰۸۳	۱	۰/۰۸۳	۱	۰/۰۸۳	۱	۰/۰۸۳	$S_4$
	-	۰/۱۵۲	۲	۰/۱۵۲	۲	۰/۰۷۶	۱	۰/۰۷۶	$S_5$
	-		-		-	۰/۰۶۳	۱	۰/۰۶۳	$S_6$
۰/۰۸۴	۲	۰/۰۸۴	۲	۰/۱۲۶	۳	۰/۰۸۴	۲	۰/۰۴۲	$S_7$
۰/۱۲۴	۲	۰/۱۲۴	۲	۰/۱۲۴	۲	۰/۲۴۸	۴	۰/۰۶۲	$S_8$
نقاط ضعف									
	-	۰/۱۳۲	۲	۰/۰۶۶	۱		-	۰/۰۶۶	$W_1$
	-		-	۰/۲۱۶	۳	۰/۲۱۶	۳	۰/۰۷۲	$W_2$
	-	۰/۰۶۶	۱	۰/۲۶۴	۴	۰/۲۶۴	۴	۰/۰۶۶	$W_3$
۰/۱۲	۲	۰/۲۴	۴	۰/۱۲	۲	۰/۲۴	۴	۰/۰۶۰	$W_4$
	-	۰/۰۶	۱	۰/۱۸	۳	۰/۱۸	۳	۰/۰۶۰	$W_5$
۰/۰۶	۱	۰/۰۶	۱	۰/۱۸	۳	۰/۱۲	۲	۰/۰۶۰	$W_6$
۰/۱۸	۴	۰/۰۴۵	۱	۰/۱۳۵	۳	۰/۱۸	۴	۰/۰۴۵	$W_7$
۰/۰۵۲	۱	۰/۲۰۸	۴	۰/۱۰۴	۲	۰/۱۰۴	۲	۰/۰۵۲	$W_8$
۱/۰۲		۱/۴۶		۲/۱۵		۲/۲۶		۱	جمع
فرصتها									
۰/۱۶۲	۳	۰/۱۶۲	۳	۰/۲۱۶	۴	۰/۱۶۲	۳	۰/۰۵۴	$O_1$
۰/۱۳۲	۲	۰/۱۳۲	۲	۰/۱۳۲	۲	۰/۲۶۴	۴	۰/۰۶۶	$O_2$
	-		-	۰/۱۳۲	۲	۰/۰۶۶	۱	۰/۰۶۶	$O_3$
۰/۲۲	۴	۰/۱۱	۲	۰/۲۲	۴	۰/۱۱	۲	۰/۰۵۵	$O_4$
۰/۱۸۳	۳	۰/۱۸۳	۳	۰/۲۴۴	۴	۰/۱۸۳	۳	۰/۰۶۱	$O_5$
۰/۰۶۲	۱	۰/۰۶۲	۱	۰/۲۴۸	۴	۰/۱۲۴	۲	۰/۰۶۲	$O_6$
۰/۲۲۴	۴	۰/۱۱۲	۲	۰/۱۱۲	۲	۰/۰۵۶	۱	۰/۰۵۶	$O_7$
	-	۰/۰۶۱	۱	۰/۱۸۳	۳	۰/۱۲۲	۲	۰/۰۶۱	$O_8$
	-	۰/۱	۲	۰/۲	۴	۰/۰۵	۱	۰/۰۵	$O_9$
۰/۱۰۸	۲	۰/۱۶۲	۳	۰/۱۰۸	۲	۰/۱۰۸	۲	۰/۰۵۴	$O_{10}$
۰/۰۵۱	۱	۰/۲۰۴	۴	۰/۰۵۱	۱	۰/۰۵۱	۱	۰/۰۵۱	$O_{11}$
	-		-	۰/۰۵۶	۱	۰/۰۵۶	۱	۰/۰۵۶	$O_{12}$
۰/۲۲۸	۴	۰/۰۵۷	۱		-		-	۰/۰۵۷	$O_{13}$
۰/۰۵۹	۱		-	۰/۱۷۹	۳	۰/۱۱۸	۲	۰/۰۵۹	$O_{14}$
تهدیدها									
۰/۰۶۶	۱		-	۰/۲۶۴	۴	۰/۱۹۸	۳	۰/۰۶۶	$T_1$
۰/۰۶۳	۱		-	۰/۱۸۶	۳	۰/۱۸۶	۳	۰/۰۶۳	$T_2$
۰/۰۶۵	۱		-	۰/۱۹۵	۳	۰/۱۹۵	۳	۰/۰۶۵	$T_3$
	-		-	۰/۱۱	۲	۰/۰۵۵	۱	۰/۰۵۵	$T_4$
	-		-	۰/۱۲۲	۲	۰/۱۲۲	۲	۰/۰۶۱	$T_5$
۱/۶۳		۱/۳۴		۲/۹۶		۲/۱۲		۱	جمع

مطابق با جدول (۹) مشخص شد که در بخش عوامل داخلی راهبرد "استفاده از مشارکت کسبه برای سامان دادن به وضعیت خیابان‌ها، پارکینگ‌ها، فضای سبز و مبلمان شهری و دسترسی به خدمات اضطراری در مسیر با ایجاد پیاده راه" با نمره جذابیت ۲/۲۶، و در بخش عوامل خارجی راهبرد "سامان دادن به وضعیت خیابان‌ها و پارکینگ‌های مسیر با توجه به نارضایتی مردم از ترافیک و ترس از تصادف، کمبود فضای باز عمومی، مشکل ترافیکی خرید و فرسودگی آسفالت خیابان مسیر با توجه به وجود سیاست مدیریت شهری برای احیای شهر با ایجاد پیاده راه" با نمره جذابیت ۲/۹۶ در اولویت اول قرار دارند. در نهایت پس از مشخص نمودن میزان جذابیت راهبردها با استفاده از روش تحلیلی QSPM، راهبردها به جدول ۱۰ اولویت‌بندی شدند.

جدول ۱۰. اولویت‌بندی راهبردهای محافظه‌کارانه ایجاد پیاده‌راه در سرعین

رتبه	راهبردهای محافظه‌کارانه (WO)	جذابیت عوامل داخلی	جذابیت عوامل خارجی	مجموع جذابیت راهبردها
۱	WO <sub>2</sub> سامان دادن به وضعیت خیابان‌ها و پارکینگ‌های مسیر با توجه به نارضایتی مردم از ترافیک و ترس از تصادف، کمبود فضای باز عمومی، مشکل ترافیکی خرید و فرسودگی آسفالت خیابان مسیر با توجه به وجود سیاست مدیریت شهری برای احیای شهر با ایجاد پیاده راه	۲/۱۵	۲/۹۶	۵/۱۱
۲	WO <sub>1</sub> استفاده از مشارکت کسبه برای سامان دادن به وضعیت خیابان‌ها، پارکینگ‌ها، فضای سبز و مبلمان شهری و دسترسی به خدمات اضطراری در مسیر با ایجاد پیاده راه	۲/۲۶	۲/۱۲	۴/۳۸
۳	WO <sub>3</sub> رفع مشکل کمبود مبلمان شهری با ایجاد المان‌های خاصی در جهت ایجاد تصور ذهنی در مسیر و توجه به معابر معلولین با ایجاد پیاده راه	۱/۴۶	۱/۳۴	۲/۸۰
۴	WO <sub>4</sub> سامان دادن به وضعیت فضای سبز و فضای باز مسیر، با توجه ضعف تبادل فرهنگی (به دلیل عدم برخورد چهره به چهره) و تمایل مردم به پیاده روی با ایجاد پیاده راه	۱/۰۲	۱/۶۳	۲/۶۵

نتایج ماتریس راهبردی کمی QSPM نشان می‌دهد از بین ۴ راهبرد محافظه‌کارانه منتخب، بالاترین جذابیت مربوط به راهبرد "سامان دادن به وضعیت خیابان‌ها و پارکینگ‌های مسیر با توجه به نارضایتی مردم از ترافیک و ترس از تصادف، کمبود فضای باز عمومی، مشکل ترافیکی خرید و فرسودگی آسفالت خیابان مسیر با توجه به وجود سیاست مدیریت شهری برای احیای شهر با ایجاد پیاده‌راه" با نمره ۵/۱۱ و پایین‌ترین جذابیت هم به راهبرد "سامان دادن به وضعیت فضای سبز و فضای باز مسیر، با توجه ضعف تبادل فرهنگی (به دلیل عدم برخورد چهره به چهره) و تمایل مردم به پیاده روی با ایجاد پیاده‌راه" با نمره ۲/۶۵ می‌باشد.

## نتیجه‌گیری

نتایج تحقیق درخصوص ایجاد پیاده‌راه در شهر سرعین و بویژه در مسیر پیشنهادی نشان می‌دهد که فرصت‌های زیادی در این خصوص وجود دارد. با این وجود ضعف‌ها و تهدیدهایی هم هست که آن‌ها را هم می‌توان با قوت‌ها و فرصت‌ها در قالب استراتژی‌های مربوطه، پوشش داد. بگونه‌ای که طی بازنده‌های میدانی تعداد ۸ نقطه قوت و ۸ نقطه ضعف به عنوان عوامل محیط داخلی و تعداد ۱۴ فرصت و ۵ تهدید به عنوان عوامل محیط خارجی برای ایجاد پیاده‌راه در سرعین شناسایی شده است. در همین خصوص، تعداد ۴ راهبرد تهاجمی، ۴ راهبرد محافظه‌کارانه، ۲ راهبرد رقابتی و ۲ راهبرد تدافعی با توجه به عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) و عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) در قالب ماتریس SWOT، به عنوان استراتژی‌های ایجاد پیاده‌راه در سرعین تدوین گردید. همچنین نتایج تحقیق نشان داد که نمره نهایی عوامل داخلی کمتر از ۲/۵ (۲/۳۱) است، یعنی ایجاد پیاده راه در سرعین از نظر عوامل داخلی دارای ضعف است و در واقع در جهت ایجاد پیاده راه نقاط ضعف بر نقاط قوت برتری دارند. و اینکه نمره نهایی عوامل خارجی بیشتر از ۲/۵ شد (۲/۷). یعنی برای ایجاد پیاده راه در سرعین، عملکرد قابل قبولی در استفاده از فرصت‌ها و مقابله با تهدیدها وجود دارد. در همین خصوص ماتریس موقعیت کنونی ایجاد پیاده راه با توجه به نمره نهایی عوامل داخلی و خارجی تشکیل شد و نشان داد که راهبرد محافظه‌کارانه با ۴ استراتژی، راهبرد منتخب برای ایجاد پیاده‌راه در سرعین است. در همین راستا و با توجه به خروجی‌های مدل، راهبرد محافظه‌کارانه به عنوان راهبرد ایجاد پیاده‌راه در سرعین انتخاب شد. راهبردی که با توجه به فرصت‌های زیاد، ضعف‌های مربوطه را کنترل کرده و موجبات ایجاد پیاده‌راه را فراهم می‌آورد. در ادامه نیز نتایج مدل QSPM نشان داد که از بین ۴ استراتژی محافظه‌کارانه در بخش عوامل داخلی راهبرد "استفاده از مشارکت کسبه برای سامان دادن به وضعیت خیابان‌ها، پارکینگ‌ها، فضای سبز و مبلمان شهری و دسترسی به خدمات اضطراری در مسیر با ایجاد پیاده‌راه" با نمره

جذابیت ۲/۲۶، و در بخش عوامل خارجی راهبرد "سامان دادن به وضعیت خیابان‌ها و پارکینگ‌های مسیر با توجه به نارضایتی مردم از ترافیک و ترس از تصادف، کمبود فضای باز عمومی، مشکل ترافیکی خرید و فرسودگی آسفالت خیابان مسیر با توجه به وجود سیاست مدیریت شهری برای احیای شهر با ایجاد پیاده راه" با نمره جذابیت ۲/۹۶ در اولویت اول قرار می‌گیرند و نهایتاً این که بالاترین جذابیت مربوط به راهبرد "سامان دادن به وضعیت خیابان‌ها و پارکینگ‌های مسیر با توجه به نارضایتی مردم از ترافیک و ترس از تصادف، کمبود فضای باز عمومی، مشکل ترافیکی خرید و فرسودگی آسفالت خیابان مسیر با توجه به وجود سیاست مدیریت شهری برای احیای شهر با ایجاد پیاده راه" با نمره ۵/۱۱ و پایین‌ترین جذابیت هم به راهبرد "سامان دادن به وضعیت فضای سبز و فضای باز مسیر، با توجه ضعف تبادل فرهنگی (به دلیل عدم برخورد چهره به چهره) و تمایل مردم به پیاده‌روی با ایجاد پیاده‌راه" با نمره ۲/۶۵ می‌باشد.

با توجه به نتایج بدست آمده می‌توان به بیان پیشنهاداتی در راستای ایجاد پیاده راه در سریع اقدام نمود. در این رابطه به ارائه پیشنهادات اقدام می‌شود:

- ارتقا ایمنی عابران پیاده در مسیرهای پیاده محور(ارتقای نورپردازی مسیرها در راستای برقراری امنیت و دلپذیری و سرزندگی)
- اجرای اصلاحات تقاطع‌ها و رفتارهای آرام کننده ترافیک، بویژه در فصول گردشگری سریع
- در نظر گرفتن پارکینگ در ورودی شهر سریع و جلوگیری از تردد ماشین‌های بزرگ در داخل شهر
- تدارک حمل و نقل عمومی در مرکز شهر در راستای کاهش تردد خودروهای شخصی و کاهش ترافیک (مثلاً حمل و نقل با ارابه و ... که جنبی سنتی و گردشگری هم داشته باشد)
- تزریق اعتبارات ملی و جذب سرمایه‌گذار خصوصی در راستای توسعه و تحول شهر سریع (همچون توسعه زیرساختی، حمل و نقل و معابر شهر توریستی سریع)
- افزایش انگیزه پیاده محوری با برنامه‌ریزی، برنامه‌های تفریحی بخصوص در محدوده مورد مطالعه (برگزاری مراسمات و نمایشگاه و ... در مسیرهای ویژه)
- در نظر گرفتن مقیاس انسانی، گروه‌های سنی (کودکان، جوانان، میان‌سالان و کهن‌سالان)، جنسی (مرد و زن) در معابر. مثلاً در نظر گرفتن فضای مکت و نیمکت برای کهن‌سالان، مبلمان تفریحی برای کودکان و ....
- نصب دوربین در مسیرهای پرتردد جهت افزایش نظم، مقررات و امنیت. با نصب دوربین می‌توان ناهنجاری‌های اجتماعی را در مسیرهای شلوغ کاهش داد و حتی فرهنگ‌سازی کرد.
- جمع‌آوری افراد متکدی و معتاد و بزهکار از شهر و مسیرهای شلوغ مثل مسیر پیشنهادی برای ایجاد پیاده راه در راستایی افزایش امنیت و توسعه فرهنگی گردشگری
- سامان دادن به وضعیت دست فروشان و جارچیان شهر سریع و مسیرهای شلوغ مثل مسیر پیشنهادی برای ایجاد پیاده راه، در راستای نهادینه کردن فرهنگ گردشگری و برقراری نظم و امنیت
- توسعه مبلمان شهری در مسیرهای شلوغ مثل مسیر پیشنهادی برای ایجاد پیاده راه. تعبیه نیمکت در راستای افزایش کیفیت پیاده راه، نصب علائم راهنمایی و رانندگی در راستای کاهش ترافیک و روان سازی تردد و ایجاد آرامش روانی، در نظر گرفتن سرویس‌های بهداشتی در راستای افزایش خدمات دهی.
- در نظر گرفتن مکان مکت و استراحت برای ایجاد تعامل اجتماعی و سرزندگی، وعدم خستگی از پیاده روی
- در نظر گرفتن فضای باز برای برگزاری مراسمات و نمایشگاه‌ها، و استفاده در مواقع اضطراری بویژه در فصول گردشگری، در راستای افزایش امنیت و آرامش.
- در نظر گرفتن فضای سبز در مسیر پیشنهادی در راستای کاهش آلودگی‌ها و همچنین ایجاد سایه و ... برای رضایت شهروندان و گردشگران
- در نظر گرفتن مسیری برای تردد معلولین در راستای توجه به مقیاس انسانی در ایجاد پیاده‌راه.
- مشارکت گرفتن از کسبه (واگذاری بخشی از زمین یا مغازه) برای افزایش عرض پیاده‌راه.
- مشارکت گرفتن از کسبه برای همکاری با سازمان‌های مربوطه برای ایجاد پیاده‌راه.
- توجه مردم محلی و کسبه توسط دستگاه‌های ذی‌ربط، از مزایای ایجاد پیاده‌راه.

- لزوم ایجاد چنین مسیرهایی به علت ترویج فرهنگ پیاده‌روی در راستای افزایش سرزندگی و تندستی جامعه.
- افزایش تنوع در کاربری‌های مسیر پیشنهادی در راستای ارائه هرچه بهتر خدمات.
- در نظر گرفتن شبکه‌ای مسیرهای ارتباطی در اطراف مسیر پیشنهادی در راستای استفاده در مواقع اضطراری و دسترسی راحت به مسیر پیشنهادی برا ایجاد پیاده‌راه.

## References

- Abedinzadeh, N., & Abedinzadeh, F. (2011). Waste management of Rasht by SWOT. *Environmental studies*, 57. (In Persian)
- Abbaszadeh, N. (2011). To improve spatial quality of pedestrian case study: Tarbiyat and Valiasr. *Urban Research of Kurdistan*, 1-10. (In Persian)
- Asadollahi, S. (2004). Necessity of considering pedestrian movement in downtowns. *Municipalities monthly*, 66. (In Persian)
- Ashuri, A. (2010). Analysis of the role of pedestrians in urban life. *Landscape Journal*, 8. (In Persian)
- Gharib, F. (2004). Feasibility of making pedestrian in old Tehran area. *Honahraheye Ziba*, 19. (In Persian)
- Ghorbani, R., & Jamkasra, M. (2010). Pedestrian oriented movement: new approach in revitalize urban centers. *Urban and Regional Studies*, 2 (6), 43-54. (In Persian)
- Gordon, K. (2009). *Urban landscape*. translated by Manouchehr Tabibiyani, Vaziri.
- Hassklau, C. (1990). *The pedestrian and city Traffic*. London: Belhaven press. Danish Road Data.
- Pakzad, J. (2007). *Guide in designing urban spaces*. Shahidi Publication. (In Persian)
- Padash, A. (2009) Recreational planning of environment. *Environment Research*, 1. (In Persian)
- Karbasi, A. & Monavari, M. M. (2007). *Strategic management in environment*. Kavosh Ghalam. (In Persian)
- Moharamnezahd, N. (2006). *Planning and management of environment*. Moaleff Publication. (In Persian)
- Mousavi, S. (2013). Study of interaction among citizens in Fahadan community of Yazd. *urban planning studies*, 1 (2), 157-177. (In Persian)
- Mateo-Babiano, I. (2003). *Pedestrian Space Management as a Strategy in Achieving Sustainable Mobility*, Fromwebsite: <http://www.oikos-international.org>.
- Newman, L., Waldron, L., Dale, A., & Carriere, K. (2008). Sustainable urban community development from the grassroots: Challenges and opportunities in a pedestrian street initiative. *Local Environment*, 13 (2), 129-139.
- Sadeghi, N., & Ardakani, S. (2013). Feasibility of making pedestrian as catalyzers to promote quality of life (case study: Bu Ali Hamedan). *Urban Researchs*, 5 (2), 13-22. (In Persian)
- Sadigh, A. (2015). Feasibility of making pedestrians. unpublished master thesis, Islamic Azad university of Ardabil. (In Persian)
- Sapawi, R., & Said, I. (2012). Constructing Indices Representing Physical Attribute for Walking in Urban Neighborhood Area. *Procedia -Social and Behavioral Sciences*, 50, 179-191.
- Stangl, P. (2011). The US Pedestrian Plan: Linking Practice and Research. *Planning Practice & Research*, 26 (3), 289-305.
- Tarh o Kavosh consulting engineers. (2007). *special master plan for Sareyn tourism*. housing and urbanism organization of Ardabil. (In Persian)

### How to cite this article:

Pashazade, A., Yazdani, M., & Zadvali, F. (2019). Strategies to make pedestrians in Sareyn City. *Journal of Studies of Human Settlements Planning*, 14(3), 623-639. [http://jshsp.iaurasht.ac.ir/article\\_667739\\_en.html](http://jshsp.iaurasht.ac.ir/article_667739_en.html)



## Strategies to Make Pedestrians in Sareyn City

**Asghar Pashazade\***

*PhD. Candidate Geography & Urban Planning, University of Mohaghegh Ardabili, Ardebil, Iran*

**Mohamadhasan Yazdani**

*Associate Professor, Dep. of Geography, University of Mohaghegh Ardabili, Ardabil, Iran*

**Fatemeh Zadvali**

*PhD. Candidate Geography & Urban Planning, University of Tabriz, Tabriz, Iran*

**Received:** 23 August 2017

**Accepted:** 07 February 2018

### EXTENDED ABSTRACT

#### Introduction

Today, due to shortage of the pedestrian-oriented open spaces and undesirable quality of existing open spaces had deteriorated social interactions among city dwellers. According to the traffic issue of pavements that have less usage of city, in pedestrians and making pedestrians are positioned in high prioritization, thus, planning and designing pedestrians could increase sustainable development and social interactions. So to do this, it is required to recognize challenges and potentials of making pedestrians and to recommend some solutions to deal with them. Sareyn which does not have any pedestrian oriented space, making pedestrians as a mean to get closer to human oriented life, what is needed is to recognize strengths, weakness, opportunities and threats of making pedestrian in this city. Assessing the city and study area condition make context to make pedestrians which by recognizing strengths and opportunities it would be possible to deal with the weakness and threats and make pedestrians.

#### Methodology

The research is applied in terms object and in terms of nature is descriptive- analytical. In order to collect data, documentary and field studies were utilized. Statistic population of the research is ivvll vdd the www twm' eeerts ddd gii lds wii hh wrre ssss nn intntiaaa. ,, in tee fill d studies strengths, weakness, opportunities and threats of Sareyn were recognized in terms of indicators. Given to the factors, some strategies were proposed by SWOT. Then by experts and guilds remarks one of the primary strategies were chosen and by QPSM, final strategy were chosen through the primary one.

#### Results and discussion

By the field studies, as internal factors, 8 weaknesses, 8 strengths, and as external factors 14 opportunities and 5 threats were recognized. Given to them, 4 offensive strategies, 4 conservative strategies, 2 competitive and 2 defensive strategies were proposed by SWOT. Then by remarks of the experts and guilds and points of internal factors (2.3) and external factors (2.7), finally conservative strategies were chosen; given to high range of opportunities, this strategy would control weaknesses and facilitate making pedestrians. Finally, the results of QPSM mllll , ttratggy ff rrr giii zigg ttrett's ddd aarkiggs ccuuee ff faar mnggg lllll 1" with 1111 111 ttratggy ff rrr giii zigg green ppce ddd onnn ppce ff tee sss aag" with 555 are highest and lowest strategies.

---

\* Corresponding Author:

Email: [asgharpasha65@gmail.com](mailto:asgharpasha65@gmail.com)

### Conclusion

The results show that there are lots of opportunities about making pedestrians in Sareyn. Though, there is weaknesses and threats which can be covered by the strengths and opportunitie. The results also show that the final point is lower than normal limit (lower than 2.5); it means that making pedestrian in terms of internal factors are inappropriate. Furthermore, final point of external factors is higher than normal limit that means there is desirable operation from opportunities and threats in making pedestrians. In this view, statuesque matrix of making pedestrians were made and indicated that the conservative strategy is desirable strategy. Given to outputs of model, conservative strategies were chosen, strategies that control the weaknesses and facilitate pedestrian making. Finally, the results of QPSM showed that strategy of rrr giii zigg tt.eets ddd aarkiggs cccsss e of faar mnggg lllll ll with 1111 1ld ttratggy ff rrgiii zigg green scce add nnnn ppce ff tee aassgg” with 555 are ii ghsst ddd lwwet strategies.

Given to the results, some theoretical and practical recommendations to make penetrations in Sareyn could be offered .

- Providing public transportation in the downtown to decrease
- having national budget and attract investment to develop Sareyn
- Intensifying pedestrian oriented intentions by planning, recreational plans
- To consider human scale, different age groups (kids, youth, middle-aged and olds) sex groups (male and females) in streets,
- Organizing vendors and informal employees and crowded passages to promote tourism culture and make tranquility
- to develop urban furniture in crowded passages like the proposed passage
- gii l”” aarticiaatiii i n eess trimm k kigg eeee eerrinn
- To justify local people about advantages of pedestrians

**Keywords:** strategy, making pedestrians, Sareyn, SWOT model, QPSM model