

تأثیر پیاده راه بر افزایش تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری بجنورد (نمونه موردنی: خیابان طالقانی، محدوده میدان شهید تا مخابرات)

دریافت مقاله: ۹۶/۱۰/۷ پذیرش نهایی: ۹۷/۳/۶

صفحات: ۸۱-۱۰۲

آرش صدری: مری، گروه هنر و معماری، دانشگاه پیام نور، ایران.^۱.

Email: A76sadri@yahoo.com

آرزو بانکیان تبریزی: مدرس، گروه هنر و معماری، دانشگاه پیام نور، ایران.

Email: Arezu_bankian@yahoo.com

شادی رفایی افسار قزلباش: دانشجوی دکتری تخصصی گروه شهرسازی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران.

Email:Shadi.refaei@gmail.com

چکیده

این مقاله با هدف تأثیر پیاده راه بر افزایش تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری بجنورد با تأکید بر ابعاد فرهنگی اجتماعی بر تعاملات اجتماعی نگارش گردید. روش این تحقیق توصیفی-تحلیلی و مورد مطالعه خیابان طالقانی بجنورد بوده است. تجزیه و تحلیل داده‌ها نیز با استفاده از روش SWOT انجام شده است. نتایج نشان داد که تأثیرگذاری ویژگی‌های کالبدی بر روی کیفیت محیط‌های شهری در اولویت اول و ادراک محیطی در اولویت دوم و ویژگی‌های کارکرده در اولویت سوم قرار داشت. با توجه به نتایج حاصله، اهم متغیرهای مستقل تأثیرگذار در این سه دسته (کالبدی، کارکرده و ادراک محیطی) به ترتیب اولویت عبارتند از: شاخص‌های امنیت، دسترسی، معابر، کارکردهای اقتصادی، محیط زیست شهری، کیفیت محیط اجتماعی، تعاملات اجتماعی، فعالیت‌های فرهنگی، تسهیلات شهری و آیتم‌های کارکردهای تفریحی و روش‌نایی کمترین اثرات را دارا بودند.

کلیدواژگان: پیاده راه، تعاملات اجتماعی، فضای شهری، پیاده مداری.

۱. نویسنده مسئول: بجنورد، خ شهید بهشتی جنوبی، بعد از تقاطع اول، مجتمع دادرس، طبقه دوم. ۰۹۱۵۳۸۴۷۸۲۶

مقدمه

حرکت پیاده، طبیعی ترین، قدیمی ترین و ضروری ترین شکل جایه جایی انسان در محیط است و پیاده روی هنوز مهم ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است و شهرها در گذشته از قابلیت پیاده‌مداری بالایی برخوردار بوده و پیاده‌روی به عنوان اصلی ترین الگوی جابجایی مردم در داخل کانون‌های زیستی به دلیل کم هزینه بودن یا در دسترس بودن آسان برای کلیه اقسام جامعه به شمار می‌رفت (معینی، ۱۳۸۵: ۵). اما امروزه یکی از نقایص عمدی شهرهای سطح جهان، وابستگی بیش از حد نیاز به حرکت سواره و تخلف از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۸). این امر یکی از عوامل عمدی کاهش کیفیت محیط شهری و افول ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری محسوب می‌شود (توسلی، ۱۳۷۱: ۴۷). از عمدی نقایص شهرسازی جهان معاصر، توجه بیش از حد به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضای پیاده‌روی می‌باشد. شهرها در گذشته از قابلیت پیاده‌مداری بالایی برخوردار بوده و پیاده‌روی به عنوان اصلی ترین الگوی جابجایی مردم در داخل کانون‌های زیستی به دلیل کم هزینه بودن یا در دسترس بودن آسان برای کلیه اقسام جامعه به شمار می‌رفت (معینی، ۱۳۸۵: ۵). اما امروزه یکی از نقایص عمدی شهرهای سطح جهان، وابستگی بیش از حد نیاز به حرکت سواره و تخلف از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۸). این امر یکی از عوامل عمدی کاهش کیفیت محیط شهری و افول ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری محسوب می‌شود (توسلی، ۱۳۷۱: ۴۷). از عمدی نقایص شهرسازی جهان معاصر، توجه بیش از حد به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضای پیاده‌روی می‌باشد. در کلان‌شهرها حدود نصف و در سایر شهرها تا دو سوم سفرهای درون شهری کاملاً پیاده انجام می‌شود. علاوه بر آن در سفرهایی که توسط وسائل نقلیه صورت می‌گیرد فرد فاصله ما بین ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی و یا محل پارک خودرو را به صورت پیاده طی می‌نماید. لذا پیاده‌روی حداقل در بخشی از تمامی سفرهای شهری نمود پیدا می‌کند. در نظر گرفتن ارزش بیشتر برای پیاده‌روی و مناطق قابل پیاده‌روی می‌تواند تاثیرات مختلفی بر حمل و نقل بگذارد و بر روی برنامه‌ریزی استفاده از زمین همچون افزایش سرمایه‌گذاری، الگوهای استفاده زمین، کنترل ترافیک وسایل نقلیه و ... موثر واقع گردد (پور احمد و همکاران، ۱۳۹۷: ۲).

دهه‌های اخیر به دنبال گسترش بی‌رویه شهرها و اهمیت و نقش روزافزون اتومبیل در شهر، به تدریج نقش عابر پیاده در فضاهای شهری کم‌رنگ شده است. این امر موجب کاهش سرزنشگی فضاهای عمومی و کاهش فضایی مناسب برای تعاملات اجتماعی در شهر شده است. به دنبال ایجاد سرزنشگی بیشتر و تبدیل سکونتگاه‌های شهری به شهرهای انسان‌محور، بسیاری از شهرها فضاهای بدون وسیله نقلیه‌ای به نام «پیاده‌راه» ساختند (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۷۶). کیفیت محیط شهری اساساً یک مفهوم چند بعدی بوده و شامل ابعاد فیزیکی، فضایی، اقتصادی و اجتماعی محیط زیست شهری می‌شود. بر این اساس کیفیت محیط شهری می‌تواند بر روابط اجتماعی شهر وندان تاثیرگذار باشد. افراد بر اساس منافع خود، ارتباطات اجتماعی را شکل داده و بر اساس توقعات، هنجارها و نقشهای معین خود، به آن می‌پردازنند. حاتمی و ذکر حقیقی (۱۳۹۶: ۲۴۶). جنبش

گسترش فضاهای پیاده، نه تنها سیمای کالبدی شهرها را عوض کرده بلکه تغییرات نوینی در کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی و فرهنگ مردم به وجود آورده است. همچنین الگوها و روش‌های جدیدی برای حل مسائل شهری ارائه داده که باعث تحولی عمیق در نظریه‌ها و روش‌های شهرسازی، بهویژه در عرصه ساماندهی فضاهای شهری شده است. "حرکت پیاده" همواره با نیازها و خواسته‌های انسان در می‌آمیزد و می‌تواند از پراهمیت‌ترین و ضروری‌ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده کنندگان از فضای شهر تلقی شود، این امر مستلزم توجه بیشتر به گذرهای پیاده و عابرین در سطح شهر می‌باشد (افراسیابی و همکاران، ۱۳۹۴: ۲). در این میان شهر بجنورد نیز از این قاعده مستثنی نیست و به وسیله خودروها و موتورها اشغال شده است؛ و کوچه‌ها، خیابان‌ها، بزرگراه‌ها و بسیاری از اماکن عمومی شهر به خودروها و موتورها اختصاص یافته و هر روز بیش از پیش انسان‌ها به حاشیه رانده می‌شوند. در واقع خودرومداری در شهر بجنورد با نگاهی که مدیران شهری به ترافیک و حمل و نقل دارند مدام باز تولید می‌شود و شدت می‌یابد. این موضوع سبب کاهش کیفیت محیط شهری و کمرنگ شدن ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری شده است. اگر قبول کنیم که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهری بر افزایش تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری و تعامل بین شهروندان تأثیر می‌گذارد، این تأثیر را بیش از هر جای دیگری می‌توان در پیاده روهای مشاهده نمود (فاضلی، ۱۳۹۳: ۵۸).

ضرورت و اهمیت پژوهش

توجه به موضوع "حرکت پیاده" همواره با نیازها و خواسته‌های انسان در می‌آمیزد و می‌تواند از پراهمیت‌ترین و ضروری‌ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده کنندگان از فضای شهر تلقی شود. حضور عابرین در معابر شبکه دسترسی اثر زندگی بخش در کالبد شهر دارد. لیکن دیده می‌شود که در شهرهای حاضر که به تمام معنا مسخر وسایل نقلیه و چیزگی آن بر انسان شده اند، پیاده روی مورد کم توجهی قرار می‌گیرد و پیاده‌ها همواره در معرض آسیب و مخاطره جانی و مالی به سر می‌برند. به عبارت بهتر، حرکت پیاده از دو جنبه اصلی (به عنوان رکنی از سیستم حمل و نقل درون شهری و به عنوان فضایی برای ارتباطات و برخوردهای رو در روی اجتماعی) نه تنها منزلتی نیافته است بلکه در زمان حاضر جایگاهی چنان ناچیزدارد که حتی به معمول ترین شکل خود به عنوان سیستمی از حمل و نقل شهری نیز سهمی پیدا نکرده و این گونه است که پیاده حقوق خود را پایمال شده می‌یابد. لذا توجه به مسئله ارتقاء کیفیت محیط‌های شهری و در بی‌آن توجه به افراد پیاده در شهر به عنوان عناصر اصلی تشکیل دهنده شهر و یافتن راه حل‌هایی جهت به رسمیت شناختن عابرین در سطح شهر و ارتقاء کیفیت محیط‌های شهری به منظور ارتقاء رضایتمندی افراد از این محیط‌ها از جهات مختلف حائز اهمیت می‌باشد که مجموعه این عوامل انگیزه‌های اصلی در مطرح ساختن موضوع پیاده راه برای انجام این مطالعات بوده و حد فاصل میان چهارراه مخابرات تا خیابان طالقانی به عنوان محدوده مطالعاتی جهت پژوهش حاضر در نظر گرفته شده است.

رهنما و محمدزاده (۱۳۹۳)، تأثیر کیفیت محیطی بر سرمایه اجتماعی در پیاده راه قره خان شهر مشهد را تحلیل کرده و نتیجه گرفتن که کیفیت محیطی پیاده راه قره-خان، از منظر بهره برداران آن، با میانگین امتیاز ۳/۲۹ از طیف پنج قسمتی لیکرت، در وضعیتی به طور نسبی، مطلوب و سطح سرمایه اجتماعی افراد، با میانگین امتیاز ۱/۹۶ از طیف پنج قسمتی لیکرت در وضعیتی به طور نسبی، نامطلوب قرار دارد. لطفی و

همکاران(۱۳۹۳)، با تدوین چارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرای شیراز با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی دریافتند که، خیابان ملاصدرای شیراز برخوردار از جذابیت های متعدد و متنوعی است که مایه حضور شهروندان با انگیزه های گوناگون در بیشتر ساعت های روز می شود. رجوع به مراکز مهم فعالیتی، خرید، تماشای مقاوه ها، پرسه زدن و گردش، دیدن و دیده شدن، همه و همه در خیابان ملاصدرا تبدیل به فضایی مملو از انواع رویدادها برای شهروندان شده است. این خیابان مهم شهر شیراز، اما به دلیل کمبود عرض پیاده رو، کمبود فضاهای جمعی برای مکث و سکون و گردهمایی، کمبود جای نشستن، نبود فعالیت در شب و روزهای تعطیل، ازدحام سواره رو و جریان ترافیک عبوری، و شرایط کالبدی نامناسب، بستری مناسب برای برقراری تعاملات میان مردم و کاربران فضا نیست. توکلی(۱۳۹۵)، در تحقیقی با عنوان ارتقای فضای شهری با تأکید بر پیاده راه ها به منظور افزایش تعاملات اجتماعی در شهر بابل دریافت که با شروع انقلاب صنعتی، اختراع اتومبیل و گسترش شهرها، به تدریج اولویت دادن به نقش عابر پیاده و فضاهای پیاده محور در شهرها و فضاهای شهری کمرنگ شده و از کیفیت فضایی عرصه های عمومی شهر، فضاهای باز شهری و پیاده راه ها کاسته شده است؛ عرصه هایی که خود به عنوان بستر و خاستگاه، نقش محوری در ارتقای سطح تماسها، ارتباطات و تعاملات اجتماعی بین شهروندان ایفا می کنند. در این راستا عدم توجه به مقیاس انسانی و نادیده گرفته شدن نیازهای عابرین پیاده از معضلات پیش رو میباشد، به طوری که کمبود و نبود کیفیت در پیاده راه ها منجر به تعسیف حضور و تعاملات اجتماعی شهروندان شده است. مشیری لنگرودی(۱۳۹۵)، در پایان نامه ارشد خود با عنوان طراحی پیاده راه (گذر شهری) با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی فضاهای شهری، نتیجه گرفت که حضور خودرو در فضاهای شهری سبب کاهش چشمگیر کیفیت آن ها می گردد. در طول یکصد سال گذشته چهار گرایش اصلی در رابطه میان اتومبیل و فضاهای شهری مطرح گردیده که به ترتیب عبارت است از: خودرو مداری، ضد خودرو، تعامل مداری و آرام سازی فعال بوده است. بر عکس، پیاده روی برترین شکل ایجاد تعامل انسان با محیط شهرها بوده و در افزایش کیفیت فضاهای شهری نقشی به سزا ایفا می نماید. بر همین اساس، شناخت ویژگی های عابران پیاده که به طور کلی می توان آن ها را در دو گروه اصلی؛ فیزیکی(سرعت حرکت، میزان دید، سطح اشغال...) و روانی(پیوستگی، کوتاهی، زیبایی و امنیت، ایمنی، راحتی,...) دسته بندی نمود، برای طراحی فضاهای عمومی موفق ضروری می باشد. دهقان ابیانه(۱۳۹۵)، با بررسی رویکرد افزایش تعاملات انسانی در طراحی پیاده راه شهری با عنوان فضای عمومی شهری، به بیان پتانسیل های توصیفی - تحلیلی نتیجه گرفت که تبیین پیاده راه به عنوان فضای عمومی شهری، به بیان پتانسیل های مناسب پیاده راه برای بهبود تعاملات اجتماعی می پردازد و آن را گامی در جهت توسعه ای پایدار اجتماعی بر می شمرد. پیاده راه به دلیل نمایش حد بالای اجتماعی پذیری راهکار مناسبی برای بهبود تعاملات اجتماعی در شهر به شمار می آید. پوراجمد و همکاران(۱۳۹۵)، نقش پیاده راه های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعه موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور، تهران) را بررسی کردند. نتایج ایشان نشان می دهد پیاده راه ۱۷ شهریور با توجه به کارکرد و ساختار کنونی خود نتوانسته موجب سرزندگی محیط شود و در ایجاد فضایی برای تداوم حضور عابران و فعالیت های انسانی ناموفق بوده است، زیرا میزان اثرگذاری هر کدام از ابعاد پیاده راه به حدی نبوده است که در کنار سایر عوامل بتواند موجب سرزندگی محیط شود. در بین ابعاد پیاده راه دسترسی

با ضریب ۰/۲۲۶ بیشترین اهمیت را در سرزندگی داشته است. اما وضعیت سایر شاخص‌ها از جمله کیفیت کالبدی با وزن ۰/۱۸۶ و امنیت اجتماعی با ۰/۱۸۹ در محدوده پیاده‌راه نامناسب است. در بین ابعاد سرزندگی هم تعامل و حس مکان با وزن ۰/۱۷۸ و ایمنی و امنیت با وزن ۰/۱۷۷ نسبت به سایر شاخص‌ها در وضعیت بهتری قراردارد و ابعاد تنوع و جذابیت محیط با وزن ۰/۱۵۳ و برد و دامنه پیاده‌راه با وزن ۰/۱۵۵ نامناسب است. حاتمی و ذکر حقیقی(۱۳۹۶)، تاثیر کیفیت محیط شهری بر روابط اجتماعی استفاده کنندگان از فضا در پیاده راه بوعلی سینا شهر همدان را ارزیابی کردند. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که بین کیفیت محیطی و روابط اجتماعی استفاده کنندگان از فضا ارتباط بالایی وجود دارد و دو متغیر سرزندگی و کیفیت عرصه‌های همگانی در کیفیت محیطی بیشترین تاثیرگذاری را بر سطح روابط اجتماعی در پیاده راه بوعلی سینا دارند. در واقع می‌توان از نتایج این پژوهش چنین استنباط کرد که این کیفیت محیط است که باعث ماندگاری فرد در فضا و ایجاد کنش اجتماعی در آن می‌شود. و ارتقاء و بهبود این کیفیت باعث ارتقاء سطح و بهبود روابط اجتماعی در فضاست به همین دلیل پیشنهادهای این پژوهش در جهت افزایش کیفیت محیطی در فضا ارائه شده است.

توجه به موضوع "حرکت پیاده" همواره با نیازها و خواسته‌های انسان در می‌آمیزد و می‌تواند از پراهمیت ترین و ضروری ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده کنندگان از فضای شهر تلقی شود. حضور عابران در معابر شبکه دسترسی اثر زندگی بخش در کالبد شهر دارد. لیکن دیده می‌شود که در شهرهای حاضر که به تمام معنا مسخر وسایل نقلیه و چیزگی آن بر انسان شده‌اند، پیاده روی مورد کم توجهی قرار می‌گیرد و پیاده‌ها همواره در معرض آسیب و مخاطره جانی و مالی به سر می‌برند. به عبارت بهتر، حرکت پیاده از دو جنبه اصلی (به عنوان رکنی از سیستم حمل و نقل درون شهری و به عنوان فضایی برای ارتباطات و برخوردهای رو در روی اجتماعی) نه تنها منزلتی نیافته است بلکه در زمان حاضر جایگاهی چنان ناچیزدارد که حتی به معمول ترین شکل خود به عنوان سیستمی از حمل و نقل شهری نیز سهمی پیدا نکرده و این گونه است که پیاده حقوق خود را پایمال شده می‌یابد. لذا توجه به مسئله ارتقاء کیفیت محیط‌ها ای شهری و در پی آن توجه به افراد پیاده در شهر به عنوان عناصر اصلی تشکیل دهنده شهر و یافتن راه حل هایی جهت به رسمیت شناختن عابرین در سطح شهر و ارتقاء کیفیت محیط‌های شهری به منظور ارتقاء رضایتمندی افراد از این محیط‌ها از جهات مختلف حائز اهمیت می‌باشد که مجموعه این عوامل انگیزه‌های اصلی در مطرح ساختن موضوع پیاده راه برای انجام این مطالعات بوده و حد فاصل میان چهارراه مخابرات تا خیابان طالقانی به عنوان محدوده مطالعاتی جهت پژوهش حاضر در نظر گرفته شده است.

مبانی نظری پیاده راه (walkability)

حرکت عابر پیاده را در فضاهای شهری تسهیل نموده و موجب می‌شوند عابر پیاده در فضایی امن و به دور از خودروها حضور یابد و موجبات ارتقا تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری فراهم شود. (ثقفی اصل، ۱۳۸۷: ۱). قسمتی از فضای شهری هستند که به دلیل دارابودن برخی ظرفیت‌های خاص، در تمام یا بخشی از ساعت شبانه روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می‌یابند. پیاده

راه‌ها نه تنها جزو مهمترین فضاهای عمومی شهری محسوب می‌شوند، بلکه اساساً به منظور تداوم حیات شهری ضروری هستند(ثقفی اصل، ۱۳۸۷: ۸۳).

پیاده مداری

در دهه ۱۹۸۰ میلادی تعداد زیادی از معماران و شهرسازان آمریکایی از فرسودگی و زوال مراکز شهری و افزایش فراینده جوامع محلی که پراکنده و متفرق، واپسیه به اتومبیل و دارای فاصله با مراکز شهری بودند، اظهار ناراضایتی کردند. در سال‌های پایانی دهه ۱۹۸۰ و ابتدای دهه ۱۹۹۰ این ناراضایتی منجر به ظهور جنبش نوشهرگرایی شد (Lehrer, 2004). نوشهرگرایی (که به طراحی محلات سنتی و طراحی محلات نئو سنتی مشهور است) اصول برنامه‌ریزی است که محلات قابل زیست و قابل پیاده‌روی در یک محیط مساعد پیاده‌روی را به وجود می‌آورد. نوشهرگرایی سعی می‌کند با ایجاد کاربری‌های مسکونی مختلط از آپارتمان گرفته تا خانه‌های تک خانوار با هر سطح قیمتی ساکنینی با سطوح درآمدی مختلف داشته باشد و با توسعه فشرده، از سکونتگاه‌های حیاتی و محیط‌های طبیعی حفاظت کند (اصغرزاده یزدی، ۱۳۸۹: ۵۲). جنبش نوشهرگرایی اگرچه در زمینه توسعه‌های مسکونی جدید به وجود آمده است ولی همواره بر توسعه‌های درون بافت و اصلاح بافت‌های موجود تاکید کرده است و مخالف گسترش بیش از اندازه هدر رفتن زمین می‌باشد (Nozzi, 2005). به دنبال «نوشهرگرایی» و تا حدی به موازات آن، رشد هوشمند از جمله جدیدترین و مهمترین انگاره‌های شهرنشینی و شهرگرایی پایدار است که سعی نموده کلیه رویکردهای قبل از خود را از جمله شامل نظریه توسعه پایدار، مدیریت رشد، محدوده‌های شهری و کمرنده سبز، توسعه میان‌افزا و نوشهرگرایی را در قالب یک پارادایم جدید نظریه‌بندی و مدل‌سازی نماید. با این تفاوت که نسبت به جنبش نوشهرگرایی، کمتر بر طراحی شهری و به جای آن بیشتر بر روی نقش سیاست‌های عمومی و دولتی تاکید کرده و سیاست‌های مدیریت هوشمندانه رشد را نه صرفاً در مقیاس واحدهای همسایگی یا محله‌های شهری، بلکه در مقیاس محلی-منطقه‌ای دنبال می‌کند. این تئوری با مبانی نظری شهر پایدار توأم با کاربری‌های مسکونی و اشتغال با اولویت طراحی دسترسی پیاده همسو است (زیاری، ۱۳۸۰: ۳۸۱).

در واقع پیاده مداری به مجموعه گسترده‌ای از موضوعات طراحی که با مقوله پیاده روی در ارتباط می‌باشد، اشاره دارد. یک مکان پیاده مدار، مکانی است که ساکنین آن با هر سن و هر درجه ای از توانایی می‌توانند جذابیت و دلپذیری، آسایش و راحتی و امنیت را در هنگام پیاده روی، نه فقط در هنگام فراغت بلکه در استفاده از امکانات و تسهیلات و حین تردد احساس کنند - به مکانی گفته می‌شود که به دلیل نبود یا کمبود حرکت خودرو در آن دارای بیشترین حد تعاملات اجتماعی در بین انواع فضاهای شهری هستند(شکوهی دولت آبادی، ۱۳۸۹: ۵۶). و موضوعی است که با ماهیت فضای شهری که حضور انسان را طلب می‌کند و با تعاملات اجتماعی و برپایی آیین‌ها و مراسم و زندگی جمعی (یا زندگی در جمیع) رابطه دارد. هر شهری ویژگی‌های خاص خود را دارد به همین دلیل به برخی از نکات بحث پیاده مداری اشاره می‌شود. یکی از بهترین حالت‌ها آن است که عملکردهای پیرامون یک فضای شهری پیاده، مجموعه‌ای از عملکردهای مورد نیاز و مورد مراجعه ی مردم باشند.

(Social Interacraion)

تعاملات و روابط اجتماعی هم به عنوان یک نیاز فطری و هم وسیله ای برای ارضا نیازهای دیگر نام برده می‌شود(رفیع پور، ۱۳۸۲). فضاهای عمومی شهر به دلیل امکان دهی به مناسبات اجتماعی و مراودات شهروندی می‌توانند محل و عرصه برخوردها و تعاملاتی باشند که شهروندان در جوار هم قرار می‌دهند. چنین فضاهایی در صورت تعریف درست و مدیریت فضایی می‌توانند نقشی اساسی در کارامدی این تعاملات و بروز رفتارهای هماهنگ وهمگون شهروندی داشته باشند که بهبود سرمایه اجتماعی سازنده را به همراه خواهد داشت. سرمایه اجتماعی را نتیجه ارتباطات و تعاملات اجتماعی در محیط های شهری می‌دانند.

(Environments)

فضا مقوله ای بسیار عام است. فضا تمام جهان هستی را پر می‌کند و ما را در تمام طول زندگی احاطه کرده است. از آنجا که تنها آگاهی از فضا منوط به فعالیت نفر نیست، بلکه کلیه حواس و عواطف انسان در آن دخالت دارند و لذا برای نیل به این فضا به تمام و کمال باید خود انسان در آن درگیر شود(حبیبی، ۱۳۷۸).

در عین حال باید توجه داشت که فضا را پدیده ای فیزیکی و زاییده فکر یا محصولی از فرایندهای اجتماعی دیدن می‌دانند. واژه فضا با اینکه به آسانی و سادگی در کلیه علوم مطرح می‌شود در فرهنگ انگلیسی آکسفورد دست کم ۱۹ معنی دارد. به عنوان مثال: گسترده ای پیوسته که در آن اشیاء وجود دارند و حرکت می‌کنند. مقداری از یک منطقه که چیز خاصی آن را اشغال می‌کند یا برای هدف خاصی در نظر گرفته شده است. (مدنی پور، ۱۳۷۹: ۴۱) نوعی توزیع عناصر در یک پهنه یا نوعی از محدود کردن زمان و مکان است ولی به طور کلی فضا مقوله ای کلی و فلسفی است که، به مجموعه ای از روابط بین عناصر و کیفیت و حجم این روابط دلالت می‌کند. فضا ماهیتی عینی دارد که دارای بعد مکان است و از آنجا که دائماً در حال تغییر و تحول است، دارای بعد زمان نیز می‌باشد. ولی نکته ای که باید مدنظر داشت این است که فضا از جمله مفاهیمی است که بیشترین اهمام را برای تعیین و مرزبندی و (تنهی) در نظر می‌گیرد جایی که همه چیز در خود « خالی آن وجود دارد. با این وصف پدیده فضا را تنها می‌توان در خصوص اشیاء و پر بودن آن ولوبه طور نسبی درک کرد. در عین حال فضا را می‌توان از خلال حرکت، جریان و سکون ادراک نمود. هر کالبد با ورود خود به فضا به نوعی وادرار به اطاعت و تبعیت از آن می‌شود و فضا به نوعی آن را به تملک خود در می‌آورد. تملکی که اغلب دو سویه و دارای پیامدهای خاص خود است(فکوهی، ۱۳۸۳: ۲۳۲).

(Urban Environments)

فضایی مادی است ، با ابعاد اجتماعی و روان شناختی و شکل شهر، هندسه این فضاست. شهر امروز به عنوان اثر بارز تمدن معاصر باید به چیزی و طراحی بناها و شبکه رفت و آمد بیاندیشید، لازم است فضاهایی خلق شوند که با نیازهای امروز مطابقت داشته باشند به گونه ای سامان یابند که با فن آوری نوین همخوان باشند. در این فضاهای موجی جستجو می‌شود که به شهر غنا و تنوع بخشد و تأثیرگذاری ای را سبب شود که پیوند های گوناگون شهروندان با مکان ها و فضاهای شهری را بیان کند(حبیبی، ۱۳۷۸: ۶).

روش تحقیق

یکی از مهمترین و وقت گیرترین مراحل پژوهش مرحله جمع آوری اطلاعات است. روش های جمع آوری اطلاعات می توانند در هریک از روش های تحقیق بکار روند. روش های جمع آوری اطلاعات را تنها پس از تعیین روش تحقیق معین می کنند. از جمله روش های جمع آوری اطلاعات عبارتند از:

۱. انواع مشاهده ها
۲. انواع پرسشنامه ها
۳. انواع مصاحبه ها
۴. مطالعات استاد و کتابخانه ای

بنابراین در این پژوهش جهت گرد آوری اطلاعات از دو روش استنادی و غیر استنادی استفاده شده است. جهت انجام کار ابتدا با استفاده از روش استنادی و ابزاری همچون کتابها، مقالات، مجلات و ... به گردآوری اطلاعات مربوط به محدوده مورد مطالعه پرداخته و سپس با استفاده از روش غیر استنادی (میدانی)، بازدید میدانی و تهیه عکس به تجزیه و تحلیل وضع موجود و ارائه راهکارهای مناسب پرداخته شد.

فرضیات پژوهش

پیاده راه بر افزایش تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری تاثیر میگذارد.

تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری باعث سرزنشگی می گردد.

تردد وسائل نقلیه موتوری با حضور افراد در فضا رابطه مستقیم دارد.

محدود نمودن تردد خودرو در فضاهای عمومی شهری موجب افزایش رضایتمندی استفاده کنندگان از فضا میگردد.

معرفی محدوده مورد مطالعه

منطقه مورد مطالعه در این تحقیق بخش هایی از شهر بجنورد، مرکز استان خراسان شمالی، در فاصله ۲۵۲ کیلومتری شمال غرب مشهد در طول جغرافیایی ۵۷ درجه و ۲۰ دقیقه و عرض جغرافیایی ۳۷ درجه و ۲۸ درجه در ارتفاع متوسط ۱۰۱۰ متری از سطح دریا و تقریبا در مرکز جغرافیایی استان واقع شده است.

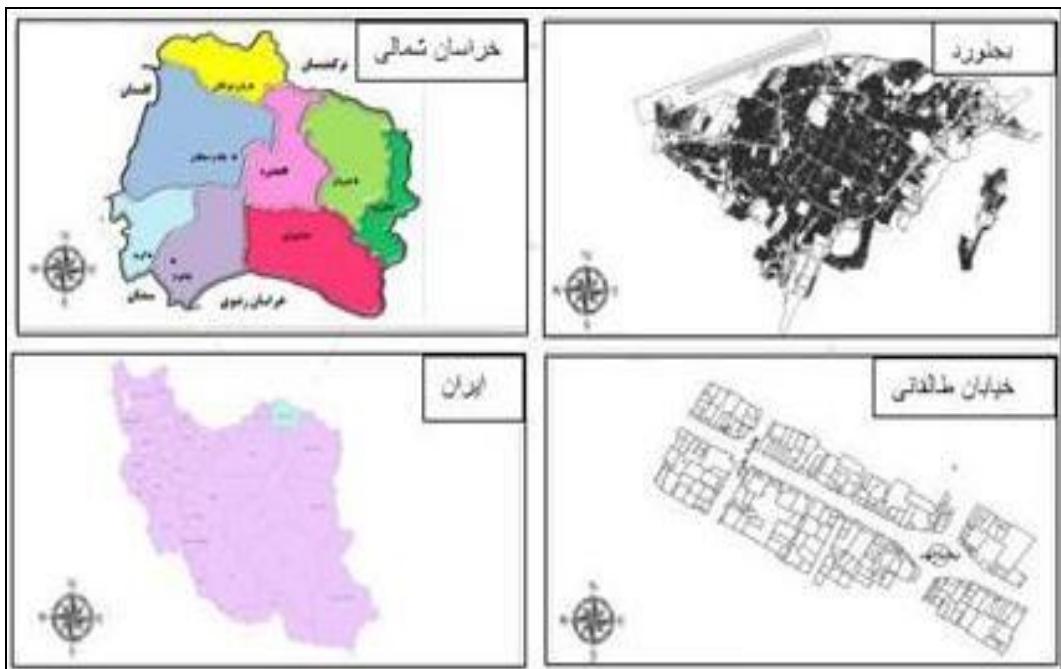
در واقع محدوده مورد مطالعه واقع در خیابان طالقانی غربی، حد فاصل چهارراه مخابرات و میدان شهید که به عنوان خیابان اصلی شهر در مرکز شهر قرار دارد. در گذشته به خیابان طالقانی کوچه سنگی می گفتند و به علت سنگفرش بودن کف این کوچه بوده است. بعد به خیابان ثریا و ششم بهمن تغییر نام داده و امروز به نام طالقانی شناخته می شود. میدان شهید در زمان قدیم و در دوران قبل از انقلاب به میدان ثریا معروف بوده که با شروع انقلاب اسلامی به میدان ۶ بهمن تغییر نام می دهد و بعد از جنگ تحمیلی و در عصر حاضر میدان شهید نامیده می شود ، که بر گرفته از شهید حسن آبادی است. این خیابان به دلیل قرارگیری در مرکز شهر دارای کاربری تجاری می باشد. اشکال (۱ و ۲).

مقاله حاضر، به روش توصیفی-تحلیلی شکل گرفته است. رویکرد حاکم بر این پژوهش از نوع پیمایشی (از طریق مشاهده و بازدید از خیابان طالقانی) و چارچوب نظری نیز با استفاده از روش استنادی انجام شده است.

در این پژوهش، برای تجزیه و تحلیل یافته‌ها و تعیین راهبردهای مناسب از مدل تحلیلی SWOT استفاده شده است و در نهایت با در نظر گرفتن عوامل تأثیرگذار در منطقه شامل چهار گروه نقاط ضعف، قوت، فرصت‌ها و تهدیدهای راهبردی ارائه گردیده است.

ابتدا با استفاده از روش استنادی و ابزاری همچون کتاب‌ها، مقالات، مجلات و ... به گردآوری اطلاعات مربوط به محدوده مورد مطالعه پرداخته و سپس با استفاده از روش غیر استنادی (میدانی)، بازدید میدانی و تهیه عکس به تجزیه و تحلیل وضع موجود و ارائه راهکارهای مناسب پرداخته شد. سپس شاخص‌های کیفیت محیطی بررسی و تحلیل شده است، تا با تأکید بر ابعاد فرهنگی اجتماعی، به تاثیر پیاده راه بر تعاملات اجتماعی با استفاده از برداشت‌های میدانی و مصاحبه با ساکنان به جمع آوری داده‌ها پرداخته شده است.





شکل(۲) موقعیت محدوده مورد مطالعه بررسی های میدانی

نتایج

مدل تحلیلی SWOT

تکنیک یا ماتریس *SWOT*، ابزاری برای شناخت تهدیدها و فرصت‌های موجود در محیط خارجی یک سیستم و بازشناسی ضعف‌ها و قوت‌های داخلی آن به منظور سنجش وضعیت و تدوین راهبردها برای دستیابی به توسعه است. تحلیل *SWOT* را می‌توان در زمینه‌های مختلفی نظری بازاریابی، زنجیره تأمین، سیستم‌های اطلاعاتی و غیره انجام داد. اصولاً این تحلیل هنگامی ارزش‌های خود را نشان می‌دهد که برای وضعیت موجود به کار رود. اما از این تحلیل می‌توان برای فرموله کردن استراتژی‌ها نیز استفاده کرد. تکنیک *SWOT* ابزاری برای تحلیل وضعیت و تدوین راهبرد است و این امور از طریق: ۱- بازشناسی و طبقه بندی قوت‌ها و ضعف‌های درونی سیستم ۲- بازشناسی و طبقه بندی فرصت‌ها و تهدیدهای موجود در محیط خارج از سیستم ۳- تکمیل ماتریس سواث ۴- تدوین راهبردهای گوناگون برای هدایت سیستم در آینده انجام می‌گیرند (گلکار، ۱۳۸۵: ۲۰).

جدول (۱).

جدول (۱) معیارهای طراحی پیاده راه ها

طراحی	کالبدی، عملکردی	اجتماعی، اقتصادی	دسترسی و حمل و نقل
طراحی عابر	تقویت عناصر تاریخی	امنیت	بنیوند با گونه های متنوع حمل و نقل
میثان شهری	تنوع خدمات و فضایل ها	متارکت	بیوستگی شدید پیاده
مقاس انسانی	اخلاق انسانی	قابلات فرهنگی	عدم ایجاد اختلال فرهنگی
محافظت در برابر آب و هوا	تقویت فعالیت های فراغتی	شبانه روزی بدون خطا	
تنوع کالبدی			
جنابیت بصری			

ضوابط مربوط به سیما و منظر

طرح و اجرای بناهای واقع در مناطق تاریخی شهر باید دارای مقیاس انسانی بوده و دانه بندی و ریخت شناسی مشابه بافت تاریخی شهر داشته باشد. در طراحی معماری بناهای کلان مقیاس، تقسیم بنا به احجام متناسب با دانه بندی بخش تاریخی شهر الزاماً است.



شکل (۳). تقسیم بنا به احجام متناسب با دانه بندی بخش تاریخی شهر

در احداث اینیه، انتخاب مصالح نماهای ساختمانی باید به گونه ای باشد که علاوه بر رعایت ضوابط و مقررات طرح های جامع و تفصیلی و سایر مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، موجب آسودگی محیط زیست نشود و قابل بازیافت و پاکسازی باشد. به شهرداری ها امکان داده میشود تا طی برنامه ای ۵ ساله نسبت به بهسازی مصالح نمای ساختمان های موجود در شهرها اقدام نمایند. تعدد تابلوهای معرف کاربری در یک منظر شهری مجاز نمی باشد؛ و هر تصرف تنها مجاز به استفاده از یک تابلو در نما یا جداره هریک از معابر شهری که تصرف مذکور در حاشیه آن قرار دارد، است.

پیش آمدگی بدنه ساختمان ها (نظیر بالکن، تراس و ...) در فضاهای شهری ممنوع بوده و احداث فضاهای نیمه باز با عقب نشینی دیوارهای خارجی از حد زمین تأمین خواهد شد. این فضاهای نیمه باز جهت تقویت چشم اندازهای مناسب شهری، کاهش اثر تابش شدید خورشید، نگهداری گل و گیاه و موارد مشابه بوده و بهره

برداری از این فضاهای به عنوان ابزاری (محل نگهداری مواد غذایی، سوخت و ...) و خشک نمودن البسه ممنوع است. شکل (۳).



شکل (۴). پیش آمدگی بدن ساختمان‌ها (نظیر بالکن، تراس و ...) در فضاهای شهری

استفاده از نماهای پرده‌ای (نماهای آلومینیمی، شیشه‌ای، کامپوزیت، شیشه‌ای جیوه‌ای) و در جدارهای بیرونی و قابل مشاهده از عرصه‌های عمومی، ضمن رعایت مبحث چهار مقررات ملی ساختمان، برای کلیه بناهای دولتی و عمومی ممنوع بوده و استفاده از این مصالح صرفاً درون بناها مجاز است به مالکین این بناهای موجود فرصت داده می‌شود تا ظرف مدت ۳ سال، با اولویت بناهای دولتی و عمومی به اصلاح نمای این بناهای با مصالح جایگزینی که توسط کمیته تعیین می‌شود، بازسازی نمایند (شکل (۴)).

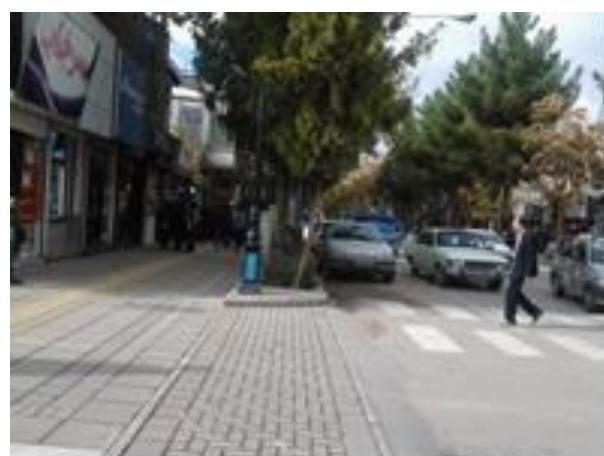
ضوابط مربوط به ساماندهی کالبدی فضاهای شهری

به این‌جهت فرصت داده می‌شود نا ظرف ۵ سال از تاریخ ابلاغ این مصوبه، کلیه کانالهای تاسیساتی نمایان در نماها و در جدارهای شهری شامل (اسپیلت‌ها) کانالهای کولر، ناودانها، سیمها و کابلهای برق و تلفن، دودکش بخاری، لوله‌های تاسیساتی (به استثناء لوله‌های گاز شهری) و نظایر آن به تدریج از نماهای شهری حذف و یا به گونه‌ای ساماندهی شوند که در نما یا جداره شهری قابل مشاهده نباشد. لوله‌های گاز شهری نیز بایستی متناسب با رنگ نمای ساختمانها رنگ آمیزی شود. مکان یابی کابین‌ها، کیوسکها در معابر پیاده (اعم از تلفن عمومی، روزنامه فروشی، صندوق‌های جمع آوری صدقات و ...) باید به گونه‌ای انجام شود که مزاحم حرکت عابرین پیاده عابرین نباشد. شکل (۵).



شکل(۵) مکان یابی کابین ها، کیوسکها در معابر پیاده

ایجاد هرگونه اختلاف سطح(له، پله، سکو و)....در مسیر عبور در معابر پیاده ممنوع است و تغییرات سطوح بايستی بوسیله شیب راهه و رمپ انجام شود. شکل(۶).



شکل(۶) اختلاف سطح(له، پله، سکو و)....در مسیر عبور در معابر پیاده

کلیه مسیرها و کanal های تاسیساتی موجود در معابر(پیاده روهها و پیاده راهها) باید بوسیله کف سازی مشخص شود .کanal ها باید به هگونه ای احداث شوند که دسترسی به آنها برای تعمیر به سهولت فراهم آید.

جدول (۲) معیارهای طراحی پیاده راه ها

نقاط ضعف	نقاط قوت:	Swot
<p>کاربری های اجتماعی که محدود کاربری های فرستنده هستند</p> <p>قدرت کاربری های غشای سر و گذران اوقات فرازد</p> <p>و سلکتیو رفاس</p> <p>قدرت وجود کتاب جان</p> <p>و حضیت اجتماعی مردم ۱</p> <p>قدرت شاخص تماش از ملحوظ و وظایف شهر و پندی</p> <p>از زین رفتن سرسیت در بین از جمله های دیگر ها</p> <p>و حضور فروشنده گان در ورودی گردگیری صورت</p> <p>و حضور افتخار مخفطف و اعتماد ایمهاد نظر</p> <p>و حضور افتخار مخفطف و تیار های مخفارت</p> <p>و حضور برق منس های از توجه های من است و غصه های باز</p> <p>سلکتیو اقتصادی ۱</p> <p>بلا بودن قیمت زین</p> <p>بلا بودن اجاره سکون</p> <p>کموده سکون</p> <p>و حضور تعدادی افراد زیر خط فقر</p>	<p>حصوصیات اجتماعی مردم</p> <p>بلا بودن سطح سواد در مددوه استه به شهر</p> <p>حاسوب بودن تغیر سطح پهلوان</p> <p>انتقال تغیر سایر زبان</p> <p>هر چند نسبتا باقی مردم</p> <p>طبق اجتماعی نسبتا بالا</p> <p>و حضور روح حکمکاری از مردم</p> <p>حصوصیات اجتماعی سطحی ۱</p> <p>و حضور آشتی اجتماعی</p> <p>و حضور ارزش نسبت</p> <p>حصافت اجتماعی کم</p> <p>قطع سیس مردم به مددوه</p> <p>کاربری های اقتصادی اجتماعی ۱</p> <p>و حضور کاربری های حادث صفتی میان ملت کامپین</p> <p>سطاره های پوشش</p> <p>بوده کاربری های اولویتی که باشد سر و صبا شود</p> <p>و حضور راسته باز اصلی شهر سفل تاخته اجتماعی</p> <p>اقتصادی اوضاع اقتصادی مدنظر و روح بالای مردم</p> <p>بلا بودن سیس ملکتیک</p> <p>انتقال زبان</p> <p>و حضیت اقتصادی کاربری های</p> <p>بلا بودن سرمه نهادی</p> <p>و حضور پنگه های اقتصادی بزرگ</p> <p>حضور کاربری نسبت براز ناسین نیاز ها</p>	ايجتماعي، فرهنگي و اقتصادي
<p>ایجاد کاربری های براي توسه روایت افراد</p> <p>لذت داشت کاربری های مخصوصه</p> <p>از زین بردن تنشاء طبلانی ۱</p> <p>بلا بودن تراکم با تروس به توزیکن به مرکز شهر</p> <p>جذب امور سازان</p>	<p>بلا بودن تعداد مددوه های فرض الحس</p> <p>افراد سطح پهلوان</p> <p>به سوچ صبح گردن زنگ ها</p> <p>تحمود کنم گردن سله</p> <p>ایجاد کاربری های که محدود آنها اساسی می شود</p> <p>خواهش اینست اینست در محله</p> <p>طریق زدن کاربری هایی که نز اقول شبانه روز مخفیت</p> <p>من است</p> <p>الایرانی اراضی</p> <p>سدودیت سرفصل در میان های فرض</p> <p>ظاهرت بر کار و دور کرده</p> <p>از زین بردن گردگیری مضری</p>	فترضت:
<p>دلالت سرم در ظاهر و برابر رونک ۱</p> <p>نظر عوامل از مردم</p> <p>از تفاوت شهرداری به هزار سیس شهر با افراد از طبق ایمهاد شورای سلطنت</p> <p>ایجاد سازمان های سارس</p> <p>جلب و حضیت سرم در انتقام بپرورد ها</p> <p>استفاده از پاسلی سرم در انتقام بپرورد ها</p> <p>و حضور پیشتر به حق اصحاب در تهیه طرح ها</p> <p>لذت داشت کار سایر از مردم و حضصوصی در اسرار طرح ها</p> <p>ایجاد کاربری های گذران اوقات فرازد</p> <p>تویجه هفاظت های مخفطف فریمکن</p> <p>بلا بودن غصه های سرمه با پیشیت مظاوب در شهر</p> <p>ظاهرت بر ساخت و ساز</p> <p>ایجاد غصه های ساری ساخت و ساز</p>	<p>کنترل تراکم صحبت سهل</p> <p>کنترل تراکم صحبت از طبقی کنترل تراکم ساخته ای</p> <p>حفظ هر یوت سله</p> <p>دوچرخه هایی که اشخاص شده با مصاری</p> <p>هزاره شل بور فرون</p> <p>خدمت</p> <p>بلا بودن سرم تراکم انتقامی</p> <p>کار و دور</p> <p>لذت داشت</p> <p>کنکه بر از از از از از از از</p> <p>استفاده از سرم و حضصوصی در اسرار طرح ها</p> <p>لذت داشت ایمهاد سلاریست سرم براي کاهش هریت</p> <p>های بیرون انتقام</p> <p>طب سارکت سرم در علیت شیشی براي اشکن</p> <p>کنترل کار شهروندی</p> <p>طب سرم با براي کاروان</p>	تهذیب:

<p>از نیحان زیباد در خیابان اصلی به طرف وجود کاربریهای زیباد تجاری خدماتی و کسبوگردگانی پیش از خیابان</p> <p>دادخواهی در بیکت خدیده و قائم</p> <p>برخی پهلویانگاهی های نادرست دلیل های مغازه ها</p> <p>جاداره های نامناسب خارجی اینها از قطعه های کوچک و زیباد در کنار هم</p> <p>نود فضای سین هوسی داخل محدود وجود ساختهای بازی صورتی و بلا استفاده زیباد بیون هزینه های حصر کرده و نیواد پونجه</p> <p>منشعب با این هزینه ها</p> <p>قیمت پالایز زمین</p> <p>کمبود فضای سین هوسی و فرهنگی اجتماعی</p> <p>وجود مقابر های متوجهه مقریه و تحفیظ</p> <p>شکوف زیباد تپه هایی معماري جدید با قائم وجود ساختهایی جدید با ارزاعه زیباد در کنار ساختهایی کوچک و ایجاد مشکلات برای آنها کامد کیفت ساخت و ساز های جدید برای این اراضی در ادامه نظرگیر خواهی طبیعی و قائم در ساخت نظارت نکردن کامل بر اجرای قوانین ساختهای شهروسانی</p> <p>ضفت فرهنگی</p>	<p>و بهانی بیون پیماری از خانه ها</p> <p>بزرگ بیون قلعه های مسکونی</p> <p>اکثر خانه های نهادها تاسه طبقه هستند وجود اراضی باز</p> <p>ساخت و ساز های خدیده وجود کناره های قرقی در محدود وجود ظرفی کاربری های این محلة وجود پیشان به حقوق یک مرکز تجاری و فرشگاه رفاه و معیظ تجاری صفت پیش کیاهای منشعب در اطراف محل قیمت بالای زمین و دارا بیون پیمانه سرمایه کناری وجود کاربریهای زیباد تجاری رینداهه در پنهان محدود</p> <p>کناره هم قرار گرفته کاربری های سازگار و واپسی در اکثر جاهای خوبیان های اصلی ملکی بیون پیشتر بنامها</p> <p>قیمت زیباد محدود</p> <p>واقع بیون در مرکز شهر</p> <p>استقبال ساختمانی قیمه از ساخت و ساز های جدید و افزایش از وارد به محل وسط آن</p> <p>نشاب قرم و حملکرد</p>
<p>نظارت بر چشمگیری استاده از زمین های پلیمر</p> <p>نظارت سازمانهای مریوطه</p> <p>منطبق بیون با طرحهای جامع و تفصیلی</p> <p>تشرویق و هدایت ساخت و ساز های جدید</p> <p>توسطه هردم و رفع نیاز از طرحهای تو سازی و پیهیزی</p> <p>دانان وام مسکن</p> <p>کامد کیفت مصالح</p>	<p>کاهش هزته های سرمایه گذاری</p> <p>برای ایجاد برخی کاربری ها</p> <p>ساخته از اراضی باز</p> <p>اسقاده از مشارکت مردمی</p> <p>تریمع رویداد راه ها</p> <p>ایجاد ساخت و ساز های جدید</p> <p>دانان وام مسکن</p> <p>کاهش تعرفه ها</p> <p>روانگی در این مراحل اداری</p> <p>تامین مصالح از نزدیک شهر و کاهش هزینه های حمل و نقل</p> <p>ازفریش چاره های تجاری</p> <p>از این مصادار مطالقات</p> <p>احیا و با تو سازی کاربری های تجاری بیون</p> <p>اسقاده</p> <p>تبدیل قلعه های مسکونی حاشیه خوبیان</p> <p>به کاربری تجاری</p> <p>تامین کاربری هلیکون که دچار کمبوده</p> <p>همسته</p> <p>تحمیم حد اطمینان بزرگ</p> <p>فرصت و قوت</p> <p>اسقاده از زمین های باز</p> <p>اسقاده از پیمانه خانه های قیمه</p> <p>ارتفای تأسیس قرم و عملکرد</p> <p>قرار دانن کاربری های منشعب با هر مکان</p> <p>وجهه به مادرسیهای</p> <p>ساز کاری و ایستگی، مظلومیت و ظرفیت</p>
<p>ایجاد هویت خاص محله</p> <p>ساماندهی بیکت و ساخت و ساز های جدید به نحوی که مخصوصاً این محله از شهر بشنو</p> <p>قرار دانن برخی مکانهای و فضایهای خاص در محدود</p> <p>ایجاد پیش گیاهی مخصوص محدوده از نظر نوع، ارتفاع و فاصله)</p> <p>بلا برقن یعنی</p> <p>مینیس ساختن بنامها</p> <p>اسقاده از مصالح ملکی</p> <p>امانگاه در مقابل حراثت</p> <p>مکانهای و کیفت منشعب تأمینات و تجهیزات</p> <p>مقوم سازی با جاذبه های ساختهای قیمه</p>	<p>مندم</p> <p>قرابیش میامرت به محله و نهن</p> <p>قرابیش جمیعت</p> <p>بلا برقن قیمت مصالح مورد</p> <p>قرار برای ساخت و ساز</p> <p>خدم قوانین مسئولان در کنترل</p> <p>قیمت زمین</p>

		<p>قیمتی بودن محدوده دانش هریت تاریخی حس تحلیل در محله دانش خلواه های قیمه وجود برخی ساختهای های قیمه خانه‌ای تاریخی وجود میراث میراث به عنوان یک اثر تاریخی در تاریخی محدوده ملذگاری بخشی از اسلامی قیمه وجود در خانه خزان برگ در محله هایی تاکن اتفاق افکار در روزهای زمستان وجود نهاد های زیده برای ثابتین پوشاش گیاهی در پند وجود جوی در خیابان های اصلی برای دفعه مطلب آبهای سطوح وجود پوشش گیاهی مطلب در خیابان های اصلی وجود شیب عرضی مطلب در پیوه رواه و معتبر آب و هوای شسته مطلب حدای مطلب سازش مطلب ثبت به استثن امکان پیروزش فراغ پوشش گیاهی در محله زایده شکرها مطلب ثبات اتفاق</p> <p>تاریخی و طبیعی</p>
		<p>اعیانی ارزش‌های تاریخی محل تجهیز پوشش گیاهی داخل محل کشت نهاد با فاصه مطلب (نازجه به اقیه خزان برگ پاشنه) پاکه، کردن سبکت آبواری مطلب تشریق مرده به کاشتن درخت در حیاط خانه ها اجده شروع در پوشش گیاهی استفاده از عوامل طبیعی برای تولید انرژی و چلو کیوی از هدر رفاقت آن آقاز دان ساختهایها در هفت نور اتفاق تولید انرژی از مطلع شجده پدر حفله ناد های قیمه عدم توجه نام گذاری های قیمه نظر خواهی از مردم در تام گذاری معلم</p> <p>عمر پیش از پنج هزار مسافت در سال از جاه مشهد شمال تهران دوچرخه های طبیعی مطلب در اطراف شهر تکیه خانه گردشگری در شهر سرخورد دوچرخه کفر تاریخی در شهر</p>
		<p>ظایا این این در مقابل حوادث طبیعی استحکام دادن به ساختهایها در برای زلزله اسکله، از قرون اسکله، از تخصصی منزه پیشگیری و پیش بینی و فرع حرارت استفاده بهینه از منابع فرهنگ‌سازی بالادسته هدایت اسکله، از تکلیفی و تجهیزات جدید اسکله، از موادی که قابل بازافت هست در مصارف گزینش حفله ساختن قدمی دالایرین امکانات رفاهی در سطح محله اسکله و حفظ عناصری که باعث وابستگی افراد به محله بوده اس</p> <p>حلقه اند تاریخی قره‌گز ازی ردیگری مدارو استفاده مطلب از اینهای سطوح و استفاده شده جمع اینهای مطلب اینهای سطوح کنترل آندهای های پیشرسان در روزهای قرم اسکله از انرژی هایی پیش از آنگی یا با آنگی که اسکله، از تکلیفی پیشگیری در فعالیتی هایی که محرومیت از اینهای از پوشش گیاهی چشمگیری از تغییر زیاد اسکله از روشهای غذای ایرانی از پوشش گیاهی</p> <p>شکل کلته ای شهر و پیچیده پیچیده های دارویانی و آنونگی های سرمهانی می موقع و زیمهانی معمولات دلا بون سطح آنونگی زیر لیمهانی در شهر و آنونگی آن گفر کشن های در داده های این پاکه بون هیزان تکلیف و تعریق گفر کشن زیده هر دار چند روز از اصل تکلیف که بور این در سلیمانی کی اسکله از مطلع شجده تکلیف</p>

اڑ زبانی، کیفی، کاربری، ها

تحلیل کیفی شامل دو دسته ماتریس ها و معیارهای کیفیت و محیط می باشد برای این منظور ابتدا ، ما ، از ماتریس های: ۱- مطلوبیت ۲- ظرفیت ۳- سازگاری ۴- وابستگی مطابق جداول(۳ و ۴ و ۵) استفاده کردیم که توضیح آن عبارتند از:

۱- ماتریس، مطلوبیت

در این ماتریس، سازگاری بین کاربری و محل استقرار آن ارزیابی می‌شود و بر این اساس می‌توان گفت که هر کاربری طبق ویژگی‌های خاص آن برای محل خاصی مناسب است و هر محلی نیز کاربری‌های خاص خود را می‌طلبد. به عبارت دیگر یعنی آن کاربری از چشم انداز مناسبی برخوردار است یا خیر؟ برای تهییه این ماتریس از گزنهای، بر استفاده می‌کنیم:

الف) کاملاً مطلوب : به این معنی که خصوصیات کاربری ، از هر جهت مناسب محل مورد نظر می باشد.

۷- مکانیزم کار و دلایل هدایت زمانی در این دستگاه تأثیراتی بر روش ایجاد

۷) نسبت ناطع‌المندی: داشتن تقدیر و کم خوبی انتکار کرد. با این وجود نیز ممکن است این فایل را در پایان

د) **کاملاً نامطلوب**: یعنی خصوصیات مورد نیاز هر کاربری با خصوصیات محل کاملاً در تعارض باشد و یا کاربری مناسب محل، مورد نظر نباشد.

این ماتریس نشان میدهد که میزان سازگاری بین کاربری ها و محل استقرار آنها از مطلوبیت خوبی برخوردار نمی باشد حدوداً (۳).

جدول (٣) ماتریس مطلوبت

ابعاد زمینی	تیپ خیابان	دسترسی	ماتریس مطلوبیت
			مسکونی
			تجاری مطهه ای
			تجاری منطقه ای
			مهندسی
			دیستان
			موسسه زبان خارجه
			بانک
			دفتر استاد رسمی

۲- ماتریس ظرفیت

هر کاربری شهری مقیاسی دارد، در این ماتریس به این موضوع پرداخته می شود که هر کاربری در چه سطحی می تواند عملکرد مناسبی داشته باشد. چنانکه دو مقیاس مذکور با یکدیگر منطبق باشند، هر کاربری عملکرد مناسبی خواهد داشت، در حالی که اگر منطبق نباشند، مشکلات عدیده ای را برای هر دو پدیده به وجود خواهد آورد. از طرف دیگر، هر سطح از ساختار فضایی شهری نیز تنها ظرفیت پذیرش سطح مناسبی از فعالیت ها را دارد، بنابراین ساختار فضایی نیز می تواند چنین تقسیم شود: محله، ناحیه، شهر و منطقه شهری جدوا (۴).

جدول (۴) ماتریس ظرفیت

منطقه	ناحیه	محله	ماتریس ظرفیت	
			مسکونی	مسکونی
		●	تجاری محله ای	تجاری منطقه ای
		●	تجاری	تجاری
●			بانک	
	●			اداری
●			دقتر استاد رسمی	

۳- ماتریس سازگاری

کاربری های هم جوار موجود در خیابان طالقانی، بایستی با یکدیگر و با کاربری های اطراف خود نیز، سازگاری داشته و برای یکدیگر ایجاد مزاحمت نکنند. بر این اساس، کاربری ها از نظر سازگاری ممکن است حالت های ذیل را داشته باشند:

کاملاً سازگار : یعنی هر دو خصوصیات مشترکی داشته و فعالیت آن ها نیز بر یکدیگر منطبق باشد
مانند دو مسکونی کم تراکم.

نسبتاً سازگار : به این ترتیب که هر دو کاربری از یک نوع بوده، اما در جزئیات اختلافی داشته باشند، مانند
مسکن کم تراکم با مسکن با تراکم متوسط.

بی تفاوت : یعنی اینکه دو کاربری از جهت سازگاری نسبت به هم بی تفاوت باشند.

نسبتاً ناسازگار : یعنی اینکه میزان ناسازگاری بین دو کاربری از سازگاری آن ها بیشتر است

کاملاً ناسازگار : یعنی مشخصات دو کاربری هیچ گونه همخوانی با یکدیگر نداشته و در تقابل با یکدیگر باشند
، مانند کاربری صنعتی و کاربری مسکونی. جدول (۵).

جدول (۵) ماتریس سازگاری

اداری		تجاری		مسکونی	ماتریس سازگاری	
دقتر استاد رسمی	بانک	تجاری محله ای	تجاری منطقه ای	مسکونی	مسکونی	تجاری
●	▲	▲	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●
				▲		
					●	
						●

●	سازگار
▲	نسبتاً سازگار
●	نسبتاً نا سازگار
○	نا سازگار

بررسی انجام شده نشان می دهد که بیشتر کاربری هایی که در کنار هم قرار گرفته اند سازگار هستند یعنی قرارگیری آنها در کنار هم مزاحمت زیادی ایجاد نمیکنند ولی این کاربری ها بیشتر فرا محله ای هستند و حضورشان در محدوده باعث ایجاد شلوغی در معبر و مزاحمت برای کاربری های مسکونی میشود.

۴- ماتریس وابستگی

در این نوع ماتریس کاربری ها میتوانند به صورت زنجیروار به هم وابسته باشند (درست بر خلاف نوع سازگاری که میتوانند مخالف هم باشند و در کنار هم قرار گرفتنشان ممکن است به یکدیگر زیان برساند) در این ماتریس تاکید بر این است که کاربری ها به صورت زنجیروار به هم وابسته باشند. جدول (۶).

جدول (۶) ماتریس وابستگی

آموزشی		اداری		فضای سبز		ماتریس وابستگی	
مهندسی	بنیان	دقتر استاد رسمی	بانک	بارک	پارک	مسکونی	تجاری محله ای
●	●	◆	◆	▲	●	●	●
●	●	◆	◆	▲	▲	●	●
●	●	○	○	○	●	●	●
●	●	○	○	○	●	●	●
●	●	○	○	○	●	●	●
●	●	○	○	○	●	●	●
◆	◆	○	○	●	▲	●	●
◆	◆	○	○	●	▲	●	●

نتیجه‌گیری

هدف کلی این پژوهش سنجش میزان ارتقاء کیفیت محیطی خیابان از طریق تبدیل آن به مسیر پیاده جهت دلپذیر نمودن هر چه بیشتر پیاده روی و تشویق به انجام آن و کاهش استفاده از وسایط نقلیه موتوری و همچنین انسانی تر کردن فضا جهت فراهم نمودن یک محیط مطلوب برای داد و ستد و تعاملات اجتماعی بوده است. فرضیات تحقیق بر این استوار بوده است که افزایش تنوع کارکردی در ساعت مختلف شبانه روز موجب گسترش پیاده راه ساخته خواهد شد، همچنین ایجاد مسیرهای حرکت پیاده افزایش امنیت اجتماعی را برای کاربران محیط به همراه دارد. این فرضیات با مطالعه نمونه مورد مطالعه تایید گردید. یعنی افزایش تنوع کارکردی در ساعت مختلف شبانه روز شهروندان را به پیاده روی در فضاهای شهری تشویق می کند و امکان پیاده راه سازی در چنین فضایی با کارکردهای متنوع و زیاد میسر می شود و نیز ارتقاء کیفیت محیط در فضاهای شهری توسط پیاده راه ، امنیت اجتماعی در این محیط را برای شهروندان افزایش می دهد.

این پژوهش هم چنین نشان داد که تاثیرگذاری ویژگی های کالبدی بر روی کیفیت محیط های شهری در اولویت اول است. سپس ادراک محیطی در اولویت دوم و ویژگی های کارکردی در اولویت سوم قرار دارند. که با توجه به نتایج حاصله ، اهم متغیرهای مستقل تاثیرگذار در این سه دسته (کالبدی، کارکردی و ادراک محیطی) به ترتیب اولویت عبارتند از: شاخص های امنیت، دسترسی، معابر، کارکردهای اقتصادی، محیط زیست شهری، کیفیت محیط اجتماعی، تعاملات اجتماعی، فعالیت های فرهنگی، تسهیلات شهری و آیتم های کارکردهای تفریحی و روشنایی کمترین اثرات را دارا هستند. از این رو در صورتی که برای ارتقاء کیفیت محیط توسط پیاده راه ، روی آیتم های امنیت، دسترسی، معابر و کارکردهای اقتصادی سرمایه گذاری شود، انتظار بهبود وضعیت محتمل است. این پژوهش همچنین امکان معرفی شاخص هایی که بر روی کیفیت محیط های

شهری و نیز تصمیم مردم برای پیاده روی در یک مکان خاص اثر دارد را مشخص می نماید. انتخاب افراد برای پیاده روی و لذت از یک فضای شهری مانند پیاده راه می تواند بر اساس درک ذهنی آنها از فضاء، یا ویژگی های محیطی فضای شهری صورت گیرد شکل(۷).



شکل(۷) طرح های پیشنهادی محدوده مورد مطالعه

ایه راهبردها و پیشنهادات تب پیشنهادات

- پیاده راه بدون دست فروش معنا ندارد. سرزندگی ای است که دستفروشان به پیاده راه می دهند.
- استفاده از مواد و مصالح بومی و همساز با اقلیم در جزیئات پیاده راه
- طراحی اجزای محدوده پیاده جهت استفاده بهینه از نور طبیعی با توجه به نوع اقلیم
- طراحی بدنه های پیاده راه همساز با بناهای همچوار و خط آسمان و اقلیم و تغییرات آن
- توجه به زیرساختهای موجود با درنظر گرفتن توسعه های آتی و چشم اندازهای بصری
- توجه به الگوها و روشهای رایج ساخت و ساز در بافت موجود و پیرامونی پیاده راه
- رعایت نقطه نظرات اکثریت کاربران محدوده از طریق نظرسنجی و مشارکت دادن آنان
- به حداقل رساندن تنوع کاربریها در محدوده پیاده و با رعایت اصل سازگاری
- توجه به مقیاس انسانی در کلیه مراحل مکانیابی و طراحی و در تمامی جزیئات

- حداکثر استفاده از گیاهان، آب و عناصر و مصالح طبیعی در بهسازی و مبلمان پیشنهادی
- حفاظت از بنایهای بالرژش تاریخی در پیاده راه و یا توسعه محدوده های پیاده حول این ابنيه
- توجه به چشم اندازهای طبیعی و مصنوعی و بویژه دور منظر انتهایی در محدوده پیاده
- تبدیل خیابانها به راههای اصلی کاملاً پیاده
- انطباق منظر شهر با تغییرات فصول: کافه های سرباز، میادین عمومی و اجراکنندگان برنامه های خیابانی هزاران نفر را در تابستان جذب می کنند. نیمکت های گرم و گرم کننده های گازسوز در گوشه های خیابان، زمستان را در مرکز شهر لذت بخش می سازند.

منابع

- اصغرزاده یزدی، سارا، (۱۳۸۹)، اصول پیشنهادی نوشهرگرایی در برنامه‌ریزی محله‌های شهری، مجله مسکن و محیط روستا شهرسازی، ۲۹(۱۳۰): ۵۰-۶۳.
- افراسیابی، منا؛ آرش صدری و افسانه داغستانی، (۱۳۹۴)، تاثیر پیاده راه بر افزایش تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری، دومین همایش بین المللی و چهارمین همایش ملی معماری، مرمت، شهرسازی و محیط زیست پایدار، همدان، دبیرخانه دائمی همایش.
- امینی، الهام و سارا غلامعلی پور، (۱۳۹۱)، حمل و نقل انسان مدار؛ ضامن سلامت شهر و شهروند (نمونه موردي: محله یوسف آباد تهران)، یازدهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران، تهران، سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران.
- پوراحمد، احمد، حاجی شریفی، آزو و رمضانزاده لسبویی، مهدی، (۱۳۹۱)، سنجش و مقایسه کیفیت پیاده راه در محله های هفت حوض و مقدم شهر تهران، مجله آمایش جغرافیایی فضا، ۲(۶): ۳۷-۵۶.
- پوراحمد، احمد، زنگنه شهرکی، سعید، صفایی رینه، مصطفی. (۱۳۹۵). تحلیل نقش پیاده راه های شهری در ارتقای سرزنشگی فضاهای شهری (مطالعه موردي: پیاده راه ۱۷ شهریور، تهران). پژوهش های جغرافیایی برنامه ریزی شهری، ۴(۲): ۱۷۵-۱۹۵.
- توسلی، محمود و ناصر بنیادی، (۱۳۷۱)، طراحی فضای شهری، چاپ اول، تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.
- توکلی، عبدالله، (۱۳۹۵)، ارتقای فضای شهری با تأکید بر پیاده راه ها به منظور افزایش تعاملات اجتماعی نمونه موردي : خیابان مهدیه آمل، دومین کنفرانس بین المللی یافته های نوین پژوهشی در علوم، مهندسی و فناوری، استانبول-کشور ترکیه، موسسه فراز اندیشان دانش بین الملل.
- ثقفی اصل، آرش. (۱۳۸۷). اهمیت و نقش پیاده راه در شبکه ی حمل و نقل شهر پایدار. جستارهای شهرسازی . ۲۶-۲۷: ۷۹ تا ۸۷.
- حاتمی، یاسر، ذاکر حقیقی، کیانوش. (۱۳۹۶). ارزیابی تأثیر کیفیت محیط شهری بر روابط اجتماعی استفاده کنندگان از فضا (مطالعه موردي: پیاده راه بوعلی سینا شهر همدان). فصلنامه علمی - پژوهشی پژوهش و برنامه ریزی شهری، ۸(۳۰): ۲۴۵-۲۶۶.

- حبیبی، سید محسن؛ مسائلی، صدیقه. (۱۳۷۸). سرانه کاربری‌های شهری، وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان ملی زمین و مسکن. چاپ اول، تهران.
- دهقان ابیانه، محسن، ۱۳۹۵، رویکرد افزایش تعاملات انسانی در طراحی پیاده راه شهری، نخستین کنفرانس ملی معماری شهرسازی جغرافیا و محیط زیست، قم.
- رفیعیان، مجتبی؛ صدیقی، اسفندیارپور؛ محمدی، مرضیه، (۱۳۹۰)، امکان سنجی ارتقای کیفیت محیط از طریق پیاده راه سازی محورهای شهری، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای. ۳(۱۱): ۵۶-۴۱.
- رهنما، محمد رحیم؛ محمدزاده، ندا. (۱۳۹۳)، تدوین چهارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرای شیراز با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی، جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای، ۲۲(۲۲): ۳۱-۱۵.
- زياری، کرامت الله (۱۳۸۰). توسعه پایدار و مسئولیت برنامه‌ریزی شهری در قرن بیست و یکم، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، ۱۶۰: ۳۷۱-۳۸۵.
- شکوهی دولت آبادی، محمود و مسعود، محمد، (۱۳۸۹)، پیاده راه عاملی برای افزایش سرمایه اجتماعی، نشریه انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، ۱(۱): ۶۶-۵۵.
- شکوهی، حسین، (۱۳۹۲)، دیدگاه‌های نو در جغرافیای شهری، سمت. چاپ سوم.
- فاضلی، محمد. (۱۳۹۳)، شهر، حمل و نقل و زندگی روزمره، تهران، انتشارات تیسا.
- فکوهی، ناصر، (۱۳۸۹)، همسازی و تعارض در هویت و قومیت، تهران، انتشارات گل آذین.
- گلکار، کورش، (۱۳۸۵). مناسب سازی تکنیک تحلیلی سوآت (SWOT) برای کاربرد در طراحی شهری. نشریه صفحه، ۴۱: ۳۱-۱۸.
- لطفی سهند، ارسلان گل مکانی، محمد حسین پور، مهسا شعله. (۱۳۹۳). تدوین چهارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرای شیراز با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی، مدیریت شهری، ۱۳(۳۶): ۲۴-۹.
- مدنی پور، علی، (۱۳۷۹)، طراحی فضای شهری، نگرشی بر فرآیندی اجتماعی و مکانی، ترجمه فرهاد مرتضایی، نشر پردازش، چاپ سوم، تهران.
- مشیری لنگرودی، آرش. (۱۳۹۵)، طراحی پیاده راه (گذر شهری) با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد و غیر انتفاعی واحد شمال به راهنمایی علی دشتی.
- معینی، سید محمد مهدی، (۱۳۸۵)، افزایش قابلیت پیاده‌مداری گامی به سوی شهری انسان‌تر، نشریه هنرهای زیبا، ۵: ۲۷-۱۶.

Lehrer, Jim, 2004. **What is New Urbanism:** www.Newurbanism.org?

Nozzi, Dom, 2005. **Merits and principles of New Urbanism**, <http://user.gru.net/domz/merits.htm>.