|  |  |
| --- | --- |
| بررسی نقش و تاثیر پیاده راه در جهت ارتقا کیفیت زندگی شهری  **عاتکه پوراسمعیلی 1**  **1-کارشناس ارشد معماری،دانشگاه آزاد اسلامی واحد سوادکوه** | |
| **Investigating the Role and Impact of Walkways on Improving the Quality of Urban Life**  **Ateke porsmaili1**  **1-** Master of Architecture, Islamic Azad University of Savadkoh Branch | |
|  | |
| \*Corresponding Author: Ateke.porsmaili@gmail.com Ateke.porsmaili@gmail.com: ایمیل نویسنده مسئول | |
| **چکیده** |  |

رشد فزاينده جمعيت در نقاط شهري پيامد هاي ناگوار اجتماعي –اقتصادي، زيست محيطي و كالبدي براي شهرها به وجود آورده است. بنابران شهرها بايد مكانهاي بهتري را براي زندگي فراهم كنند. خلق فضاي شهري مطلوب، مهم ترین اهداف شهرسازي معاصر است. در همین راستا، پیاده راه ها با توجه به تأثیر عمیق خود درارتقاء کیفیت زندگی شهري، اهمیت ویژه اي در میان فضاهاي شهري دارند و از عناصر لازم در هویت بخشی به فضاي اجتماعی و فرهنگی در شهر میباشند. **حرکت پیاده طبیعی ترین ، قدیمی ترین و ضروری ترین شکل جابجای انسان در محیط است . پیاده روی هنوز امکان مشاهده مکان ها، فعالیت ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش ها و جاذبه های نهفته در محیط است. مسیر یک پیاده راه می تواند نیازهای گوناگون شهروندان را برآورده سازد و در عین حال هویت خاص خود را دارا باشد، به شهروندان احساس آرامش و امنیت ببخشد و در واقع بستر زندگی شهری افراد باشد، توقع های آنان را برآورده سازد**. هدف از این پژوهش، تجزیه و تحلیل ارتباط بین کیفیت فضاي شهري در پیاده راه (سرزندگی، خوانایی، نفوذپذیري و ایمنی و تعاملات اجتماعی) می باشد. روش پژوهش توصیفی است و با استفاده از منابع معتبر و کتابخانه ای جمع آوری شده است.نتایج حاصل از این پژوهش، نشانگر این مدعاست که مؤلفه های سرزندگی، خوانایی، ایمنی و امنیت و نفوذپذیری که از مؤلفه های اصلی کیفیت زندگی شهری محسوب میشوند و ارتباط معنا داری با سطح تعاملات اجتماعی و میزان حضور شهروندان در فضاهای شهری پیاده محور دارند.

**واژه­هاي کليدي**

پیاده راه،کیفیت زندگی شهری،تعاملات اجتماعی،فضای شهری

**Abstract**

Increasing population growth in urban areas has created disastrous socio-economic, environmental and physical consequences for cities. So cities need to provide better places to live. Creating a favorable urban environment is one of the most important goals of contemporary urbanization. In this regard, due to their profound impact on the promotion of urban quality of life, pavements are of particular importance among urban spaces and are essential elements in identifying social and cultural spaces in the city. Pedestrian movement is the most natural, oldest and most essential form of human movement in the environment. Walking is still possible to see places, activities and feel the vibrancy of life and discover the values ​​and attractions hidden in the environment. The path of a pedestrian can meet the different needs of citizens, while having its own identity, giving citizens a sense of peace and security, and in fact, living in the context of urban life, fulfilling their expectations. The purpose of this study is to analyze the relationship between the quality of urban space on the sidewalk (vitality, readability, permeability and safety and social interactions). The research method is descriptive and has been collected using credible and library sources. And has a significant relationship with the level of social interaction and the degree of citizen participation in downtown urban spaces.

**Keywords:**

Walking, quality of urban life, social interactions, urban space

**مقدمه**

پیاده روی مهمترین امکان برای مشاهده مکان ها، فعالیت ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزشها و جاذبه های نهفته در محیط است. زندگی پیاده در شهر مایه اصلی شکل گیری اجتماع و روح شهر است و احساس تعلق به مکان و از آن خود دانستن محیط زندگی که موجب آرامش خاطر و تعادل روانی شهروندان می شود، وابسته به تجربه محیط شهری است.( عاشوری، 1389، 44). حرکت عابران پیاده ضروري ترین شکل جابه جایی در محیط شهري است که بهترین فرصت و مجال براي مشاهده مکان ها و فعالیت ها را براي شهروندان پدید می آورد. بدین صورت گسترش فضاهاي پیاده، نه تنها سیماي کالبدي شهرها را تحت تأثیر قرار داده بلکه تغییرات نوینی در کیفیت زندگی شهري، رفتار اجتماعی و فرهنگ مردم در جهت برقراري تعاملات و مراودات اجتماعی و ارتقاء بسترهاي سرمایه هاي اجتماعی و مهم تر از آن حضور مردم ایجاد کرده است. (Carmona,2008:12)به عقیده پاکزاد، پیاده مدار بودن فضا می تواند سرزندگی را به مناطق شهر آورده و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در شهر کند که این امر باعث ارتقاي سطح اقتصادي، اجتماعی و نیز بهبود کیفیت زیست محیطی منطقه و یا شهر را به همراه دارد. یکی از این فعالیتها نقش این پیاده راه ها بر کیفیت زندگی شهري است. کیفیت زندگی شهري درگرو توجه به حقوق تمام استفاده کنندگان از محیط آن است. ازجمله عواملی که کیفیت زندگی شهري را تحت تأثیر قرار میدهند، امنیت و آسایش شهروندان در فضاي شهري میباشد. امنیت و آسایش شهروندان نیز با توجه به معیارهاي شهر انسان محور و توسعه شهر، برابر با نیازهاي واقعی آن ها محقق میشود؛ بنابراین بایستی تمامی مقیاسها با معیار انسانی سنجیده و از ابتداي امکانسنجی تا طراحی و پیاده کردن جزئیات پیاده راه با محور انسان پیش رود (Fruin,1971:21 .(لذا باید در طراحی و برنامه ریزی فضاهای شهری جذاب و زیبا به ارتقاء سطح - کیفی سیما و منظر آن در ابعاد فیزیکی و انسانی توجه توأمان داشت. در فضاهای شهری؛ ردپای زیبایی را در عناصری همچون نظم، رنگ، تنوع، انسان مداری، خوانایی، رنگ تعلق، غنای حسی و ... می توان یافت. موضوع مورد توجه در این پژوهش؛ شناخت مبانی و اصول موثر در ارتقای کیفیت پیاده مداری و ارائه راهکارهای به منظور ارتقای کیفیت زندگی به منظور افزایش قابلیت پیاده مداری می باشد

**پیاده راه**

پیاده راه، نوعی فضای شهری محسوب میگردد که حرکت پیاده در آن در اولویت بوده و حرکت سواره در تمام یا بخشی از ساعات شبان هروز حذف میگردد. پیاده راه علاوه بر تأمین دسترسی، فضایی سرزنده، امن و راحت برای حضور گروه های مختلف اجتماعی، برقراری تعاملات اجتماعی و انجام فعالیت های اختیاری ایجاد مینماید که در آن کاربری های متنوع قرار دارند (پاکزاد، 1386 ؛رفیعیان و دیگران، 1390 ؛ کاشانی جو، 1389؛ گل، 1387)

**پیاده مداری**

پیاد ه مداری به معنای میزان قابلیت پیاده روی یک مکان میباشد ( King et al, 2003 ). محله پیاده مدار، فضایی مطلوب و جذاب برای پیادگان به همراه احساس آسایش، راحتی و امنیت فراهم میاورد. این مکان سرزنده با شبکه به هم پیوست های از خیابان ها، مسیرهای دسترسی مناسب به انواع مقاصد وامکان حضور گروههای مختلف سنی و جنسی را فراهم می آورد (اصغرزاده یزدی، 1389 ؛سلطان حسینی و دیگران، 1390 ؛ معینی،1385)

**تاريخچه احداث پیاده راه در جهان**

شروع انقلاب صنعتی و به دنبال آن حاکمیت تفکر مدرنیسم و به ویژه مطرح شدن تئوری «شهر مناسب با اتومبیل شخصی» از نقش و اهمیت فضاهای پیاده کاسته شد و به مرور فرد پیاده جایگاه و اولویت خود را در فضای شهری از دست داد. از سوی دیگر، سیاست­های منطقه ­بندی و تفکیک عملکردها و کاربری‌های  شهری در دوران شهرسازی مدرن، باعث از دست رفتن پویایی و حیات شهرها شد که حاصل آن وجود شهرهایی با تقسیم مناطق همگن، جدایی طبقات اجتماعی از یکدیگر و حذف فعالیت­های متنوع از شهر بود که نتیجه­ ای جز از میان رفتن سرزندگی و حیات بخش­های مرکزی شهرها نداشت (قربانی و جام کسری 1389). این روند در بسیاری از شهرهای دنیا سبب بروز مسائل و مشکلات بی­شمار و از آن میان، تضییع امکانات و منابع طبیعی، افول فعالیت­های مراکز شهری، بویژه مراکز سنتی، افزایش تعداد تصادفات شهری، انزوا گزینی انسان و به طور کلی بیماریهای ناشی از ماشینیزم شد (قربانی و جام کسری 1389).

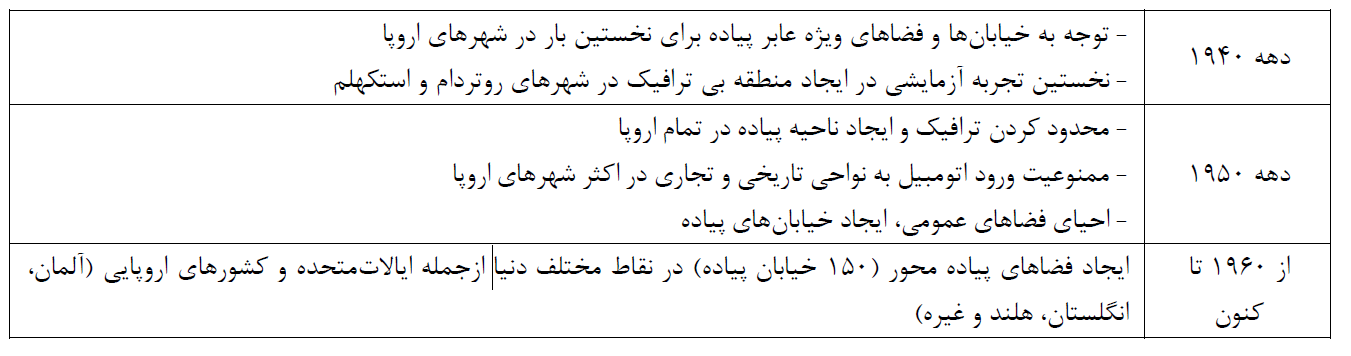
به دنبال شکست شهرسازی مدرن و اهمیت یافتن مباحث توسعه انسانی و محیط زیست، انتقادات زیادی از سوی صاحبنظران مسائل شهری در مورد شهرسازی مدرن مطرح شد. لبه تیز انتقادات بیشتر متوجه کیفیت کالبدی ـ فضایی نامطلوب حاصل از نظام شهرسازی بود. از این رو، در تلاش برای یافتن راهکار مناسب برای طرح شهر مطلوب شهروندان در برابر اوضاع نابسامان شهرسازی مدرن، گرایشها و دیدگاههای جدیدی در عرصه شهرسازی جهان مطرح شده ­است که از آن به عنوان « جنبش پیاده­ گستری» یاد می­شود (قربانی و جام کسری 1389, 56)

تاریخچه ایجاد پیاده‌راه‌ها به مفهوم امروزین آن به حدود 70 سال قبل بازمی­گردد و شهرهای اروپایی به ویژه دو کشور آلمان و هلند در این زمینه در جهان پیشگام بوده ­اند. شهرهای آمریکایی با تاخیری نزدیک به دو دهه به توسعه محدوده­ های 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 (کاشانی­ جو 1390)

**تحولات فکري جهان در خصوص پیاده راه**

تجربه انسان و تصویر فیزیکی موجود در مرکز شهر به شدت تحت تأثیر ماشین ها است و منطقه بندي پیاده راه جزئی از احیاء بخش هاي تاریخی است؛ زیرا باعث کاهش آلودگی هوا و صدا، افزایش ایمنی، توسعه فضاي سبز، کاهش تراکم و ازدحام و آرام سازي محله هاي مسکونی می شود. بدین منظور در شهرهاي متعددي که نمونه هایی از آن ها در اروپا دیده می شود، منطقه بندي عاري از ترافیک، اقدامی حفاظتی به منظور بازگرداندن یکپارچگی بافت تاریخی بوده است. حذف ماشین ها اغلب ضروري است تا آلودگی هوا و ارتعاشاتی که ساختارهاي فیزیکی را ویران می سازد، کاهش یابند. نخستین تجربه هاي آزمایشی در ایجاد منطقه بدون ترافیک، در شهرهاي روتردام و استکهلم به وجود آمد. در اواخر دهه 50 میلادي، خودروهاي شخصی از نواحی مرکزي و تاریخی شهرها به دلیل تهدید مراکز شهرهاي اروپا به وسیله ترافیک و تخریب بافت هاي ارزشمند شهري به بیرون رانده شدند، به طوري که تا سال 1975 تقریباً تمام شهرهاي مهم و تاریخی اروپا ورود اتومبیل را به بخش بزرگی از ناحیه تاریخی و مرکزي خود محدود کرد و پیاده راه هاي تاریخی تجاري در آن ها به وجود آوردند که این امر خود باعث برقراري زندگی اجتماعی مداوم، ارتقاء کیفیت زندگی اجتماعی و گسترش احساس در مسئولیت شهروندي میشود.( Paumier,2004:37) آمریکاي شمالی در اوایل دهه 1960 گرایش بازگشت به مراکز شهري قوت گرفت و طی ده سال، 150خیابان پیاده در شهرهاي آمریکا به وجود آمد (پاکزاد،.28:1385) تحولات فکري جهان در خصوص پیاده راه، در قالب جدول 1 نشان داده شده است.

**جدول 1- تحولات فکري جهان در خصوص پیاده راه(منبع:پورمحمدی،1389)**



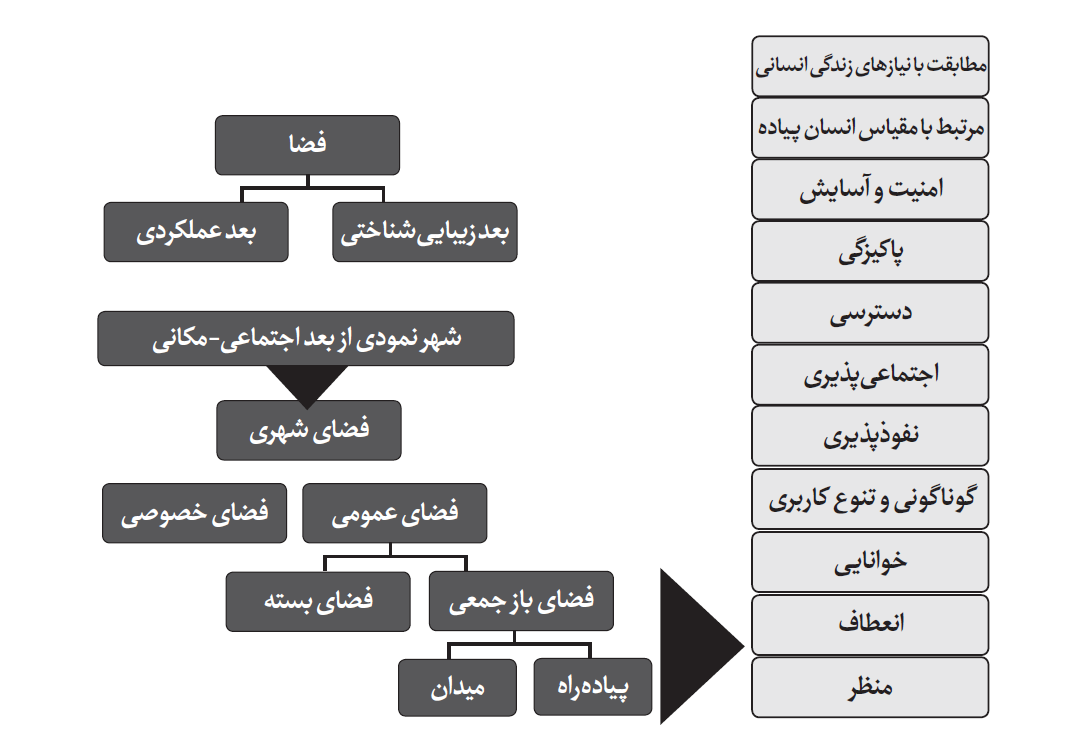
**نقش محورهاي پیاده در ارتقاي کیفیت محیط شهري**

اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهاي اجتماعی و فرهنگی در فضاهاي شهري اتفاق می افتد، در آن صورت نقش فضاهاي پیاده در تقویت بنیان هاي اجتماعی و فرهنگی شهر غیرقابل انکار می نماید. حرکت پیاده طبیعی ترین، قدیمی ترین و ضروري ترین شکل جابه جایی انسان در محیط است. پیاده روي، هنوز هم مهم ترین امکان براي مشاهده مکان ها و فعالیت ها و احساس شور و تحرك زندگی و کشف ارزش ها و جاذبه هاي نهفته در محیط شهري به شمار می آید. پیاده روي بیشترین نزدیکی را به محیط دارد؛ بنابراین این پدیده ازنظر ادراك هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی اهمیت اساسی دارد. این فضاها هم ازنظر ارتباطی و هم به لحاظ کالبدي\_ فضایی جایگاه ارزشمندي در ارتقا و بهبود کیفیت محیطی دارند و با توجه به ماهیتشان ازنظر ادراك هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردار است و با جذب طیف وسیعی از گروه هاي اجتماعی به سوي خود، حس همگرایی، تعامل و برخورد مستقیم شهروندان را باوجود بینش ها، احساس ها، خواسته ها و گرایش هاي مختلف تقویت می نمایند.(محمدزاده،42:1384) پس ارتقاي سیماي خیابان به وسیله افزایش حضور پیاده به بهبود سیماي شهر و تصویر ذهنی افراد کمک می کند. اگر خیابان ها جذاب باشند، به تمام شهر نیز حس جذابیت را خواهند بخشید. از دید جیکوبز پیاده راه ها باید سرزنده باشند تا بتوانند ساکنان بیشتري را به بنابراین خود جلب کنندJacobs,1992:27) ).پیاده راه ها به دلیل تقویت سیماي شهر و تبدیل شدن به یک عنصر هویتی در امر هویت بخشی به شهر، نقش مهمی در تجدید حیات مدنی شهر ایفا می کند.

**بررسی مؤلفه های تأثیرگذار بر کیفیات فضایی پیاده راه ها**

**سرزندگی**

شاید بتوان تنوع و فعالیت پذیری را به عنوان دو مؤلفه تأثیرگذار در سرزندگی فضاهای شهری دانست.یکی از راه های رسیدن به تنوع، به کار گرفتن نمادهای شهری اند که بر گرفته از کالبد موجود و ارزشهای بافت تعریف میگردند،که به خوانایی مسیر افزوده و آن را به نماد تبدیل میکند. از دیگر عوامل سرزندگی و تنوع پیاده راه ها، ایجاد کاربری های متنوع و متناسب با هر سکانس پیاد ه راه، استقرار کاربری های خدماتی که تداوم حضور شهروند را در پی دارد و همچنین استقرار کاربری های اوقات فراغت ،تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه ها و تاکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص میباشد.(پاکزاد،. 1386)



**دیاگرام1-دیاگرام تحلیلی ابعاد فضایی تأثیرگذار بر کیفیت پیاده را ه ها (منبع:عباس زاده و همکاران،1392)**

از آنجایی که فعالیتها و کنشهای متفاوت به راحتی براساس نیاز، زمان و ....تغییر میکنند، در طراحی پیاده بایستی از انعطاف مناسب برخوردار باشند. گوناگونی(تنوع) تجربه فضا دلالت بر ویژگی های محیطی مکانهایی میکند که واجد فرم ها، استفاده ها و معانی گوناگون باشند؛ کاربر یهای متنوع جاذب با تأمین و تولید جریا ن های حرکت پیاده ، در فضای پیاد ه راه این کیفیت را فراهم می آورند(بنتلی و همکاران،1382) در این راستا، فعالیت های اختیاری و تفریحی، بخش قابل توجهی از فعالیت های اجتماعی را باید در پیاده راه ها در بر گیرند که در شکل گیری این مفهوم در این فضا بایستی دقت لازم به عمل آید.

**نفوذپذيري**

فقط مكانهايي كه براي مردم قابل دسترسي باشند،به آنها حق انتخاب ميدهند. از آنجا كه نفوذپذيری یکی از عوامل اساسي در دستيابي به مطلوبيت است، بايد در اولين مراحل طراحي پیاد ه راه مورد توجه قرار گيرد(بنتلی و همکاران، 1382) يك عنصر كليدي در مورد قلمروي عمومي، قابليت نفوذپذیری و دسترسي است .اين ماهيت نوعي قدرت از طريق كنترل فضا و دسترسي به آن ميباشد. نيروهاي مختلفي در جامعه به صورت هدفمند قابليت دسترسي را برای كنترل محيط هاي ويژه و اغلب براي محافظت از سرمايه گذاري ها كاهش م دهند. به منظور رسیدن به نفوذپذیری در مسیر پیاده راه، ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه میباشد. محور پیاده باید تا حد امکان بدون اختلاف سطح و مانعی ، کلیه فعالیت ها و کاربر ی های متنوعی که در مقطع خیابان یعنی نزدیک ترین مکان در خط دید وجود دارند را به هم متصل کرده و با ایجاد تمایزات بصری، وحدت و پیوستگی مسیر را القا کند )تیبالدز،1992). دسترسی را میتوان مهمترین عنصر، خصوصیت و اساسی ترین عملکرد پیاد ه راه ها دانست . دسترسی در قالب های مختلفی بیان میشود (مثل : دسترسی به افراد ، دسترسی به فعالیت ها ، دسترسی به کالا ها و منابع ، دسترسی به اماکن و اطلاعات). ( Echeniqueetal.,1972) . مقیاس پیاده از جمله شاخصه هایی میباشد که فضا را ملموس تر و قابل باورتر میسازد و زمینه را برای بروز تعاملات اجتماعی بیشتر فراهم میکند. این مهم در کنار رعایت اصل ارتباطات فضایی در پیاد ه راهها امکان اتصال و ارتباط فضاها و فعالیت های شهری را به یکدیگر فراهم میکند. فضاهای شهری دارای اتصال و ارتباط فضایی مستحکم و به نوعی زمینه ساز و پشتیبان بروز فعالیت های شهری مستمر در مقیاس عملکردی پیاده میباشند.

**خوانايي**

به طور معمول، بخشي از درجات حق انتخابي كه به وسيله يك مكان عرضه ميگردد با ميزان خوانايي آن ارتباط پيدا ميك‌ند؛ يعني مردم تا چه حد ميتوانند به فهم يا درك آن مكان نائل شوند )بنتلی و همکاران،1382)پیاد ه ر وها عرصه هایی عمومی اند که میتوانند گزينه های متنوعي را براي ارتقای کیفيت زندگي مردم به آنها عرضه دارند .اما مردم موقعي ميتوانند از منافع گزينه هايي كه آن کیفیت را عرضه ميدارند، بهره گيرند كه بتوانند سازمان فضايي و آنچه را كه در آنجا ميگذرد،درك كنند. پرداختن به وجه عینی منظر در پیاده راه آن را به محیطی خوانا و واجد کیفیت تبدیل خواهد کرد . پاکیزگی و زیبایی در محیط پیاد ه راه، امکان حضور پذیری و استفاده از فضای آن را افزایش خواهد داد و در انتها پیاده راه باید با ایجاد احساس نظم بین اجزا، آن را به عنوان فضایی متناسب به بیننده عرضه کند؛ به عبارت دیگر باید فضای پیاده راه واجد کیفیت تناسبات بصری باشد.

**ایمنی و امنیت**

حضور فعال مردم در شهر از عوامل افزایش ایمنی و امنیت در فضاهای شهری است که برای تداوم و بقای حیات آن،ایمنی و امنیت بسیار مؤثر است که در صورت نبود آن، کیفیت شهر افت کرده و معنای شهریت از بین میرود. در پیاده راه ها،شهروندان پیاده باید همواره در مقابل خودرو و موتور سیکلت ایمن بوده و تردد اینگونه وسایل شدیدًا کنترل شود)مجتهد سیستانی،1387) انجمن شهرسازی آمریکا (1387)در رابطه با بحث امنیت، چنین متذکر شده است:انگاره های طراحی شهری به منظور تسهیل دیده شدن متجاوزان عمل میکنند. نظارت طبیعی با استفاده از وسایلی که نمایانی مردم، محوطه های پارکینگ و ورودی های ساختمان را به حداکثر برساند )مثل پنجر ه های مشرف به خیابان و خیابانهای مأنوس با پیاده ها و...(،ارتقا خواهد یافت.جان لنگ در مدل نیازهای انسانی، سلسله مراتب و روابط بین نیازها را در قالب دسته های مشتمل بر نیازهای فیزیولوژیک ،امنیت ، وابستگی ، عزت و اعتماد به نفس و... مورد بررسی قرار داده و امنیت را به عنوان یکی از نیازهای اساسی در مرتبه دوم این تقسیم بندی میگذارد. لئونارددهل وضع ایده شهر سالم در معرفی تیپولوژی نیازهای شهری، امنیت را در قالب اولین رده از نیازها به عنوان نیازهای اساسی و اولیه میشمارد، همچنین جان اشتون نیز از صاحبنظران بین المللی شهرسالم،امنیت را یکی از کیفیت های غیر قابل جایگزین در ایجاد یک شهر سالم مورد اشاره قرار میدهد. هفت ویژگی عام برای محیط های ایمن و امن عبارتند از(صالحی ،1387)

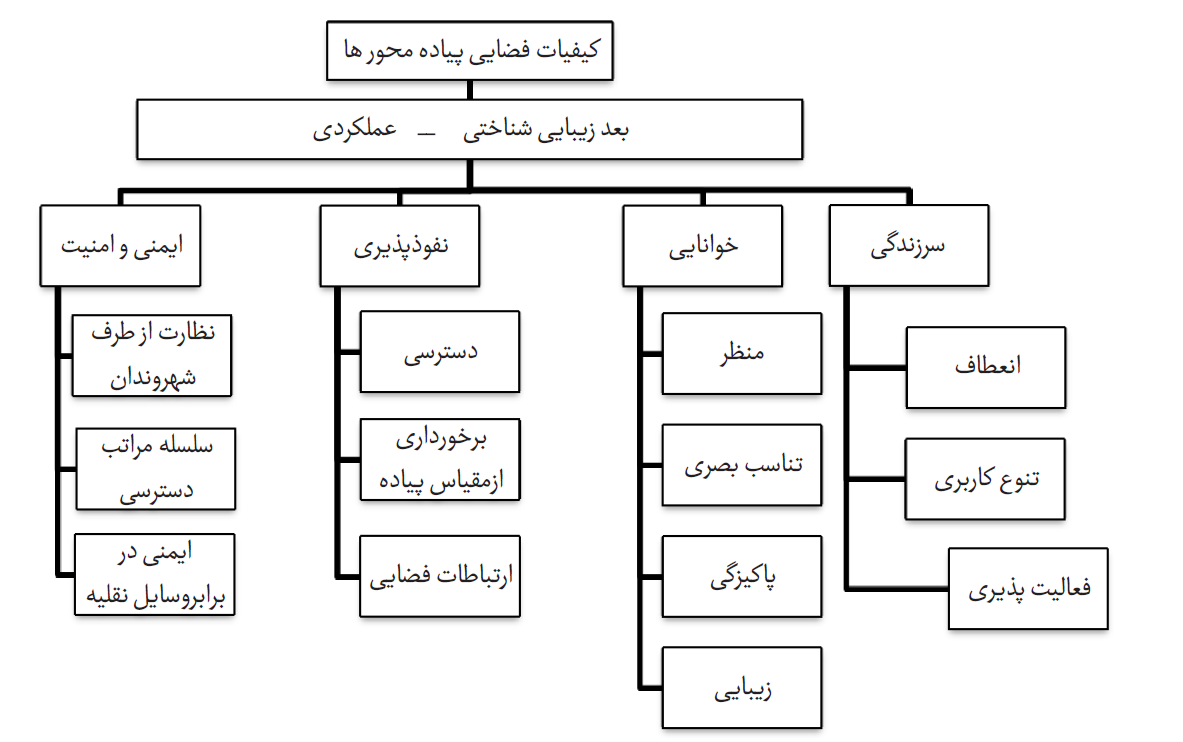
•دسترسی و جابجایی آسان

•ساختار مناسب برای فعالیت های مختلف

•امکان نظارت و اشراف برای عموم

•موجد حس مالکیت ، احترام و مسئولیت

•دارای تسهیلات حفاظت فیزیکی و امنیتی و جاری بودن فعالیت های انسانی



**دیاگرام 2- دیاگرام تحلیلی مؤلفه های تأثیرگذار بر کیفیات فضایی پیاده راه ها**

**اجزاء و عناصر تشکیل دهنده پیاده راه ها**

به طور کلی وقتی یک پیاده راه دارای پهنای کافی باشد، می تواند چهار حوزه کلی فرضی متمایز را تامین نماید:

1- حوزه لبه که معبر سواره را از پیاده رو تفکیک می نماید.

2-حوزه مبلمان که فضای لازم برای مبله کردن و محوطه آرایی فراهم می کند.

3- حوزه عبور

4- حوزه جداره یا بر ساختمان که فاصله بین حوزه عبور و جداره بنا / خط ساختمان را مشخص می نماید.

حوزه لبه، وظیفه تامین ایمنی عابر را بر عهده دارد و حوزه عبور، مسائل مربوط به سطح سرویس و خصوصیات فیزیکی عابر پیاده را در بر میگیرد. ترکیب دو حوزه مبلمان و جداره با یکدیگر عناصر پیاده راه را تشکیل می دهند. به طور کلی عناصر و اجزای پیاده راه ها را می توان به دو گروه عناصر سخت و نرم تقسیم بندی کرد:

عناصر سخت: عناصری هستند که صلب بوده و از استحکام بیشتری برخوردارند و شامل مواردی می شوند که قابل مشاهده بوده و به راحتی توسط حس لامسه قابل درک اند. این عناصر معمولا یا غیر قابل جابجایی بوده یا به سختی قابل جابجایی اند.

عناصر سخت را می توان به سه دسته تقسیم بندی کرد:

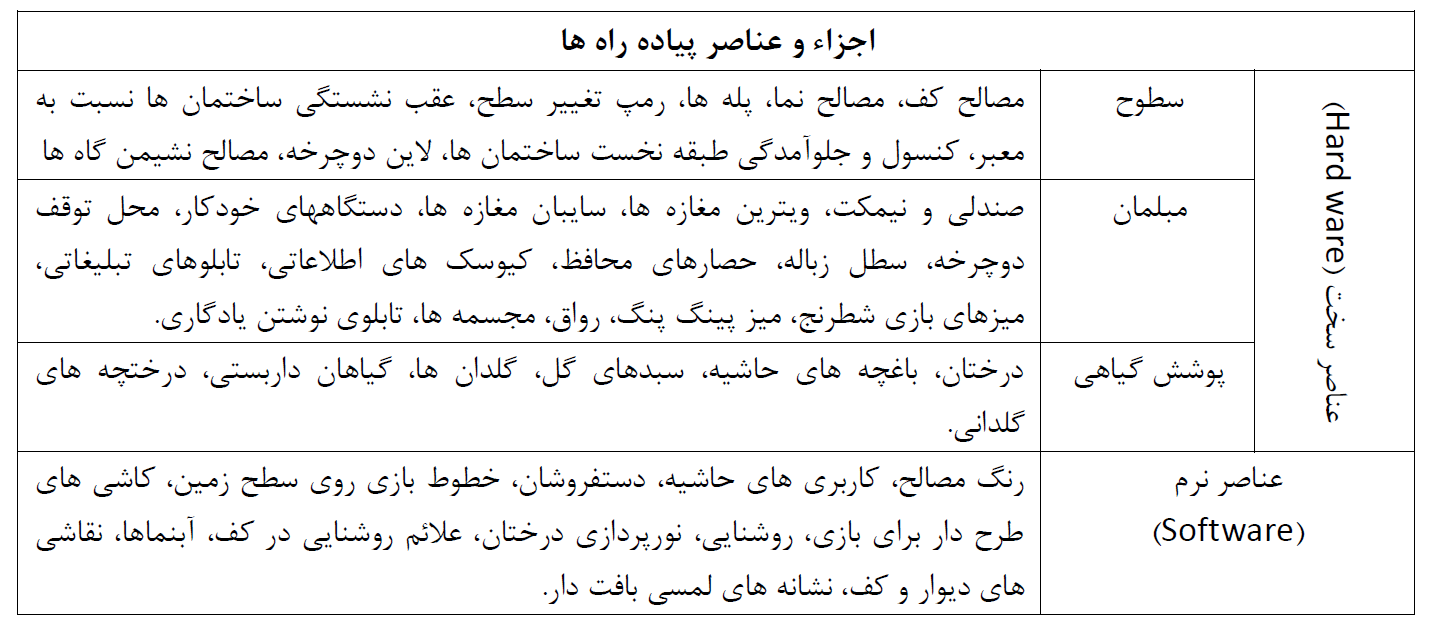
1- سطوح 2- مبلمان 3- پوشش گیاهی

عناصر نرم: شامل مواردی می شود که به کیفیت های بصری، شنوایی و ... می پردازد و معمولا با حس لامسه قابل درک نیستند؛

مانند نور و سایه، صدای محیط، رنگ و ... . فعالیت ها و کاربری ها نیز در این دسته قرار می گیرند.

در جدول 2، تقریبا تمامی اجزاء و عناصر پیاده راه های شهری که نگارندگان آنها را شناسایی کرده اند، در دو دسته بندی عناصر سخت و نرم آورده شده است.

**جدول 2، اجزاء و عناصر پیاده راه ها (منبع:محمدی نقصان و همکاران، 1393)**



**سلسله مراتب نياز هاي پياده راه ها**



**دیاگرام3- سلسله مراتب نيازهاي پياده راه ها،(منبع:فرخی،1389)**

با توجه به دياگرام فوق ، سلسله مراتب نياز هاي پياده راه شامل 5 طبقه بندي اصلي شامل موارد زير مي باشد :

در سطح اوليه وجود نقاط ابتدا و انتهاي مشخص در مسير پياده راه و نيز تأمين دسترسي عابر پياده در امتداد آن بسيار مهم مي باشد ،در سطح دوم از احتياجات يك پياده راه ، احساس حفاظت است كه به معناي تأمين امنيت و ايمني عابران در طول پياده راه مي باشد .سطح سوم شامل تأمين آسايش و راحتي عابران در مسير پياده راه بوده و در سطح چهارم شامل لذت بردن عابر از فضاي پياده راه ميباشد كه اين سطح از سلسله نيازهاي يك پياده راه پايدار به فاكتورهاي متعددي وابسته است ، مانند ، موقعيت و جانمايي تسهيلاتپياده راه ، همپيوندي شبكه پياده و .... . همچنين از بالاترين سطح نياز هاي يك پياده راه ، مي توان به درجه هويت مندي و تشخصپياده راه اشاره نمود كه به معناي امكان مشاركت برقراري ارتباط با امكانات وتسهيلات پياده راه است كه يكي از عوامل آن امكان دريافت اطلاعات محيطي توسط عابر پياده مي باشد .

اين 5 سطح از سلسله مراتب نياز هاي پياده راه ، خود به فاكتورهايي كه مستقيما" نياز خاصي را برآورده مي سازد ، تقسيم مي شوندكه در سمت چپ نمودار به آنها اشاره شده است . از جمله فاكتور هاي مذكور مي توان به امنيت ، ايمني ، احساس تعلق ، آسايش ،راحتي ، جذابيت ، پيوند هاي اجتماعي ، ارتباط با فضا ، سرعت پياده روي ، جنب و جوش و سرزندگي ، همپيوندي و پيوستگي ، حسمكان ، زيبايي ، تداوم و ..... مي باشد .

لازم به ذكر است كه تا زماني كه نياز هاي اوليه پياده راه برآورده نشده باشند ، نياز هاي ثانويه قابل دسترسي نيستند (فرخی،1389) .

**معیارهاي ارزيابي پیاده راه ها**

بیش از هر چیز باید توجه داشت که در مکانیابی و طراحی پیاده راه ها لازم است ابعاد مختلفی در نظر گرفته شود.در پیدایش رویکرد پیاده مداری ، علاوه بر شهرسازان و طراحان محیط، جامعه شناسان و متفکران اجتماعی نیز نقش موثری داشته اند.به همین دلیل،برنامه ریزی و طراحی پیاده ، صرفا جنبه کالبدی یا ترافیکی ندارد، بلکه با اهداف وسیع اجتماعی و فرهنگی نیز همراه است.(قربانی و جام کیری،62:1389).در این مقاله چهار بعد اجتماعی-اقتصادی،کالبدی-فضایی،دسترسی و ترافیک و طراحی شهری برای معرفی شاخص ها و معیار ها در نظر گرفته شده است:

**معیارهای اجتماعی-اقتصادی**

از جاذبه های پیاده راه میتوان به برگزاری نمایشگاه های فصلی و ارائه آثار هنری،تئاتر خیابانی و ... جهت شادابی و نشاط اجتماعی و پویایی و جذابیت فضایی اشاره نمود(مرتضوی،1390).همچنین احداث پیاده راه ها عمدتا با قرارگیری در امتداد نقاط جاذب فرهنگی و تاریخی باعث تقویت زندگی اجتماعی و فرهنگی میگردد.از دیگر شاخص های مهم غلبه فرهنگ پیاده روی،میزان ایمنی و امنیت در خیابان و فعالیت 24 ساعته فضای شهری میباشد.(کاشانی جو ،1390)

**معیارهای کالبدی-فضایی**

ساماندهی پیاده راه ها یکی از عوامل موثر در رونق مراکز خرده فروشی سنتی و جدید و دسترسی آسان به خدمات جزئی ولی ضروری روزمره محسوب میشود.(مهدیزاده،16:1379).وجود کاربری های مختلط تجاری و مسکونی شرط اصلی برای فعالیت 24 ساعته پیاده راه ها به عنوان فضای شهری است و به خصوص به استقرار خرده فروشی ها در طبقات اول و کاربری های مسکونی در طبقات بالا تاکید میشود(کاشانی جو،1390).وجود مغازه های تجاری،دستفروشان،رستوران ها ، کافه تریاها جهت ایجاد جذابیت و افزایش سرزندگی و تنوع محیط ضروری است.(مرتضوی،1390).

**معیارهای ترافیک و دسترسی**

سفره های پیاده باید در پیوند با سفرهای سواره برنامه ریزی شود. بدون حضور فرد پیاده سایر انواع تردد ها بی معنا خواهد بود.بنابراین تردد پیاده باید لزوم برنامه ریزی برای انواع دیگر تردد ها را فراهم سازد و در برنامه ریزی حمل و نقل درون شهری در اولویت قرار گیرد(قریب،20:1383).به علاوه مسیر های پیاده باید به صورت شبکه ای به هم پیوسته،کلیه فعالیت های شهری متصل کند به طوری که دسترسی فرد پیاده به سهولت امکان پذیر باشد(قریب،20:1383)

احداث ایستگاه های تاکسی و محل توقف اتومبیل برای سوار و پیاده نمودن مسافران در نزدیکی گذر عابر پیاده ضروری است.همچنین طرح پیاده راه نباید باعث به وجود آمدن تراکم ترافیک در سایر قسمت های منطقه مرکزی تجاری گردد(پاکزاد،280:1384)

**معیارهای طراحی شهری**

ایجاد کفسازی مناسب،توجه به خط آسمان،طراحی بدنه ها و محیط اطراف،میتواند کیفیت مسیر را ارتقاء ببخشد.برای جلوگیری از یکنواختی مسیر ایجاد نقاط مکث ضروری است.به وجود آوردن مکان هایی برای نشستن ،نصب چراغ های روشنایی مناسب،سرویس های بهداشتی عمومی جزو عناصر مورد نیاز طراحی ماهرانه مسیر محسوب میسود.علاوه بر این ایجاد سیستم جهت یابی روشن و واضح ولی بدون مزاحمت،میتواند طراحی مسیر را تکمیل کند(قریب،20:1383).توجه به اثرات اقلیمی در پیاده راه ها ،آلودگی زیست محیطی،نقش پوشش های گیاهی و ... نیز ضروری است(مهدیزاده،7:1379).

**اهداف كلي برنامه ريزي پياده راه**

اهداف متنوع و گوناگون را مي توان به صورت زير ارائه نمود:

**الف- بهبود مديريت ترافيك :** برنامه ريزي و توسعه فضاهاي پياده اثرات چندجانبه اي بر كاهش مشكلات ترافيكي دارد كه از جمله مي توان به؛ تحرك رفت و آمد در مركز شهر، تشويق استفاده از وسايل حمل و نقل عمومي، بهبود دسترسي به مراكز عمده شهري، توسعه پاركينگ هاي عمومي و ... اشاره نمود.

**ب- بهبود سيماي كالبدي شهر** : ساماندهي پياده راهها و فضاهاي پياده يكي از ابزارهاي مؤثري است كه مي تواند به طرق مختلفي مانند؛ احياء بافتهاي تاريخي، حفظ ارزش هاي معماري و فرهنگي، زيباسازي منظر شهري، ساماندهي تجهيزات خياباني، بهبود روشنايي، بهبود دسترسي ها و ... به بهسازي و حفظ سيماي شهر كمك كند.

**ج- بهبود وضع زيست محيطي :** در اين زمينه مي تواند به كاهش منابع آلودگي هوا و صدا، افزايش ايمني، توسعه فضاي سبز، گسترش فضاهاي باز، كاهش تراكم و ازدحام در مراكز فعاليت و تجارت و ... اشاره نمود.

**د- بهبود وضع خريد و خدمات :** يكي از مشكلات عمده زندگي در شهرهاي بزرگ، دشواري دسترسي به مراكز خرده فروشي و تأمين خدمات روزمره مورد نياز شهروندان است. توسعه پياده راهها چنانكه تجربه نشان داده است، يكي از عوامل مؤثر در رونق مراكز خرده فروشي سنتي و جديد، و دسترسي آسان به خدمات جزئي، ولي ضروري روزمره است.

**ه- بهبود زندگي اجتماعي و فرهنگي :** در اين زمينه مي توان به مواردي از قبيل؛ توسعه مراودات اجتماعي، آسايش سالمندان، بازي كودكان، گذراندن اوقات فراغت جوانان و ديگران، امنيت رفت و آمد كودكان، تشويق تفريح و گردش، جذب توريسم و ... اشاره كرد

**نتیجه گیری:**

فضاهای جذاب، زیبا و سرزنده فضاهایی اند که با تنوع بصری و آرامش محیطی که دارا هستند، دامنه وسیعی از افراد را جذب و موجبات رضایت و نشاط آنان را فراهم می نمایند، که لازمه آن توجه به انسان و نیاز شهروندان در خلق فضاهای شهری با کیفیت است. در این میان پیاده راه ها معابری دارای نقش اجتماعی عمده هستند که می توانند شور و سرزندگی را به فضاهای شهری آورند و مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند.راهكارهايي كه براي ارتقاء كيفيت زندگی شهری مطرح شده اند ، همگي بر لزوم توجه بيشتر به نقش عابر پياده تأكيد دارند.مهمترین راهبردها در راستای ارتقای کیفیت محیط، شامل ضرورت بهسازی پیاد ه روها و ایجاد مسیرهای پیاده ایمن و جذاب، توجه به آسایش و راحتی عابران، تأ کید بر حفظ پا کیزگی محیط، گسترش فضای سبز، بهبود کیفیت منظر محدوده و ارتقای سرزندگی در فضای شهری بوده است.با توجه به اطلاعات گردآوری شده مؤلفهه ای کیفی نفوذپذیری، خوانایی و سرزندگی به ترتیب اولویت بیشترین تأثیر را بر حضور و تعاملات اجتماعی شهروندان دارند، به عبارت دیگر ارتقای مؤلفه های کیفیات فضایی در پیاده راه میتوانند تأثیرات معنی داری در فرصت سازی در راستای ارتقای سطح سطح کیفیت زندگی شهروندان داشته باشند

**منابع:**

* انجمن شهرسازی آمریکا(1387)، مکانها و مکان سازی ،استانداردهای برنامه ریزی و طراحی شهری ،ترجمه گیتی اعتماد،مصطفی بهزادفر،ساسان صالحی میلانی ، نشر جامعه مهندسان مشاور ایران.
* بحرینی،حسین،(1375)، فرآیند طراحی شهری،نشر دانشگاه تهران.
* بنتلی و همکاران،(1382)، محیط های پاسخده، مترجم: مصطفی بهزادفر، نشر دانشگاه علم و صنعت ایران.
* پاکزاد، جهانشاه(1383)،راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران،وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری، دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری.
* پاکزاد، جهانشاه،(1386)،مقالاتی در باب طراحی شهری،گردآورنده الهام سوری،نشر شهیدی.
* تیبالدز، فرانسیس،(1385)، شهرسازی شهروندگرا: ارتقای عرصه های همگانی و محی طهای شهری، مترجم : محمد احمدی نژاد، اصفهان،نشرخاک.
* چرمایف ، سرج و الکساندر،کریستوفر،(1376)، عرصه های زندگی جمعی و زندگی خصوصی ،نشر دانشگاه تهران.
* حافظ نیا، محمد رضا،(1385) ، مقدمه ای بر روش تحقیق در علوم انسانی،نشر سمت
* رفیع پور، فرامرز. (1382). آناتومي جامعه: مقدمه اي بر جامعه شناسي كاربردي. تهران: شركت سهامي انتشار.
* شفیعی، سعید،(1380)، مبانی و فنون طراحی شهری، نشر اسلیمی.
* صالحی،اسماعیل،(1387)، ویژگ یهای محیطی فضاهای شهری امن ،نشر مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری.
* طالبی، ژاله (1383)، روابط اجتماعی در فضای شهری ، نامه علوم اجتماعی ، شماره 24 ، ص 161 تا 180
* فرزبود،سولماز (1384)، برنامه ریزی در راستای جداسازی ترافیک سواره و پیاده در بافت مرکزی تجریش ،پایان نامه کارشناسی-ارشد طراحی و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس.
* فیلدینگ آگ برن، ویلیام و نیم کف، مایر فرانسیس (1380) زمینه جامعه شناسی ، ترجمه امیر حسین آریان پور ، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی ، چاپ سیزدهم.
* كاشا نيجو، خشایار(1385)، اهميت فضاهاى پياده در شهرهاى هزاره سوم، فصلنامه جستارهاى شهرسازى. سال پنجم. شمارة 17-18.
* اشانيجو، خشایار(1389) ، بازشناخت رويكردهاي نظري به فضاهاي عمومي شهري، نشريه هويت شهر، شماره 6
* کالن، گوردن،(1377)، گزیده منظر شهری، ترجمه منوچهر طبیبیان،تهران.
* کنف لاخر،هرمان(1381)، اصول برنامه ریزی تردد پیاده و دوچرخه،ترجمه فریدون قریب،چاپ اول،نشر دانشگاه تهران.
* گلکار، کوروش،(1390)، آفرینش مکان پایدار/ تاملاتی در باب نظریه طراحی شهری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
* مجتهد سیستانی،ارم،(1387) شاخصه های کیفی مطلوبیت پیادهراهها و خیابان های شهری،کنفرانس بین المللی دانشجویان عمران، سمنان.
* مدنی پور،علی،(1379)، طراحی فضاهای شهری نگرشی بر فرآیند اجتماعی و مکانی،ترجمه فرهاد مرتضایی ،شرکت پردازش وبرنامه ریزی شهری.
* مدنی پور،علی،(1387)، فضاهای عمومی و خصوصی شهر، ترجمه فرشاد نوریان، نشر شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران.
* ملک ، ماندانا(1385)، تهیه سند معطوف به حضور پیاده گذر امام زاده یحیی تهران ،پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه شهید بهشتی
* Canter, D. (1977), The Psychology of Place, London, Architectural Press LTD
* Creswell, J. W. (1998). Qualitative Inquiry and Research Design; Choosing Among Five Traditions. London: SAGE Publications.
* Echenique, Marcial; Crowther, David and Lindsay, Waltan. (1972), a structural comparison of three generation new towns in: urban space and structure, martin c &march C, Cambridge university. press, G.B
* Jacobs, J.(1992), The Death and Life of Great American Cities, Vintage, UK
* Krier,R.(1979), Urban Space,Academy Edition ,London
* MATOS,Filipa.(2008), Walking and Rhythmicity: Sensing Urban Space , Journal of Urban Design, 13:1, 125-139, , London, UK
* Nosal, Bob. (2009), “Creating Walkableand Transit-Supportive Communities in Halton”Region Health Department of Halton University.
* Punter, J. &Carmona, M. (1991), The Design Dimension of Planning: Theory, Content and Best Practice for Design Policies, London: E & FN Spon.
* Tibbalds,F.(1992),Making People-friendly Towns ;Improving the Public Environment in Towns&Cities,London,Longman press
* Ward,C&Travlou,P.(2007), Open Space - People Space, London,Taylor &Francis Group
* Yin, R. K. (2003). Case Study Research (Design and Methods): Sage Publications