

جغرافیا (فصلنامه علمی - پژوهشی و بین‌المللی انجمن جغرافیای ایران)  
دوره جدید، سال چهاردهم، شماره ۵۱، زمستان ۱۳۹۵

## آسیب‌شناسی احداث پیاده‌راه‌ها در شهر تهران (مطالعه موردی: میدان ۱۵ خرداد - میدان امام حسین (ع))

پروانه شاه‌حسینی<sup>۱</sup> و مهناز اسماعیلیان طارمی<sup>۲</sup>  
تاریخ وصول: ۱۳۹۵/۹/۳۰، تاریخ تایید: ۱۳۹۵/۱۱/۲۲

### چکیده

حضور عابران در معابر اثر زندگی بخشی بر کالبد شهر دارد، به طوری که پیاده‌راه‌ها به عنوان یکی از راه‌های تجدید حیات مدنی مراکز شهری مطرحند. از این رو، پیاده‌راه‌سازی یکی از سیاست‌های محدودیت ترافیک و برای بهبود محیط شهری به عنوان مکانی برای زندگی انجام می‌شود. هدف از انجام این تحقیق آسیب‌شناسی احداث پیاده‌راه‌های میدان ۱۵ خرداد و میدان امام حسین از نظر مؤلفه‌های کالبدی، اقتصادی (فعالیت) است و از روش کتابخانه‌ای و پیمایشی استفاده شده است. جامعه آماری دو نوع است. یکی تمام کاربری‌های واقع در بدنه میدان ۱۵ خرداد و بدنه میدان امام حسین، دیگری کسبه دو محدوده مورد بررسی که حجم آن براساس فرمول کوکران به ترتیب ۸۲ نفر و ۱۴۰ نفر تعیین شده است. داده‌ها در دو کروکی و براساس شاخص‌های توصیفی با استفاده از نرم‌افزار Excel تحلیل شده‌اند. نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که نمی‌توان در هر خیابانی برای تعاملات بهتر شهروندان اقدام به احداث پیاده‌راه کرد و باید به شرایط محیطی توجه بیشتری شود

کلیدواژه‌گان: آسیب‌شناسی، پیاده‌راه، میدان ۱۵ خرداد، میدان امام حسین.

---

۱. استادیار مرکز تحقیق و توسعه علوم انسانی سازمان سمت (نویسنده مسئول)؛ [shahhoseyni@samt.ac.ir](mailto:shahhoseyni@samt.ac.ir)  
۲. دانش‌آموخته کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی؛ [mahnazlesmailian@yahoo.com](mailto:mahnazlesmailian@yahoo.com)

## مقدمه

پیاده‌رو ساده‌ترین نوع جابه‌جایی بین مبدأ و مقصد است که از بدو پیدایش بشر شکل اولیه خود را حفظ کرده و بدون اینکه تحت تأثیر پیشرفت‌های فراوان فن‌آوری باشد، بیشترین امکان را برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهری فراهم می‌کند. از این رو، پیاده‌رو از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردار است (تقفی اصل، ۱۳۸۷: ۸۳-۸۲).

با غلبه مسیرها در کلیت شهر و کم اهمیت شدن عرصه‌های حضور پیاده، مانند میادین، شهروندان مکان‌های با هم بودن و با هم شدن را از دست داده و خودروها با آن‌که به مردم فرصت و آزادی برای بهره‌گیری از امکانات همه‌گستره شهر را می‌دهند، ولی آنها را از هم دور نگه‌داشته و زندگی جمعی را کم‌رنگ کرده (کریستوفر و دیگران، ۱۳۷۳: ۶) و نقش انسان را در فضای شهری از بین برده و پیاده‌رو از شکل مستقل خود خارج و به تابعی از سواره‌رو تبدیل شده است (Forsyth, et:2010;1; Litman 2012; Pike 2011). از این رو، پیاده‌رو از دو جنبه اصلی (به‌عنوان رکنی از سیستم حمل و نقل درون شهری و به‌عنوان فضایی برای ارتباطات و برخوردهای رودرروی اجتماعی)، نه تنها منزلتی نیافته بلکه، در زمان حاضر جایگاهی چنان ناچیز یافته که حتی در عادی‌ترین حالت خود به‌عنوان سیستمی از حمل و نقل شهری نیز سهمی ندارد و این‌گونه است که عابر حقوق خود را پایمال شده می‌یابد (رفیعیان و دیگران، ۱۳۹۰: ۴۲).

در حالی که بخش عمده‌ای از مفهوم محتوای «زندگی خیابان»، به عقیده جین جیکوبز در پیاده‌روهای آن نهفته است و از نگاه او، پیاده‌روهای شلوغ و پر جنب و جوش هستند که با فراهم آوردن عرصه روابط متقابل اجتماعی، به مرکز شهر معنا می‌بخشند (شوی، ۱۳۷۵: ۳۰۴-۲۹۶).

برای رفع این مشکل یعنی احیای حضور زنده و فعال شهروندان در فضای شهری و ایجاد تعلق خاطر و امنیت به عابران و ترغیب به ماندن (خستو و همکاران، ۱۳۸۹: ۷۱) و استفاده بیشتر مردم از فضاهای پیاده‌رو و حمایت از فضاهای عمومی، باید دوباره سهم جابه‌جایی عابر در نظام حمل و نقل شهری و افزایش قابلیت پیاده‌مدار یعنی ایجاد شرایطی که عابر به آسانی بتواند در فضا گردش کند. فراهم آید. از این رو برنامه‌ریزان و طراحان شهری در دهه‌های اخیر به رویکرد توسعه‌ای «رشد هوشمند شهری» در قالب فرایند بافتهای فشرده شهری همراه با تراکم متناسب

توزیع کاربری‌های متنوع و نحوه جابه‌جایی فعالیت توجه کرده‌اند (معینی، ۱۳۹۱: ۱۷۳؛ زمستانی بالکانلو و بیگی‌بابایی، ۱۳۹۲: ۲۹؛ حسینیون ۱۳۸۳: ۶۹؛ 81؛ 2008: cratan, Brambill & Longo 1977:1). بر این اساس در بعضی از شهرهای دنیا طرح‌های جامع عابر با وجود تفاوت در الگوهای آنها بنا به دلایل فرهنگی، تاریخی و سیاسی، به‌منظور برآورد انتظارات انسان در ابعاد مختلف زیست‌محیطی، اجتماعی، کالبدی، اقتصادی و غیره، بهبود کیفیت زندگی، بهبود دسترسی‌ها و حرکت‌ها، افزایش تحرک نواحی شلوغ و پر ازدحام، آرام‌سازی ترافیک - وونرف (مجله آرام)، بهبود کیفیت هوا، آزادی انتخاب مسیر و سفر، سرزندگی اقتصادی، حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری و بازگشت سرمایه، افزایش ارزش املاک، کاهش اثرات منفی وسایل نقلیه بر محیط‌زیست، خلق خیابان‌های بسیار زیبا، افزایش ایمنی افراد پیاده یا دوچرخه‌سواران احیای مجدد مراکز تاریخی و اجتماعی با افزایش تحرک در نواحی اقتصادی، سلامتی و ایمنی و ایجاد محیطی پایدار تهیه شده است (کاظمی، ۱۳۹۰: ۱۹؛ ذمعینی، ۱۳۸۵: ۶؛ 199 Lock wood & stillings, Brambilla & Longo, 1977) تا از این طریق خیابان‌های جذابی برای شهر به‌وجود آیند که هم سیمای شهر بهبود یابد و هم شهروندان تصویر ذهنی بهتری از شهر خود داشته باشند (Jacobs, 1961:27).

بنابراین پیاده‌راه‌سازی به معنی فرآیندی است که در آن فضای خیابان از خودروها و دیگر وسایل نقلیه به جز خودروهای خاص مانند خودروهای آتش‌نشانی، اورژانس و پلیس به‌منظور افزایش ایمنی عابران پس گرفته شود، پایین‌آوردن سرعت ترافیک، افزایش گذرگاه‌های پیاده و آسان‌سازی استفاده از آنها (Speiregen, 1960:72) و اقداماتی چون سنگفرش، اضافه نمودن مبلمان در آن انجام می‌شود (Hass - Khao, 1993: 21-23) و بدین ترتیب در ارتقا ایمنی<sup>۱</sup> و آسایش افراد پیاده<sup>۲</sup>، افزایش تعداد مردمی که تمایل به پیاده‌روی دارند. کمک مؤثری شده و با بهبود ایمنی در تقاطع‌ها می‌توان تعداد تصادفات در پیاده‌روها را کاهش داد (Fehr, 2011:2).

در چنین شرایطی در پیاده‌راه‌ها آزادی عمل عابر برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران زیاد می‌شود و به گفته بیوکانون این «آزادی حرکت عابران در شهرها و فضاهای شهری نشانه خوبی از تمدن آن شهر است» (مجتهد سیستانی، ۱۳۸۷: ۶) از جمله

- 
1. safety
  2. convenience

فضاهای شهری مناسب پیاده‌روی، میادین هستند که زندگی جمعی در آنها تبلور می‌یابد. بنابراین میادین باید به‌گونه‌ای طراحی شوند تا پاسخگوی نیاز زندگی اجتماعی و جمعی شهروندان در مقیاسی بالاتر از حد محلات باشند و با یکدیگر برخورد‌های اجتماعی چهره‌به‌چهره داشته باشند و به همین دلیل در میدان نحوه حضور و رفتارهای شهروندان بسیار متنوع و راحت‌تر از سایر فضاهای شهری است (آسیابی، ۱۳۹۲: ۲). بر این اساس برنامه‌ریزی و طراحی پیاده، صرفاً جنبه کالبدی یا ترافیکی ندارد، بلکه؛ با اهداف وسیع اجتماعی و فرهنگی نیز همراه است (قربانی و جام کسری ۱۳۸۹: ۶۲). در مجموع چهار بعد اجتماعی - اقتصادی، کالبدی - فضایی، دسترسی - ترافیک و طراحی شهری برای معرفی شاخص و معیارهای پیاده‌راه در نظر گرفته شده است. اهداف و سیاستهایی احداث پیاده‌راه در جدول شماره ۱ و نظرات نظریه‌پردازان بر پیاده‌مداری در جدول شماره ۲ آمده است.

در ایران نیز طرح‌های پیاده‌راه اجرا شده که بعضی از آنها در فضای اطراف میادین قرار دارند. در این تحقیق سعی بر بررسی و آسیب‌شناسی احداث پیاده‌راه از نظر مؤلفه‌های کالبدی و اقتصادی (فعالیت) در دو نمونه میدان ۱۵ خرداد یعنی حدفاصل خیام تا ناصرخسرو واقع در محدوده شهرداری منطقه ۱۲ و میدان امام حسین یعنی حدفاصل میدان امام حسین تا میدان شهدا واقع در مناطق ۷، ۱۲، ۱۳ و ۱۴ شهرداری شهر تهران است (شکل ۱). از این رو، تحقیق حاضر در صدد پاسخگویی به این سوال است که در چه شرایطی احداث پیاده‌راه می‌تواند برای تعاملات بیشتر شهروندان مفید واقع شود؟

جدول ۱. اهداف، راهبردها و سیاست‌های احداث پیاده‌راه

سیاست‌ها	راهبرد	هدف
پراکتدگی کاربری‌های متنوع ایجاد تنوع کاربری‌ها به نحوی که جاذب گروه‌های مختلف اجتماعی باشد. پرهیز از استقرار کاربری‌هایی در بدنه که نقاط خاموش و غیرفعال به وجود می‌آورند. پیش‌بینی کاربری‌های خدماتی که متضمن تداوم حضور شهروند در پیاده راه است. استقرار کاربری‌های اوقات فراغت	در کاربری‌ها	سرزندگی
پرهیز از آرایش یکنواخت مبلمان شهری در طول مسیر ایجاد امکان برای فعالیت معرکه‌گیران و دستفروشان پیش‌بینی عرصه‌هایی برای مراسم و فعالیت‌های ویژه ایجاد فضاهایی برای نشستن، مکث و تماشا تداوم کاربری‌های بدنه به داخل مسیر پیاده‌راه	در فعالیت‌ها	
توجه به جزییات متنوع و قابل ادراک برای ناظر در نماها حفظ و تقویت متنوع و قابل ادراک برای ناظر در نماها استفاده از مصالح متنوع در عین وحدت به‌کارگیری طرح‌های متنوع و ریتم‌های متنوع در جداره هماهنگی روشنایی مسیر با روشنایی بدنه‌ها	در کالبد	
ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه ایفای نقش جلوخا‌ن برای بدنه‌ها توسط مسیر	در داخل پیاده راه	نفوذبذیری
ایجاد قابلیت دسترسی از نقاط مختلف به پیاده‌راه تقویت محور پیاده به عنوان اتصال نقاط کانون پیرامون ایجاد قابلیت دسترسی به گروه‌ها و مسیرهای اصلی پیرامون حفظ و تقویت نقاط شاخص و خاطره انگیز	در ارتباط با پیرامون	
پرهیز از به‌کارگیری مبلمان صلب، جایگزین و غیر قابل جابه‌جایی ایجاد تمهیداتی برای نصب آسان سایبان‌ها و سایر عناصر الحاقی در مواقع لزوم احتراز از به هم ریختن یک دستی فضا توسط درختان و پوشش گیاهی	در مبلمان و عناصر الحاقی در	
پرهیز از به‌کارگیری مصالحی چون آسفالت و بتن در کف پرهیز از اختلاف سطح و شکستن و خرد کردن کف پرهیز از باغچه‌ها و آب نماهای بزرگ در کف	کف	
پرهیز از استقرار بناهای درشت دانه و صلب در همجواری مسیر توجه به سکانس‌های قیل و بعد هر سکانس در طرح کالبدی آن سکانس در راستای ایجاد وحدت	در بدنه	
ایجاد قابلیت استفاده‌های متفاوت از مسیر در طول هفته و روزهای تعطیل ایجاد قابلیت استفاده‌های متفاوت از فضا در طول شبانه روز	در زمان‌های متفاوت	در عملکرد
هماهنگ نمودن کارکردهای هر سکانس با حوزه‌های پیرامون در راستای وحدت	در مکان‌های متفاوت	
جلوگیری از ورود خودرو و موتورسیکلت به حداقل رساندن تقاطع پیاده و سواره مناسب سازی تقاطع‌های سواره با محور پیاده تعیین سلسله مراتب دسترسی دسترسی ایمنی به سواره	در تقاطع	ایمنی برای پیاده در مقابل سواره
قابلیت دیدن از بدنه‌ها به فضای پیاده پرهیز از کنج‌های تاریک و مخفی حذف موانع دید در عرصه مسیر روشنایی مناسب برای حرکت پیاده	به لحاظ کالبدی	ایمنی امنیت پیاده در محیط
امکان وجود چند واحد مسکونی در طول محور پرهیز از استقرار کاربری‌های اداری و زمان دار در بدنه بلاصل فضا	به لحاظ کاربری	

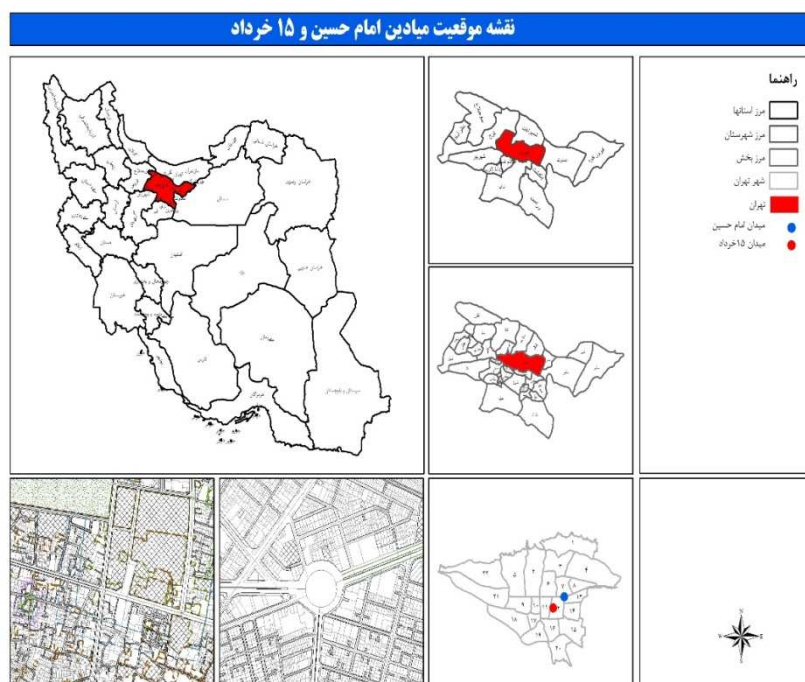
منبع: پاکزاد: ۱۳۸۴، ۲۸۹

در این تحقیق از مباحث نظریه‌پردازانی چون جیکوبز، تیبالدز، کریر، رگن، مامفورد و لینچ به صورت تلفیقی استفاده شده است.

### جدول ۲. تلفیق نظریات نظریه‌پردازان

ردیف	مؤلفه اصلی	معیارها
۱	فرم و کالبد	پیوستگی و تقویت حس حرکت در فضا، محوطه‌آرایی
۲	آسایش و راحتی	حفظ امنیت، کاهش تداخل سواره و پیاده، نورپردازی
۳	دسترسی و نفوذپذیری	حضور سواره و پیاده با اولویت‌بخشی به عابر پیاده، تأمین ایمنی ترافیکی پیاده، دسترسی پارکینگ و وسایل حمل و نقل عمومی، خدمات‌رسانی در شرایط اضطراری (نظیر آمبولانس ماشین آتش نشانی و...)
۴	تنوع	تنوع عملکردی (مسیرهای پیاده با کاربری‌های مختلف)، تنوع کاربران (گروه‌های مختلف سنی)، کاربری تجاری مهم‌ترین کاربری در ارتباط با پیاده
۵	خوالتابی و تصویر پذیری	نشانه شهری - فعالیت‌ها و بناهای شاخص
۶	کارایی	رونق اقتصادی

منبع: نگارندگان با استفاده از کاشانی جو، ۱۳۹۱: ۹۶؛ رضائیان‌زاده، سال ۱۳۹۱: ۴۴.



شکل ۱. موقعیت محدوده‌های مورد بررسی

## روش تحقیق

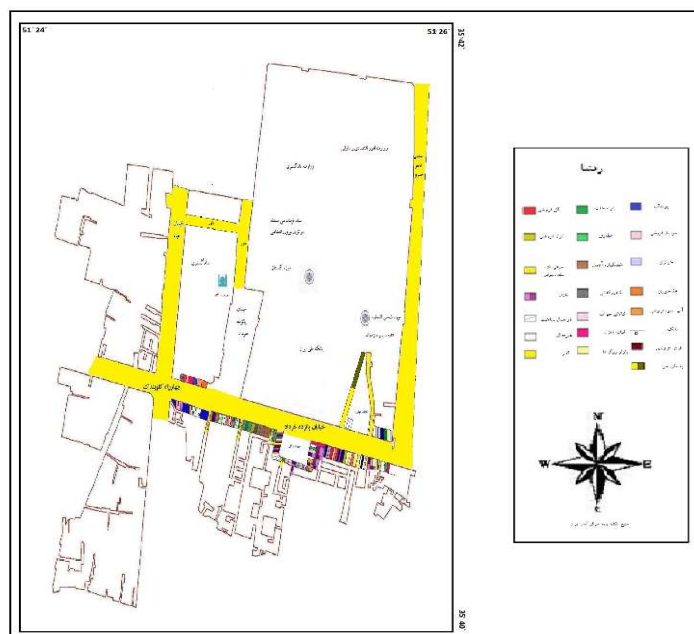
روش تحقیق تحلیلی - توصیفی و نوع آن کاربردی است. جامعه آماری این پژوهش بر دو نوع است. یکی تمام کاربری‌های واقع در بدنه پیاده‌راه‌های میدان ۱۵ خرداد و میدان امام‌حسین و دیگری کسبه آنها است. برای تعیین حجم نمونه کسبه با استفاده از فرمول کوکران ۸۲ نفر میدان ۱۵ خرداد و میدان امام‌حسین ۱۴۰ نفر تعیین شده است. داده‌های به‌دست آمده از پرسشنامه براساس شاخص‌های توصیفی شامل جداول فراوانی و درصدگیری و نمودار با استفاده از نرم‌افزار Excel تجزیه و تحلیل شده است.

## یافته‌های پژوهش

یافته‌های به دست آمده در این پژوهش به دو از طریق مشاهدات و پرسشنامه به قرار زیر است:

## الف. مشاهدات

میدان ۱۵ خرداد: در پیاده‌راه محدوده میدان ۱۵ خرداد حفاصل چهارراه گلوبندک تا ناصرخسرو به طول ۴۳۸ متر، حدود ۱۲۷ مکان فعالیت وجود دارد که از این تعداد ۶ مکان مربوط به فعالیت‌های بانکی یا در حال ساخت و ۵ مکان متعلق به فعالیت‌های قضایی (ساختمان دادگستری و مجتمع قضایی)، مذهبی (مسجدارگ)، رسانه‌ای (ساختمان رادیو ایران) و انتظامی (کلائتری) و حدود ۱۷ مکان بسته می باشد. در این مسیر کفسازی برای پیاده‌راه انجام شده و نزدیک خیابان ناصرخسرو کف آسفالت می شود. در چهارراه گلوبندک در دو طرف خیابان ۱۵ خرداد ایستگاه مترو وجود دارد. در این خیابان نیمکت‌هایی (مبلمان) تعبیه شده و کارگران خدماتی شهرداری با ماشین‌های جاروی مکانیکی آن را نظافت می کنند. در این مسیر کالسکه با اسب و تراموا جهت تفریح و بازدید مردم از میدان ۱۵ خرداد و خیابان داور وجود دارد. در جلوی مغازه‌های جنوب خیابان ۱۵ خرداد دستفروش‌ها بساط پهن کرده‌اند که به همین جهت خیلی شلوغ می باشد (شکل ۲).

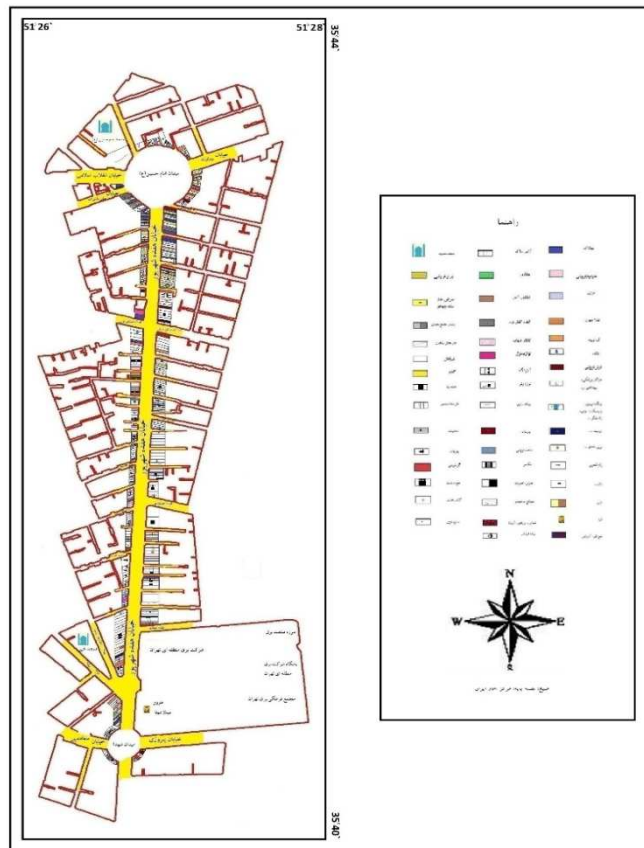


شکل ۲. محدوده میدان ۱۵ خرداد (منبع: نگارندگان)

میدان امام حسین: پیاده‌راه این محدوده شامل میدان امام حسین و حدفاصل این میدان تا میدان شهدا به طول ۱۴۷۰ متر است که در آن حدود ۴۲۵ مکان وجود دارد. از این تعداد ۶۵ مکان به فعالیت‌های اداری (بانکها، اسناد رسمی، اداره بیمه)، مذهبی (حسینیه)، مسکونی و درحال ساخت اختصاص دارد و تعداد ۹۵ مغازه غیرفعال است. بیشتر این مغازه‌ها قبلاً نمایشگاه خودرو و موتور بوده مانند مغازه‌های واقع در خیابان صفای شرقی تا خیابان شهبازی. ایستگاه مبدل اتوبوس برقی واقع در نبش خیابان خشکبارچی نیز غیر فعال شده است. از ابتدای خیابان ۱۷ شهریور تا صفای غربی تعداد اندکی مغازه‌ها غیرفعال و قبل از صفای غربی نبش کوچه حسینیه عشاق‌الحسین در حال ساخت می‌باشد، از خیابان صفای غربی تا کوچه بدیع‌زادگان به موازات خیابان خشکبارچی تعداد مغازه‌های غیرفعال بیشتر می‌شود، لکن نسبت به موازات ۱۷ شهریور کمتر می‌باشد. تقریباً دورتادور میدان امام حسین دیوار آهنی مشبک، کشیده و برای نورپردازی از لاله‌های آهنی استفاده شده است. در این میدان پنج نفر از شهدای گمنام جنگ تحمیلی در سال ۱۳۹۱ به خاک سپرده شده‌اند و اطراف قبور آنها دیوار آهنی مشبک کشیده شده



است. همچنین نیمکت‌هایی برای نشستن، یک آبنمای کوچک و سرویس بهداشتی نیز در این میدان تعبیه شده است. اطراف میدان امام حسین به فعالیت‌های تجاری، اداری، مذهبی و فرهنگی اختصاص دارد. از آنجا که هدف از احداث این پیاده‌راه ایجاد مرکزی برای انجام فعالیت‌های مذهبی بوده، سینما تهران (میامی سابق) غیرفعال شده اما مسجد امام حسین که به لحاظ ارزش تاریخی و معماری نیز ثبت اثر شده توسعه‌یافته است. قبلاً جلوی این مسجد تعدادی بنا و یک گذر بن‌بست وجود داشت که تخریب و به فضای مسجد اضافه که در حال حاضر به دلیل در دست ساخت بودن مسدود می‌باشد. همچنین فعالیت‌های فرهنگی - مذهبی (حسینیه) و تجاری در سطح مغازه و پاساژ و مجتمع تجاری در این میدان وجود دارد. در طول مسیر حد فاصل میدان امام حسین تا میدان شهدا چراغ، فضای سبز، نیمکت و آب نما تعبیه و خیابان سنگفرش شده و تردد وسایل نقلیه به زیرگذر این میدان منتقل شده است. در این محدوده که اکثر بناهای آن فرسوده است، غلبه با کاربری مسکونی می‌باشد. در خیابان ۱۷ شهریور حدفاصل میدان امام حسین تا خیابان شهبازی خودروی‌های ون برای رفت و آمد مردم گذاشته شده است. از ابتدای خیابان ۱۷ شهریور تا خیابان شهبازی ۱۷ گذر فرعی (کوچه) وجود دارد که همگی با درهای آهنی کوتاه و مانع‌های آهنی مسدود شده و تنها خیابان شهبازی با وجود سنگفرش به‌عنوان پیاده‌راه محسوب نمی‌شود و باز است. در میدان شهدا ساختمان شرکت برق منطقه‌ای تهران با وسعتی حدود ۹ هکتار، به‌عنوان قطب مهم فرهنگی و فراغتی و ورزشی در این حوزه از شهر که دارای تعدادی از بناهای ارزشمند است که به ثبت نیز رسیده‌اند و همچنین ایستگاه مترو قرار دارند (شکل ۳). در طرح این میدان پیش‌بینی شده در چهارراه صفا در فاصله ۳۰۰ متری در جنوب میدان امام حسین کاربری تجاری - اداری، سالن آمفی تئاتر و شهر کتاب احداث شود.



شکل ۳. کروکی محدوده میدان امام حسین (منبع: نگارندگان)

#### ب. پرسشنامه

##### ۱. وضعیت درآمد کسبه نسبت به قبل از ایجاد پیاده‌راه

اطلاعات به‌دست آمده از پرسشنامه‌ها نشان می‌دهند که درآمد فعلی کسبه نسبت به قبل از احداث پیاده‌راه در میدان ۱۵ خرداد خیلی بهتر شده (۵۶/۰۹ درصد) اما درآمد کسبه محدوده میدان امام حسین خیلی بدتر (۷۸.۵۷ درصد) شده است (جدول ۳).

جدول ۳. وضعیت درآمد کسبه پیاده‌راه‌های میدان‌های ۱۵ خرداد - میدان امام حسین

میدان امام حسین		میدان ۱۵ خرداد		درآمد کسبه
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	
۰	۰	۵۶.۰۹	۴۶	خیلی بهتر شده
۰	۰	۲۳.۱۷	۱۹	بهتر شده
۵.۷۱	۸	۱۲.۱۹	۱۰	تغییری نکرده
۱۵.۷۱	۲۲	۴.۸۷	۴	بدتر شده
۷۸.۵۷	۱۱۰	۳.۶	۳	خیلی بدتر شده
۱۰۰	۱۴۰	۱۰۰	۸۲	کل

منبع: نگارندگان.

## ۲. وضعیت دسترسی پیاده‌راه

اطلاعات به‌دست آمده از پرسشنامه‌ها نشان می‌دهند که با احداث پیاده‌راه وضعیت دسترسی کسبه محدوده میدان ۱۵ خرداد در حد متوسط بوده (۷/۳ درصد) و بهتر از دسترسی کسبه محدوده میدان امام حسین می‌باشد که در حد بالایی (۷۳/۵۴ درصد) است، باشد (جدول ۴).

جدول ۴. وضعیت دسترسی پیاده‌راه‌های میدان‌های ۱۵ خرداد - میدان امام حسین

میدان امام حسین		میدان ۱۵ خرداد		دسترسی
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	
۳.۵۷	۵	۴۲.۶۷	۳۵	کمتر از ۱۰ درصد
۵.۷۱	۸	۱۹.۵	۱۶	۱۰-۳۰ درصد
۷.۱۴	۱۰	۱۸.۲۸	۱۵	۳۰-۵۰ درصد
۱۰	۱۴	۱۲.۱۸	۱۰	۵۰-۷۰ درصد
۷۳.۵۴	۱۰۳	۷.۳	۶	۷۰ درصد و بیشتر
۱۰۰	۱۴۰	۱۰۰	۸۲	کل

منبع: نگارندگان.

## ۳. وضعیت حمل و نقل کالا

اطلاعات به‌دست آمده از پرسشنامه‌ها در محدوده‌های بررسی شده، نشان می‌دهند که کسبه محدوده میدان ۱۵ خرداد کمتر (۴۱/۴۶ درصد) از کسبه محدود میدان امام حسین (۷۲/۸۵ درصد) برای حمل و نقل کالا با مشکل مواجه‌اند (جدول ۵).

جدول ۵. وضعیت حمل و نقل کالا پیاده‌راه‌های میدان‌های ۱۵ خرداد - میدان امام حسین

میدان امام حسین		میدان ۱۵ خرداد		حمل و نقل کالا
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	
۶.۴۲	۹	۱۳.۴۱	۱۱	کمتر از ۱۰ درصد
۶.۴۲	۹	۱۴.۶۳	۱۲	۱۰-۳۰ درصد
۷.۱۴	۱۰	۱۴.۶۳	۱۲	۳۰-۵۰ درصد
۷.۱۴	۱۰	۱۵.۸۵	۱۳	۵۰-۷۰ درصد
۷۲.۸۵	۱۰۲	۴۱.۴۶	۳۴	۷۰ درصد و بیشتر
۱۰۰	۱۴۰	۱۰۰	۸۲	کل

منبع: نگارندگان.

### تجزیه و تحلیل

فعالیت اصلی در منطقه محدوده ۱۵ خرداد تجاری و تولیدی و در منطقه محدوده میدان امام حسین به جز در بدنه آن مسکونی است. فعالیت تجاری هر دو محدوده مورد بررسی در سطح عمدتاً خرده‌فروشی است. با این تفاوت که سطح فعالیت در محدوده میدان ۱۵ خرداد کشوری و در محدوده میدان امام حسین قبل از احداث پیاده‌راه در سطح منطقه‌ای و بعد از احداث پیاده‌راه در سطح محلی است. احداث پیاده‌راه به علاوه استقرار ایستگاه مترو و افزایش خدمات پذیرایی به مراجعه‌کنندگان در محدوده میدان ۱۵ خرداد باعث افزایش درآمد کسبه در حد بالایی شده اما در کاهش یا افزایش کاربری‌های و فعالیت‌های تجاری این پیاده راه به دلیل طول مسافت مناسب و مسدود نشدن هیچ معبری به آن به جز ورود میدان ۱۵ خرداد تأثیری نداشته است. لیکن احداث پیاده‌راه در محدوده میدان امام حسین با مسافت زیاد که مسدود شدن معابر متعددی را به خیابان ۱۷ شهریور به همراه داشته و ورود خودرو به آنها ممنوع است. سبب کاهش رفت و آمد مردم و به تبع آن کاهش درآمد کسبه شده است. همچنین در این محدوده فعالیت‌های تجاری مانند نمایشگاه خودرو و مغازه‌های موتورفروشی تعطیل شده یا تغییر شغل داده‌اند. به‌علاوه خدمات‌رسانی آمبولانس، ماشین آتش‌نشانی و تاکسی تلفنی در مواقع اضطراری دچار مشکل شده است. از ساعت ۹ شب به بعد به دلیل نبود وسیله نقلیه تردد حادث‌تر هم می‌شود و از این‌رو، مغازه زودتر تعطیل می‌شوند. تعطیلی زود هنگام مغازه‌ها همراه با تاریکی

شب سبب ایجاد رعب و وحشت برای عابرین و مکانی برای تجمع معتادان شده است. از این‌رو، به‌نظر می‌رسد دو اصل از سه اصل کرل و وایتزمن برای افزایش ایمنی و امنیت در فضاهای شهری یعنی قابلیت مشاهده از سوی دیگران و دسترسی آسان و کمک در صورت نیاز (اصغری زمانی و زادولی خواجه، ۱۳۹۳: ۱۱۱) در این منطقه رعایت نشده است. مجموع این شرایط سبب شده تا خریداری برای املاک محدوده میدان امام حسین وجود نداشته و قیمت املاک بشدت پایین آید.

مقایسه دو پیاده‌راه مورد بررسی نشان می‌دهد معیارهای ایجاد پیاده‌راه مانند آرام‌سازی ترافیک، پیاده‌روهای عریض و تجهیزات غیرمزاحم در هر دو مسیر انجام شده اما معیارهایی چون تمرکز شاد عابران، اندازه‌هایی با مقیاس انسانی، خرده‌فروشی‌های فعال و گوناگون، بلوک‌های کم-عرض، تراکم‌های مسکونی و بنگاه‌های تجاری مناسب در پیاده‌راه میدان ۱۵ خرداد رعایت شده، اما در پیاده‌راه میدان امام حسین رعایت نشده است. همچنین هر دو مسیر فاقد دو معیار فعالیت ۲۴ ساعته، و محافظت در برابر آب و هوا هستند.

با توجه به اینکه برنامه‌ریزی و طراحی پیاده‌راه زمانی موفق خواهد بود که علاوه بر عوامل کالبدی، شرایط اجتماعی و فرهنگی و حتی الگوهای روانی و رفتاری مردم شهرنشینی نیز در نظر گرفته شود (فراهانی، ۱۳۸۲: ۳۹)، به‌نظر می‌رسد که در هر خیابانی نمی‌توان برای تعاملات بهتر شهروندان اقدام به احداث پیاده‌راه کرد و اگر احداث آن در خیابانی مانند محدوده میدان ۱۵ خرداد با موفقیت همراه بوده نمی‌توان این الگو را برای تمامی خیابان‌ها به‌کار برد. زیرا احداث پیاده‌راه در محدوده میدان امام حسین سبب کاهش کارایی، امنیت، دسترسی و نفوذپذیری نامناسب و اشکال در خدمات‌رسانی در شرایط اضطرار به ساکنان این محدوده و در نهایت ناراضیتی شهروندان را به همراه داشته است (جدول ۶).

جدول ۶. مشاهدات و اطلاعات به دست آمده از پرسشنامه‌ها در میدان‌های ۱۵ خرداد - میدان امام حسین

ردیف	مؤلفه اصلی	معیارها	میدان ۱۵ خرداد	میدان امام حسین
۱	فرم و کالبد	- پیوستگی و تقویت حس حرکت در فضا	خوب	خوب
		- محوطه آرایشی	متوسط	متوسط
۲	آسایش و راحتی	- حفظ امنیت	متوسط	ضعیف
		- کاهش تداخل سواره و پیاده	خوب	خوب
		- نور پردازی	خوب	ضعیف
۳	دسترسی و نفوذپذیری	- حضور سواره و پیاده با اولویت بخشی به عابر پیاده	---	---
		- تأمین ایمنی ترافیکی پیاده	خوب	خوب
		- دسترسی	متوسط	ضعیف
		- پارکینگ و وسایل حمل و نقل عمومی	خوب	ضعیف
		- خدمات‌رسانی در شرایط اضطراری (نظیر آمبولانس - ماشین آتش نشانی و...)	خوب	ضعیف
۴	تنوع	- تنوع عملکردی (مسیرهای پیاده با کاربری های مختلط)	خوب	خوب
		- تنوع کاربران (گروه های مختلف سنی)	زیاد	زیاد
		- کاربری تجاری مهم ترین کاربری در ارتباط با پیاده	زیاد	زیاد
۵	خوئایی و تصویرپذیری	- نشانه شهری - فعالیت‌ها و بناهای شاخص	زیاد	متوسط
۶	کارایی	- رونق اقتصادی (کسب و کار)	زیاد	ضعیف

منبع: نگارندگان.

### نتیجه‌گیری

هدف از ایجاد پیاده راه در رویکرد رشد هوشمند شهری، احیای حضور زنده و فعال شهروندان و ایجاد تعلق خاطر و امنیت و ترغیب به ماندن و استفاده بیشتر مردم از فضاهای پیاده‌رو است. این هدف تا حدودی در منطقه محدوده ۱۵ خرداد به دلیل فعالیت غالب منطقه که تجاری و تولیدی است و طول راه مناسب آن محقق شده اما در محدوده میدان امام حسین به دلیل مسکونی بودن منطقه و طول زیاد آن محقق نشده است و تغییر مشاغل، کاهش امنیت، مشکل تردد و در نهایت کاهش ارزش املاک این منطقه را به دنبال داشته است. بدین ترتیب به نظر می‌رسد احداث پیاده‌راه در هر منطقه‌ای به صلاح شهروندان نبوده و برای ایجاد تعاملات بیشتر بین شهروندان با ید راهکارهای دیگری را در نظر گرفت.

## پیشنهادها

## الف. محدوده میدان ۱۵ خرداد:

۱. ساماندهی دستفروشان و صدور شناسنامه کاری برای آنها
۲. مسقف کردن نیمکت‌ها و پیاده‌راه.
۳. امحا موش‌ها.

## ب. محدوده میدان امام حسین:

۱. باز شدن یک‌طرفه خیابان ۱۷ شهریور و استفاده از اتوبوس برقی.
۲. احداث پارکینگ طبقاتی در نزدیکی این پیاده‌راه.

## کتابشناسی

۱. آسیابی، محمد (۱۳۹۲). "میادین شهری نقدی بر یک فضای شهری در حال مرگ"، پژوهش ایران شهرساز، شماره ۴، صفحات ۸-۱؛
۲. آسیابی، محمد (۱۳۸۹). میادین شهری معنا و مفهوم تا واقعیت آن در شهرهای ایران، تهران: طحان / هله؛
۳. احمدی، ملیحه و حبیب، فرح (۱۳۸۷). توسعه پایدار شهری با تأکید بر حرکت پیاده در آسیا، مجله علوم و فن آوری محیط زیست دوره دهم، شماره سوم. ۱-۱۳؛
۴. اصغری زمانی، اکبر و شاه‌رخزاد، ولی‌خواجه (۱۳۹۳). "بررسی تأثیرات فرهنگی و اجتماعی عدم امنیت زنان در فضاهای شهری"، مهندسی فرهنگی، شماره ۸۲؛
۵. پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۴). راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، تهران: شرکت طرح و نشر پیام سیما؛
۶. تقفی اصل، آرش (۱۳۸۷). "اهمیت و نقش پیاده‌راه در شبکه حمل و نقل شهر پایدار"، جستارهای شهرسازی شماره ۳۶ و ۳۷؛
۷. خستو، مریم و سعیدی، رضوان نوید (۱۳۸۹). "عوامل مؤثر بر سرزندگی فضای شهری، خلق یک فضای شهری، سرزنده با تأکید بر مفهوم (مرکز خرید پیاده"، هویت شهر، سال چهارم، شماره ۶؛
۸. حسینیون، سولماز (۱۳۸۳). "مقدمه‌ای بر طراحی پیاده‌راهها، مجله شهرداری‌ها، سال ششم، شماره ۶۱؛
۹. رفیعیان، مجتبی و دیگران (۱۳۹۰). "امکان‌سنجی ارتقاء کیفیت محیط از طریق پیاده‌راه‌سازی محورهای شهری مورد: محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم"، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، شماره یازدهم: ۴۱-۵۶؛
۱۰. زمستانی بالکانلو، معصومه و بشیر بیگی بابایی، (۱۳۹۲). "توسالژی میادین شهری"، پیام مهندس عمران، معماری و شهرسازی، شماره ۵۹؛
۱۱. سلطان‌زاده، حسین (۱۳۷۲). فضاهای شهری در بافت‌های تاریخی ایران، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی؛
۱۲. شماعی، علی و احمد پوراحمد (۱۳۸۴). بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا، تهران: دانشگاه تهران؛
۱۳. شوای، فرانسواز (۱۳۷۵). شهرسازی تخلیاتی و واقعیات، مترجم: سیدمحسن حبیبی، تهران: دانشگاه تهران؛

۱۴. کاشانی جو، خشایار (۱۳۹۳)، پیاده‌راه‌ها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی، چاپ دوم، تهران: آذرخش؛
۱۵. کاظمی، مصطفی‌پور و دیگران (۱۳۹۰)، "تأثیر تصویر ذهنی گردشگران بر ارزش ادراک شده از شهرها ساحلی دریای خزر با تأکید بر نقش واسطه کیفیت عوامل ادراک شده"، پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، شماره ۶؛
۱۶. کریستوفر، الکساندرا و دیگران (۱۳۷۳)، تئوری جدید طراحی شهری، مترجم: محمدرقی‌زاده مطلق، تهران: نشر توسعه؛
۱۷. فراهانی، پروین (۱۳۸۲)، "سلط سواره، ظلم مضاعف بر پیاده"، مجله شهرداری‌ها، ضمیمه شماره ۵۵، ویژه نامه شماره ۱۱؛
۱۸. فکوهی، ناصر (۱۳۹۰)، انسان‌شناسی شهری، تهران: نشر نی؛
۱۹. قربانی، رسول و محمد جام‌کسری (۱۳۸۹)، "جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیاء مرکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده‌راه تربیت تبریز"، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، شماره ۶؛
۲۰. مجتهد سیستانی، ارم (۱۳۸۷)، "شاخصه‌های کیفی مطلوبیت پیاده‌راه‌ها و خیابان‌های شهری"، چهاردهمین کنفرانس دانشجویان کشور و اولین کنفرانس بین‌المللی دانشجویان عمران، تهران؛
۲۱. معینی، سیدمحمد مهدی (۱۳۸۵)، "افزایش قابلیت پیاده‌مداری، گامی به سوی شهری انسانی‌تر"، هنرهای زیبا، شماره ۲۷، صفحات ۱۶-۵؛
۲۲. معینی، سیدمحمد مهدی (۱۳۹۱)، شهرهای پیاده مدار، تهران: آذرخش؛
۲۳. هدمن، ریچارد و آندرو یازوسکی (۱۳۸۱)، مبانی طراحی شهری، ترجمه راضیه رضازاده و مصطفی عباس زادگان، تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران؛

24. Alexander, Christopher and et. (1977), *New Theory in urban Design*, London: Oxford University;
25. Brambila, Roberto & Gianni Ingo, (1977), *for pedestrians only: planning, Design and Management of traffic; free zones*, New York, Whitney Library of Design;
26. Cratan, F. (2008), *Side walk in urban planning*, London: Oxford University.
27. Fehr Peers (2011), *Signalized Intersection Enhancements That Benefit Pedestrians*, New York; National Office: [www.Americanwalls.org](http://www.Americanwalls.org);
28. Forsyth, Ann and et. (2010), *Measuring Walking and Cycling Using the PABS (Pedestrian and Bicycling Survey) Approach: A Low-Cost Survey Method for Local Communities*, Minnesota Transportation Institute, San Jose State University: [www.transweb.sjsu.edu](http://www.transweb.sjsu.edu);
29. Gemzo, Lars and Ghel, Jan. (2006), *The Copenhagen experience what the pedestrian wants*, Eindhoven University of Technology photos;
30. Jacobs, Jane (1961), *The failure of Town planning*, New York: Vintage;
31. Litman, Todd. (2012), *Evaluating Non-motorized Transportation Benefits and cost*, Bicycling and Transportation Research Record, Victoria Transport Policy Institute. [www.vtpi.org/nmt](http://www.vtpi.org/nmt);
32. Lockwood, J., Stillings, T., (1998), *Traffic calming for crime reduction and neighborhood Revitalization*, Institute of Transportation Engineers. [www.ite.org/traffic](http://www.ite.org/traffic);
33. Hass-Khao, C. (1993), *Impact of pedestrianism and traffic calming on retailing: A Review of the evidence from Germany and UK*, Transportation Policy, vol. 1, Issue 1, pp. 21-23;
34. Pike, Lee. (2011), *Generation of Walking, Cycling and public Transport Trips: pilot study*, New Zealand Transport Agency: [www.nzta.govt.nz](http://www.nzta.govt.nz);
35. Speiregen, Paul (1960), "The Architecture of Towns and cities", The American Institute of Architecture.