

بررسی عوامل مؤثر بر فضای پیاده‌راه‌ها به منظور ارتقای تعاملات اجتماعی (نمونه موردی: پیاده‌راه حافظیه شیراز)



کارشناسی حسابداری، دانشگاه پیام نور، بندر گناوه، ایران

سعید شایانی*

چکیده

فضاهای عمومی مهم‌ترین بخش شهر را تشکیل می‌دهند. یکی از این فضاها، پیاده‌راه‌ها هستند. پیاده‌راه محل تجلی حیات مدنی شهر و محل رخداد وقایع و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان در زندگی و حیات شهری است؛ از این رو شناسایی عوامل مؤثر بر فضای پیاده‌راه‌ها و طراحی مناسب و گسترش آن‌ها باعث غنی‌تر شدن زندگی و تعاملات اجتماعی می‌شود. یکی از عواملی که می‌تواند باعث افزایش سطح تعاملات شود، حرکت عابر پیاده در فضای شهری است. پژوهش پیش رو تعاملات اجتماعی را نقطه اشتراک طراحی شهری معرفی می‌کند و تلاش می‌کند با رویکرد کیفی (پدیدارشناسی) و به روش مطالعات کتابخانه‌ای عوامل مؤثر بر این فضا را با رویکرد تعاملات اجتماعی به دست آورد. نمونه بررسی شده پیاده‌راه حافظیه است که تحلیل آن بر اساس شاخص‌هایی که در مبانی نظری به دست آورده‌ایم، انجام شده است.

واژه‌های کلیدی: فضای عمومی، پیاده‌راه، تعاملات اجتماعی، حافظیه شیراز.

۱. مقدمه

طی سه دهه اخیر در پی حاد شدن مشکلات شهری، جنبش گسترده‌ای در برابر حرکت موتوری و کاهش تحرکات پیاده در جهان پدید آمد و سبب گسترش فضاهای پیاده در کشورهای پیشرفته شد؛ مشکلاتی همچون آلودگی‌های زیست‌محیطی، دشواری‌های آلوده‌شد، نامنی راه‌ها، بحران مراکز شهرها و افت کیفیت فضاهای شهری، مشکلات خرید و دسترسی به خدمات، افزایش فشارهای روانی و مواردی از این دست. جنبش مذکور توجه جدی طراحان و برنامه‌ریزان شهری را برانگیخته است. معابر پیاده یا پیاده‌راه‌ها نقش اجتماعی فراوانی دارند و تسلط کامل در آن‌ها با عابر پیاده است. این معابر می‌توانند به صورت کوچه، بازار، بازارچه، مسیری در میدان، پارک یا فضای مجتمع‌ها شکل بگیرند و بستری را برای گذران اوقات فراغت شهروندان فراهم آورند (مرتضوی، ۱۳۹۰: ۱۹). پیاده‌راه‌ها بخشی از فضاهای شهری‌اند که عمدتاً به دلیل دارا بودن برخی پتانسیل‌های خاص در تمام ساعات شبانه‌روز یا بخشی از آن کاملاً بر روی حرکت سواره بسته می‌شوند و به‌طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می‌یابند. تقریباً تمامی صاحب‌نظران اتفاق نظر دارند که جنبه اجتماعی ایجاد و توسعه پیاده‌راه‌ها اهمیت فراوانی دارد. در واقع می‌توان فلسفه وجودی این فضای شهری پیاده‌مدار را نه صرفاً عملکردی فیزیکی و ارتباطی و با تثبیت و تقویت برخی از کاربری‌ها و مقوله‌های اقتصادی، بلکه گسترش ارتباط و تعاملات اجتماعی و ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی برشمرد؛ از این رو در این پژوهش با بررسی عوامل مؤثر بر فضای پیاده‌راه‌ها به دنبال ارتقای تعاملات اجتماعی در این فضاها به‌عنوان مؤثرترین عامل در حضور شهروندان در این فضاها است.

۲. پیشینه پژوهش

از میان اندیشمندان تأثیرگذار بر پیاده‌راه‌ها، جیکوبز با انتقاد از تفکر مدرنیستی در رابطه با خیابان، بر اهمیت پیاده‌راه‌ها تأکید دارد. گوردن کالن نیز در کتاب منظر شهری به تأیید جیکوبز و بر خلاف نظر معماران مدرنیست، محیط شهری را در صورتی مطلوب می‌داند که حضور انسان به‌صورت پیاده در شهرها ممکن و مقیاس شهرها نیز مقیاس انسانی باشد (کالن، ۱۳۷۷).

راب کریب (۱۹۷۹) در کتاب «فضای شهری» ساختار شهر را متشکل از خیابان و میدان می‌داند و بر نقش اجتماعی خیابان و نظارت اجتماعی‌ای که مردم در خیابان دارند، توجه بیشتری می‌کند. او به لزوم نماسازی جداره‌های خیابان و رعایت مقیاس انسانی در فضای خیابان نیز توجه می‌کند. وی معتقد به اهمیت ارزش‌های کلاسیک سنتی در کنار نیازهای معاصر بوده و از مخالفان شهرسازی مدرن است. در نهایت می‌توان گفت پیاده‌راه‌ها محل حضور همه شهروندان و تعاملات اجتماعی آنان در زندگی

جمعی‌شان است. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان هستند و علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی، گردش، تماشا و ... فراهم می‌آورند (ملک، ۱۳۸۵).

به عقیده پاکزاد (۱۳۸۶)، پیاده‌مدار بودن فضا می‌تواند زندگی و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهر بیاورد و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در شهر کند که باعث ارتقای سطح اقتصادی، اجتماعی، بهداشتی و نیز بهبود کیفیت زیست‌محیطی منطقه یا شهر می‌شود. در پیاده‌راه‌ها، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است؛ از این رو شهروندان به تدریج به حضور در شهر و انجام فعالیت‌های مدنی عادت کرده و زمان بیشتری را در فضای شهر می‌گذرانند.

۳. اهداف تحقیق:

- ۳.۱. ارائه راهکارهایی مؤثر به منظور مناسب‌سازی شهر در راستای افزایش میزان تعاملات اجتماعی شهروندان، با ارائه خط‌مشی‌هایی برای ارتقای کیفی پیاده‌راه‌ها؛
- ۳.۲. شناسایی و تبیین عوامل مؤثر بر کیفیت پیاده‌راه‌ها؛
- ۳.۳. ارائه راهکارهایی برای ارتقای سطح کیفی تعاملات اجتماعی در پیاده‌راه‌ها.

۴. روش تحقیق

برای دستیابی به هدف تحقیق یا به عبارت دیگر پاسخ به سؤالات، با توجه به کاربردی بودن ماهیت موضوع، از روش جمع‌آوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای شامل بررسی و تجزیه و تحلیل مفاد کتب فارسی و مقالات استفاده شده است و روش تحقیق توصیفی تحلیلی است؛ زیرا با توجه به موضوع اصلی تحقیق، توضیح نظام‌مند، عینی و واقعی مدنظر است؛ اما به لحاظ بررسی تئوری و نظری، روش کتابخانه‌ای است.

۵. بیان مسئله

پیاده‌راه‌ها معابری با بیشترین حد نقش اجتماعی‌اند که در آن‌ها تسلط کامل با عابر پیاده است و از وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس‌دهی به زندگی جاری در معابر استفاده می‌شود. پیاده‌راه‌ها ابزاری برای بروز فعالیت جمعی هستند (پاکزاد، ۱۳۸۶). در این مورد پتانسیل یک مکان برای استفاده افراد پیاده، میزان مطلوبیت محیط مصنوع برای حضور مردم، زندگی، خرید، ملاقات، گذران اوقات و لذت بردن از آن

در یک پهنه است (وحدت، ۱۳۹۲). پهنه پیاده مکانی است که ساکنان آن با آسودگی و توانایی می‌توانند امنیت، راحتی، تناسب و جذابیت در پیاده‌روی را نه تنها در هنگام فراغت بلکه در استفاده از تجهیزات و آموشد نیز احساس کنند (انجمن شهرسازی آمریکا، ۱۳۸۷). امروزه ضرورت رویکرد مجدد به حرکت پیاده به‌عنوان سالم‌ترین روش حمل‌ونقل شهری، توجه جدی مدیران شهری را به خود معطوف کرده است و مدیران آن را سرلوحه برنامه کاری خود قرار داده‌اند.

۶. مبانی نظری

۶.۱. پیشینه موضوع

حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابجایی انسان در محیط است و پیاده‌روی هنوز مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است (پاکزاد، ۱۳۸۳). دو ویژگی عابر پیاده باعث تمایز نحوه حرکت او از سایر انواع ترددها می‌شود: انعطاف‌پذیری و خودتنظیمی نسبتاً سریع (کنف لاکر، ۱۳۸۱). پیاده‌روی دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت‌های محیطی است. چهره شهر بیشتر از طریق گام زدن در فضای شهری احساس می‌شود. به‌طور کلی می‌توان حرکت پیاده را به هفت فعالیت مختلف تقسیم کرد که عبارت‌اند از قدم زدن، ایستادن، نشستن، دراز کشیدن، دویدن، بازی کردن و تماشا کردن (شفیعی، ۱۳۸۰).

۶.۲. اندیشه‌های تأثیرگذار بر پیاده‌راه‌ها

از میان اندیشمندان تأثیرگذار بر پیاده‌راه‌ها، جیکوبز با انتقاد از تفکر مدرنیستی در رابطه با خیابان، بر اهمیت پیاده‌راه‌ها تأکید دارد. گوردن کالن نیز در کتاب منظر شهری به تأیید جیکوبز و برخلاف نظر معماران مدرنیست، محیط شهری را در صورتی مطلوب می‌داند که حضور انسان به‌صورت پیاده در شهرها ممکن و مقیاس شهرها نیز مقیاس انسانی باشد (کالن، ۱۳۷۷). راب کریر (۱۹۷۹) در کتاب فضای شهری، ساختار شهر را متشکل خیابان و میدان می‌داند و بر نقش اجتماعی خیابان و نظارت اجتماعی‌ای که مردم در خیابان دارند، توجه بیشتری می‌کند. او به لزوم نماسازی جداره‌های خیابان و رعایت مقیاس انسانی در فضای خیابان نیز توجه می‌کند. وی معتقد به اهمیت ارزش‌های کلاسیک سنتی در کنار نیازهای معاصر است و از مخالفان شهرسازی مدرن است. درنهایت می‌توان گفت پیاده‌راه‌ها محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی‌شان است. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان هستند و علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت

برای تماس اجتماعی، گردش، تماشا و ... فراهم می‌آورند. در این راستا، کاربردهای پیاده‌راه‌ها از دید اندیشمندان به شرح ذیل است: پیاده‌راه ابزاری برای بهبود اقتصاد شهری، سلامت اجتماعی و کیفیت زیست‌محیطی محسوب می‌شود. به تعبیر دیگر پیاده‌راه‌ها در فضای شهری، مکان‌هایی برای تقویت ارتباط، فعال بودن حواس غیر بصری، درک محیط از طریق حواس و تجدید حیات مدنی مراکز شهری هستند (ملک، ۱۳۸۵). به عقیده پاکزاد (۱۳۸۶)، پیاده‌مدار بودن فضا می‌تواند زندگی و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهر بیاورد و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در شهر کند که باعث ارتقای سطح اقتصادی، اجتماعی، بهداشتی و نیز بهبود کیفیت زیست‌محیطی منطقه یا شهر می‌شود. در پیاده‌راه‌ها آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است؛ از این رو شهروندان به‌تدریج به حضور در شهر و انجام فعالیت‌های مدنی عادت کرده و زمان بیشتری را در فضاهای شهری می‌گذرانند. جدول زیر ایده‌های مهم‌ترین نظریه‌پردازان با تأکید بر حرکت در فضای شهری و گسترش پیاده‌مداری را نشان می‌دهد.

جدول ۱: نظریه‌پردازان و مفاهیم مؤثر بر پیاده‌مداری. (مأخذ: کاشانی جو، ۱۳۸۹)

ردیف	نظریه‌پرداز	سال	عنوان متن نظریه	مفاهیم کلیدی
۱	تونی گارنیه	۱۹۱۷	شهر صنعتی	حفاظت آب و هوایی پیاده‌ها، عبور پیاده‌ها از درون فضاهای سبز
۲	اشپرای رگن	۱۹۶۰	معماری شهرک و شهرک‌ها	پیاده‌روی ایجادکننده بیشترین سطح تماس با یک مکان شهری
۳	لارنس هالپرین	۱۹۶۸	نیویورک: مطالعه‌ای بر کیفیت، شخصیت ویژه و معنای فضای باز در طراحی شهری	اولویت حرکت پیاده در فضای شهری، افزایش کیفیت پیاده‌روی
۴	ادموند بیکن	۱۹۶۸	طراحی شهرها	نظام‌های حرکتی عامل پیونددهنده کل شهر، حرکت پیوسته عامل تجربه فضا
۵	هیلیر	۱۹۹۶	تحلیل چیدمان فضا	ارتباط میان حرکت (عمدتاً پیاده) و وضعیت فضاهای شهری
۶	مایکل ای آرث	۱۹۹۹	نو پیاده‌گرایی	تمرکز بر کاهش یا حذف اتومبیل در فضای شهری

۶.۳. تعاملات اجتماعی در طراحی شهری

طراحی شهری علم، دانش و حرفه‌ای است که طی فرآیندی به ساماندهی یا ارتقای کیفیت فضاهای شهری همگانی - بیرونی می‌پردازد. در این تعریف سه مقوله فرایند، کیفیت و فضای شهری اهمیت دارند. فضای شهری آن بخش از فضای باز همگانی بیرونی را در بر می‌گیرد که در آن تعاملات اجتماعی رخ می‌دهد. لینچ در این باره می‌گوید:

«در این فضا فرصت آن وجود دارد که برخی مرزهای اجتماعی شکسته شوند و برخوردهای از پیش تدوین نیافته به وقوع بپیوندند و افراد در یک محیط اجتماعی جدید با هم اختلاط یابند» (Lynch, ۱۹۷۲).

در تعریف فضای شهری سه ویژگی برای این فضا مشخص شده است که عبارت‌اند از باز بودن، همگانی بودن و دارای تعاملات اجتماعی بودن. در واقع فضایی را می‌توان به‌عنوان فضای شهری در نظر گرفت که حداقل یک طرف آن باز باشد و فرصت حضور برای همه افراد جامعه به‌طور یکسان در آن وجود داشته باشد و از همه مهم‌تر باید دارای تعاملات اجتماعی باشد. یکی از این‌گونه فضاهای شهری، پیاده‌راه‌ها هستند که این‌گونه تعریف می‌شوند: پیاده‌راه یا خیابان پیاده، خیابانی منفرد و مجزا است که آمدوشد خودرو از آن حذف شده است؛ به‌عبارت‌دیگر در این مسیر آمدوشد غیر موتوری اولویت مطلق دارد. البته خودروهای خاص (آتش‌نشانی، اورژانس و پلیس) در مواقع اضطراری به آن دسترسی دارند و وسایل نقلیه خدماتی و حمل بار نیز طی ساعاتی خاص مجاز به تردد در آن‌ها هستند (Brambilla and Longo, ۱۹۹۷). پیاده‌راه‌ها، معابری با بیشترین حد تعاملات اجتماعی هستند که در آن‌ها تسلط کامل با عابر پیاده است و از وسایل نقلیه موتوری تنها به‌منظور سرویس‌دهی به زندگی جاری در معبر استفاده می‌شود (پاکزاد، ۱۳۸۵).

۶.۴. معیارهای ارزیابی پیاده‌راه‌ها

ضروری است بیش از هر چیزی توجه شود مکان‌یابی و طراحی پیاده‌راه‌ها ابعاد مختلفی را در بر می‌گیرد. در این روند، علاوه بر شهرسازان و طراحان محیط، همواره جامعه‌شناسان و متفکران اجتماعی نیز نقش مؤثری دارند. برنامه‌ریزی و طراحی پیاده‌راه، صرفاً محدود به جنبه کالبدی یا ترافیکی نمی‌شود، بلکه با اهداف وسیع اجتماعی و فرهنگی همراه است. در این پژوهش به‌منظور بررسی دقیق‌تر موضوع، چهار بعد «اجتماعی اقتصادی، کالبدی فضایی، دسترسی و ترافیک و طراحی شهری» برای معرفی شاخص‌ها و معیارها در نظر گرفته شده است که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود.

۶.۴.۱. معیارهای اجتماعی اقتصادی

از جمله مهم‌ترین جاذبه‌های اجتماعی اقتصادی پیاده‌راه‌ها، برگزاری نمایشگاه‌های فصلی و ارائه آثار هنری یا اجرای نمایش خیابانی و نظایر این‌ها به منظور ایجاد شادابی، نشاط اجتماعی، پویایی و جذابیت فضایی است (مرتضوی، ۱۳۹۰). به علاوه، احداث پیاده‌راه‌ها عمدتاً با قرارگیری در امتداد نقاط جاذب فرهنگی و تاریخی، به تقویت زندگی اجتماعی و فرهنگی می‌انجامد. از دیگر شاخص‌های مهم در مقوله اجتماعی و اقتصادی، غلبه فرهنگ پیاده‌روی و نیز میزان ایمنی و امنیت در خیابان (معینی، ۱۳۸۵) و فعالیت ۲۴ ساعته فضای شهری است.

۶.۴.۲. معیارهای عملکردی

از دیدگاه عملکردی، ساماندهی پیاده‌راه‌ها از عوامل مؤثر در رونق مراکز خرده‌فروشی سنتی و جدید و دسترسی آسان به خدمات جزئی، ولی ضروری روزمره محسوب می‌شود (مهدیزاده، ۱۳۷۹). وجود کاربری‌های مختلط تجاری و مسکونی شرط اصلی برای فعالیت ۲۴ ساعته پیاده‌راه‌ها به عنوان فضاهای شهری است و در این زمینه به خصوص باید به استقرار خرده‌فروشی‌ها در طبقات اول و کاربری‌های مسکونی در طبقات بالا تأکید کرد. وجود مغازه‌های تجاری، دست‌فروشان، رستوران‌ها و کافه‌تریاها نیز برای ایجاد جذابیت و افزایش سرزندگی و تنوع محیط (مرتضوی، ۱۳۹۰) ضروری است.

۶.۴.۳. معیارهای ترافیک و دسترسی

در خصوص ترافیک و دسترسی سفرهای پیاده باید در تعامل با سفرهای سواره برنامه‌ریزی شود. بدون حضور فرد پیاده، مسلماً دیگر انواع تردها بی‌معناست؛ بنابراین تردد پیاده باید لزوم برنامه‌ریزی برای انواع دیگر تردها را فراهم سازد و در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل درون‌شهری نیز در اولویت قرار گیرد. به علاوه، مسیرهای پیاده باید به صورت شبکه‌ای به هم پیوسته باشند و تمامی فعالیت‌های شهری را به یکدیگر متصل سازند (قریب، ۱۳۸۳). بدین ترتیب، احداث ایستگاه‌های تاکسی و محل توقف اتومبیل برای سوار و پیاده کردن مسافران در نزدیکی گذرگاه‌های عبور پیاده، ضروری است. افزون بر این‌ها، طرح پیاده‌راه نباید باعث به وجود آمدن تراکم ترافیک در دیگر قسمت‌های منطقه مرکزی تجاری شود (پاکزاد، ۱۳۸۴). کارمونا و همکارانش شاخص‌هایی را بدین منظور برمی‌شمارند؛ از آن جمله هم‌جواری، برقراری ارتباط، راحت بودن، قابلیت دسترسی، خوانا بودن، قابلیت پیاده‌روی، قابلیت اعتماد، پیوستگی و نظایر این‌ها. این شاخص‌ها را می‌توان با آمارهای ترافیکی، سهم گونه‌های حمل‌ونقل، استفاده از حمل‌ونقل عمومی، فعالیت پیاده و الگوی استفاده از پارکینگ سنجد (Carmona et al, ۲۰۰۳)

۶.۴.۴. معیارهای طراحی شهری در پیاده‌روها

در طراحی شهری نکاتی چون ایجاد کف سازی مناسب، توجه به خط آسمان و طراحی بدنه‌ها و محیط اطراف، می‌تواند کیفیت مسیر را ارتقا بخشد. برای جلوگیری از یکنواختی مسیر، ایجاد نقاط مکث ضروری است. مبلمان شهری مشتمل بر درختان، تجهیزات خیابانی، تأسیسات فواره‌ها و چراغ‌های تزئینی، نیز در طراحی پیاده‌راه نقش مؤثری دارد (Uhlrig, ۱۹۷۹). به وجود آوردن مکان‌هایی برای نشستن، نصب چراغ‌های روشنایی مناسب، احداث سرویس‌های بهداشتی عمومی و نظایر این‌ها جزو عناصر لازم برای طراحی ماهرانه مسیر هستند. به علاوه ایجاد سیستم جهت‌یابی روشن و واضح، ولی بدون مزاحمت، می‌تواند طراحی مسیر را تکمیل کند (قریب، ۱۳۸۳). توجه به پیامدهای اقلیمی در پیاده‌راه‌ها، آلودگی زیست‌محیطی، نقش پوشش گیاهی و مانند این‌ها (مهدیزاده، ۱۳۷۹) نیز در این کار ضروری است.

نظریات بررسی شده در خصوص معیارها و شاخص‌های ارزیابی، حاکی از تنوع دیدگاه‌ها و ابعاد مختلف موضوع در این زمینه است. به همین دلیل در این بخش سعی شده است از طریق جمع‌بندی دیدگاه‌های موجود، شاخص‌های اصلی برای انجام ارزیابی تدوین شود. معیارهای ارزیابی در چهار بعد اجتماعی اقتصادی، کالبدی فضایی، دسترسی و ترافیک و طراحی شهری معرفی شده و جمع‌بندی آن‌ها در جدول شماره ۲ نشان داده شده است.

جدول ۲: نظریات بررسی شده در خصوص معیارها و شاخص‌های ارزیابی پیاده‌راه‌ها

ابعاد	معیارها	منابع تأییدکننده	شاخص‌ها	ابزار ارزیابی
اجتماعی اقتصادی	۱. برگزاری نمایشگاه، جشنواره، ارائه آثار هنری، نمایش خیابانی و مانند این‌ها.	مرتضوی، ۱۳۹۰ Carmona, ۲۰۰۳ et al	برگزاری مراسم خاص فرهنگی و مذهبی	مصاحبه
	۲. امکان عبور از خیابان با امنیت لازم و کمترین ریسک	معینی، ۱۳۸۵ Fruin, ۲۰۰۴	میزان جرم و جنایت و مزاحمت‌های خیابانی	پرسش‌نامه / مصاحبه
	۳. اهمیت نقش فرهنگ	کاشانی جو، ۱۳۸۹	عادت نداشتن به پیاده‌روی	بازدید / مصاحبه
	۴. فعالیت ۲۴ ساعته		جانمایی ساختمان مهم شهری	بازدید
	۵. توجه به نقاط دارای جاذبه فرهنگی، تاریخی		جانمایی ساختمان مهم شهری	بازدید
	۶. مشارکت ساکنان و کارکنان محدوده پیاده		عبور پیاده‌راه از کنار عناصر مهم تاریخی فرهنگی و میزان اتصال و به هم پیوستگی آن‌ها از طریق مسیر	بازدید

ابزار ارزیابی	شاخص‌ها	منابع تأییدکننده	معیارها	ابعاد
مصاحبه / پرسشنامه	وجود کاربری‌های مسکونی	معینی، ۱۳۸۵	۱. وجود کاربری‌های مختلط تجاری مسکونی	کالبدی فضایی
	تراکم زیاد مسکونی	کاشانی جو، ۱۳۸۹		
مصاحبه / بازدید	تنوع در مغازه‌ها	مرتضوی، ۱۳۹۰ معینی، ۱۳۸۵ پاکزاد، ۱۳۸۴	۲. وجود تنوع در ارائه خدمات تجاری و تفریحی، مانند خرده‌فروشی، رستوران و کافه‌تریا	
	وجود رستوران و تریا			
	حضور دست‌فروشان			
	استقرار کاربری‌های خدماتی برای گذراندن اوقات فراغت			
	پیش‌بینی کاربری‌های خدماتی که متضمن تداوم حضور شهروندان در پیاده‌راه باشد			
مصاحبه / بازدید	تعدد حضور عابران پیاده	کاشانی جو، ۱۳۸۹	۳. وجود تعداد زیاد عابران	
پرسشنامه / بازدید	ممنوع کردن خرده‌فروشی‌های بزرگ‌اندازه		۴. وجود بنگاه‌های تجاری مناسب	
پرسشنامه / بازدید	در نظر گرفتن میزان هم‌جواری و اتصال محدوده پیاده با کاربری‌های عمده شهری و منطقه جاذب		سلطانی و پیرزی، ۱۳۹۲	
پرسشنامه / بازدید	دسترسی به حمل‌ونقل عمومی (سطح، نوع، فاصله تا ایستگاه)	قریب، ۱۳۸۳ معینی، ۱۳۸۵ پاکزاد، ۱۳۸۴	۱. برنامه‌ریزی پیاده در تعامل با گونه‌های دیگر حمل‌ونقل	دسترسی و ترافیک
بازدید / مصاحبه	تأمین پارکینگ خارج از سواره‌رو			
بازدید / مصاحبه	احداث ایستگاه تاکسی و محل توقف اتومبیل برای سوار و پیاده کردن مسافران در نزدیکی گذر عابر پیاده			
پرسشنامه / مصاحبه	استفاده از دوچرخه، تراموا و مانند این‌ها با هدف افزایش سرعت جابجایی			
پرسشنامه / بازدید	پیوستگی مسیر			

ابعاد	معیارها	منابع تأییدکننده	شاخص‌ها	ابزار ارزیابی
	۳. پرهیز از ایجاد اختلال ترافیکی	معینی، ۱۳۸۵ پاکزاد، ۱۳۸۵	توجه به این نکته که پیاده‌راه باعث ایجاد تراکم ترافیک در دیگر قسمت‌های منطقه مرکزی تجاری نشود	بازدید / مصاحبه
	۴. دسترسی سواره خدماتی و اضطراری	کاشانی جو، ۱۳۸۹	میزان نفوذپذیری و دسترسی انواع ماشین‌های خدماتی و اضطراری	بازدید / مصاحبه
طراحی شهری	۱. طراحی مناسب مسیرها	عباس‌زاده، ۱۳۹۳	پرهیز از اختلاف سطح در مسیر	بازدید
			کف‌سازی مناسب	بازدید
			توجه به افراد کم‌توان جسمی و حرکتی در طراحی مسیر	بازدید
			خوانایی و وجود علائم راهنمایی	پرسشنامه / بازدید
			نحوه دفع آب‌های سطحی	بازدید / مصاحبه
	۲. تأمین میلمان شهری مناسب	قریب، ۱۳۸۳ مرتضوی، ۱۳۹۰ معینی، ۱۳۸۵	مکان مناسب برای نشستن	پرسشنامه / بازدید
			روشنایی مناسب	بازدید
			وجود سرویس بهداشتی	پرسشنامه
	۳. تأمین خدمات بهداشتی		وجود سطل زباله	پرسشنامه
			تأمین سایه‌بان، حفاظ‌ها یا گذرهای سرپوشیده در نمای جلویی ساختمان‌ها در امتداد پیاده‌راه	بازدید / پرسشنامه
	۴. محافظت در برابر آب‌وهوا	کاشانی جو، ۱۳۸۹	استفاده از مصالح متنوع در عین وحدت	بازدید
			۵. ایجاد تنوع در کالبد مسیر	پاکزاد، ۱۳۸۴
	۶. مقیاس انسانی مسیر	کاشانی جو، ۱۳۸۹	ساختمان‌های بدنه ۲ تا ۵ طبقه	مصاحبه

مأخذ: نگارندگان

۷. بررسی وضع موجود محور پیاده‌حافظیه شیراز

۷.۱. شهر شیراز و محور حافظیه

شهر شیراز دیرزمانی است پذیرای گردشگران از نقاط مختلف کشور، به‌ویژه در هنگام تعطیلات نوروزی است. دیدار از مجموعه‌ها و بناهای تاریخی و لذت بردن از فضاهای شهری دلایل اصلی اهمیت شهر شیراز نزد گردشگران داخلی و خارجی است. به اعتقاد سرکولین بوچان در کتاب ترافیک در شهرها به سال ۱۹۶۳ شرایطی که فرد بتواند با آزادی کامل در محیط شهری گام بردارد و به اطراف بنگرد، مهم‌ترین نشانه کیفیت تمدن آن محیط به شمار می‌رود. به‌طور کلی حرکت پیاده‌طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است. پیاده‌روی هنوز مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی است. پیاده‌روی دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت‌های محیطی است. سیمای شهر از طریق گام زدن در فضای شهری، به‌ویژه در نزد گردشگران و بازدیدکنندگان بافت مرکزی شهرها بیشتر احساس می‌شود. از نقش‌های مهمی که پیاده‌راه‌ها ایفا می‌کنند احیای بافت‌های تاریخی به‌وسیله حذف ترافیک است که حتی طبقات اجتماعی سابق را نیز به آن محله‌ها بازمی‌گرداند و هویت اجتماعی محل احیا می‌شود. محور پیاده‌حافظیه این ویژگی را دارد. یکی از اهداف مدیریت شهری همواره تسهیل و ساماندهی عبورومرور بازدیدکنندگان از اماکن تاریخی و فرهنگی شهر است. اختصاص مسیرهای پیاده‌گردشگران یکی از روش‌هایی است که منجر به افزایش تعاملات اجتماعی، سرزندگی و ارتقای ایمنی عبورومرور بازدیدکنندگان اماکن تاریخی و فرهنگی اجتماعی شهر است. پیاده‌راه‌ها بنا بر قابلیت چند عملکردی خود از ابعاد گوناگون بهداشتی، حمل‌ونقلی، زیست‌محیطی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی در ایجاد تعاملات اجتماعی برخوردار هستند.



اجرای طرح پیاده راه سازی محور حافظیه شیراز در سال ۱۳۹۱ و اتمام آن در سال ۱۳۹۲



تصویر ۱: اجرای طرح محور پیاده راه حافظیه



تصویر ۲: تصویر پانوراما از محور پیاده حافظیه

پیاده‌راه حافظیه شیراز محور مواصلاتی اختصاص یافته به حرکت پیاده است. این محور نقش مهمی در جذب گردشگر و ایجاد فضای شهری متنوع و باکیفیت در سطح شهر به منظور برقراری تعاملات اجتماعی میان شهروندان و گردشگران دارد. این پیاده‌راه در غرب منطقه سه شهرداری شیراز واقع شده است که جزو ساختار اصلی شهر است. این محور در دوره پهلوی اول ایجاد شده است. پیاده‌راه حافظیه که در سابق به شکل محور مواصلاتی شرقی - غربی برای دسترسی اتومبیل به حافظیه و کاربری‌های هم‌جوار آن بوده و نقش اتصال دهنده دو چهارراه ادبیات در شرق و حافظیه در غرب را ایفا می‌کرده است، هم‌اکنون به طور کامل برای دسترسی پیاده اختصاص یافته است. طول محور حدود ۵۰۰ متر و عرض آن ۳۰ متر است.



تصویر ۳: نقشه ماهواره‌ای و کاربری‌های شاخص در وضع موجود محور حافظیه

۸. تحلیل یافته‌ها

در این بخش از پژوهش با بهره‌گیری از مبانی نظری به تحلیل و ارزیابی محور پیاده‌راه حافظیه در جدول SWOT پرداخته و سپس به جمع‌بندی و نتیجه‌گیری می‌پردازیم. برای تحلیل این داده‌ها، به معیارها و ملاک‌هایی نیاز داریم تا اطلاعات بر اساس آن طبقه‌بندی شده و سپس ارزیابی شوند؛ لذا شاخص‌های که در قسمت مبانی نظری به آن رسیدیم مدنظر است. در جدول SWOT، نقاط قوت و ضعف نکاتی هستند که منطقه مدنظر به‌صورت بالفعل و در حال حاضر با آن‌ها دست‌به‌گریبان است؛ اما فرصت‌ها و تهدیدها بالقوه بوده و می‌توان از آن‌ها به‌عنوان پیش‌بینی وضعیت منطقه در آینده بر اساس شرایط موجود یاد کرد. بر این اساس پس از مطالعات شناختی وضع موجود به‌وسیله جدول SWOT برای محور پیاده‌راه حافظیه، معیارهای بررسی تعاملات اجتماعی این محور پیاده تنظیم شده است.

در بررسی پیاده‌راه حافظیه نکات زیر تأمل‌برانگیز است:

- این مسیر پیاده در حدفاصل دو تقاطع به نام ادبیات در شرق و حافظیه در غرب قرار گرفته است و در جهت شرقی امتداد می‌یابد. این پیاده‌راه نقش جابجایی پیاده و دسترسی به مراکز مهمی همچون باغ ملی، تالار اصلی شهر، استادیوم حافظیه و ادارات دولتی، همچون تربیت‌بدنی، ارشاد اسلامی، اداره دارایی، دانشکده ادبیات و معاونت اداری استانداری را ایفا می‌کند. وجود کاربری‌های سازگار عاملی مهم در ارتقای کیفیت محیط محسوب می‌شود.
- این مسیر پیاده علاوه بر نقش جابه‌جایی و دسترسی، به‌عنوان عرصه عمومی حضور و پیاده‌روی شهروندان در این مسیر مطرح است.
- استقرار باغ جهان‌نما امکان توسعه مسیر پیاده‌راه حافظیه را به وجود می‌آورد.

جدول ۳: جدول SWOT وضع موجود محور حافظیه

تهدید	فرصت	ضعف	قوت	زمینه
- امکان کاهش حضور مردم در روزهای عادی و شب به دلیل نبود کاربری‌های جذاب	- امکان بهره‌گیری از پتانسیل‌های موجود - وجود پتانسیل‌های ایجاد عناصر فعال و جذاب	- عدم سرزندگی اقتصادی و اجتماعی - فقدان کاربری تجاری - وجود کاربری‌های زمان‌دار در مسیر	- مجاورت با عناصری همچون حافظیه، باغ ملی و تالار حافظ که بر سرزندگی مسیر تأثیرگذار است.	سرزندگی
- نداشتن پتانسیل قوی برای ایجاد کاربری‌های متنوع	- امکان ارتقای قابلیت استفاده‌های متفاوت از مسیر در طول هفته	- نداشتن تنوع در کاربری - نداشتن اقتصاد ریزدانه - کمبود تنوع در عناصر محدودکننده فضا	- وجود کاربری‌های باارزش تاریخی - وجود تنوع کاربران از نظر سن و جنس - وجود گردشگران ایرانی و خارجی	تنوع
	- امکان ایجاد فضای سبز برای بهینه کردن فضا	- کمبود عناصر نرم فضا، مانند آب و گیاهان - توجه اندک به زیباسازی جداره‌ها - استفاده نکردن از کف‌پوش مناسب	- ایجاد آرامش و سلامت روانی با حذف تردد سواره - برخورداری از کیفیت بهتر هوا - عبور بادهای ملایم به دلیل ارتفاع کم ساختمان‌ها	مطبوعیت
		- کاهش ایمنی مردم به دلیل ممانعت نکردن کامل از ورود خودرو به پیاده‌راه	- کاهش جرائم و نابهنجاری‌های اجتماعی - وجود امنیت اجتماعی	امنیت
	- امکان استفاده از واگن‌های روباز و درشکه	- استفاده از قسمت غربی مسیر به عنوان پارکینگ اداره‌ها - نبود موانع مناسب برای جلوگیری از ورود موتور به مسیر پیاده	- ارتباط مستقیم با ایستگاه‌های وسایل حمل‌ونقل عمومی - دسترسی مناسب به دیگر نقاط شهر	حرکت و دسترسی

تهدید	فرصت	ضعف	قوت	زمینه
	- امکان تقویت کربده‌های دید مطلوب با طراحی مناسب	- تأکید نکردن بر حافظیه با طراحی مناسب	- وجود حس مکان قوی مقابل حافظیه - حفاظت از بناهای تاریخی	خوانایی
	- امکان حضور اقشار مختلف با ایجاد کاربری‌های گوناگون	- کاهش حضور در روزهای عادی سال به‌غیر از ایام تعطیل	- حضور گروه‌های مختلف اجتماعی - وجود و اهمیت هویت و پیشینه محور مطالعاتی	اجتماعی
- اختصاص دادن بیشتر فعالیت‌ها به فعالیت فرهنگی	- ایجاد عناصر جذب جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی همچون کافه‌ها	- نداشتن سرزندگی اقتصادی - فقدان کاربری‌های تجاری جاذب و خرده‌فروشی‌ها	- قرارگیری در کنار کاربری‌های فرهنگی و گردشگری	اقتصادی و فعالیتی
	- ایجاد فضای کافی برای گردهمایی‌های اجتماعی و فعالیت دست‌فروشان و هنرهای عمومی	- توجه نکردن به ورودی و خروجی مسیر و فقدان دروازه و امان ورودی مناسب - ناسازگاری فرم و عملکرد با توجه به نقش فرهنگی و گردشگری	- وجود کربده‌های مطلوب دید به ارتفاعات و وجود خط آسمان مناسب دید به عناصر شاخص شهر مانند مقبره بابا کوهی	کالبدی
- پیش‌بینی نشدن تمهیداتی برای شرایط سخت آب و هوایی	- ایجاد ترویج فناوری‌های دوستدار محیط - توجه به ارزش‌های محیطی برای ارزش دادن به فعالیت‌های گردشگری	- بهره‌گیری نکردن از مزیت‌های مکانی محیط، نظیر باغ‌های ملی و جهان‌نما در اطراف محور - طراحی نشدن مطابق با تغییرات فصلی و کمبود استفاده از گیاهان؛ در نتیجه استفاده نکردن از آسایش اقلیمی	- کنترل عبور و وسایل نقلیه به محدوده - کاهش آلاینده از طریق پیاده‌رو کردن محور	زیست‌محیطی
- تأکید نکردن بر عنصر آرامگاه	- امکان استفاده متفاوت از فضا در شب و روز	- نبود کاربری‌های زمان‌دار	- وجود کاربری‌های شاخص همچون حافظیه،	کاربری فضا

تهدید	فرصت	ضعف	قوت	زمینه
حافظیه یا طراحی حفاظت و مرمت حافظیه		- نداشتن جذابیت فضایی به علت نبودن تباین فضایی	ورزشگاه حافظیه، دانشکده ادبیات و اداره‌های مختلف و باغ ملی - وجود بناهای شاخص و ارزشمند یا نقش فراشهری؛ در نتیجه افزایش هویت‌مندی پیاده‌راه	

مأخذ: نگارنده

جدول SWOT بر اساس معیارهای اجتماعی، اقتصادی و فعالیتی، کالبدی و زیست‌محیطی، کاربری زمین و فضا و حرکت و دسترسی برای رسیدن به تعاملات اجتماعی مطلوب در پیاده‌راه حافظیه بررسی شده است.

نتایجی که پس از تجزیه و تحلیل اطلاعات محور پیاده‌راه حافظیه در جدول SWOT حاصل می‌شود عبارت‌اند از:

- حفظ پیشینه تاریخی و فرهنگی محور حافظیه و تقویت نقش گردشگری آن؛
- تدوین ضوابط طراحی معماری در طول محور برای ساخت‌وسازهای جدید؛
- توجه بیشتر به استفاده از تکنیک‌های طراحی و ساخت‌وسازهای بومی و به کار بردن مصالح بومی؛
- تقویت زندگی شبانه در محور حافظیه با ایجاد کاربری‌های جذاب در راستای تعاملات اجتماعی؛
- لزوم حفظ کالبد تاریخی و سعی در استحکام بخشی بدنه‌های تاریخی و انعکاس آن با متد روز در ساخت‌وساز آتی؛
- طراحی و ساماندهی برای بهبود منظر و کالبد در طول محور از کف‌سازی تا مبلمان.

۹. نتیجه‌گیری

سرمایه اجتماعی فقط تعاملات اجتماعی نیست؛ ولی موتور محرک این سرمایه همین تعاملات میان مردم است. در پژوهش انجام‌شده، تلاش محققان بر آن بوده تا با مبنا قرار دادن تعاملات اجتماعی

به‌عنوان نقطه اشتراک طراحی شهری، پیاده‌راه و سرمایه اجتماعی و شاخص‌های دیگری چون سرزندگی، خوانایی و تعاملات اجتماعی را آزمون کند. از طرفی در پیاده‌راه حافظیه ویژگی‌های چون کاربری‌های جذاب جمعیت، اقشار رجوع‌کننده به فضا، ظرفیت زیاد تجاری و گردشگری، تسلط عابر پیاده بر فضا، تنوع فعالیت و ... می‌توانند عاملی برای حرکت و مکث عابر پیاده در بستر پیاده‌راه باشند؛ به همین دلیل می‌توانند سطح تعاملات را افزایش دهند و در اثر افزایش همین سطح تعاملات، سرمایه اجتماعی هم افزایش می‌یابد. بیشتر استفاده‌کنندگان از محور حافظیه گردشگران ایرانی و خارجی هستند که به دیدن حافظیه می‌آیند و هدف بیشتر، دیدن هست. همان‌طور که افرادی مانند جیکوبز و لیدن گفته‌اند حرکت پیاده باعث افزایش تعاملات اجتماعی می‌شود که در این پژوهش نیز به نتیجه مشابه رسیده‌ایم.

منابع

الف. فارسی

- پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۳)، *راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران*، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
- پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۴)، *راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران*، شرکت طرح و نشر پام سیما، تهران.
- پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۵)، *مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری*، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
- سلطانی، علی و پیروزی، رضا (۱۳۹۲)، «پیمایش قابلیت پیاده‌مداری محورهای فرهنگی تاریخی (مطالعه موردی: محور حافظ (شیراز))»، *هنر و معماری بومی*، (۳): ۷۰.
- شفیعی، سعید (۱۳۸۰)، «مبانی و فنون طراحی شهری»، تهران: نشر اسلیمی.
- عباس‌زاده، شهاب و تمری، سودا (۱۳۹۳)، «بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها به‌منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی (مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولیعصر تبریز)»، *مطالعات شهری*، ص ۱۰-۱.
- قریب، فریدون (۱۳۸۳)، *شبهه ارتباطی در طراحی شهری*، دانشگاه تهران، تهران.
- کاشانی جو، خشایار (۱۳۸۹)، *پیاده‌راه‌ها، از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی*، تهران: انتشارات آذرخش.
- کنف لآخر، هرمان (۱۳۸۱)، *اصول برنامه‌ریزی تردد پیاده و دوچرخه*، چ ۱، ترجمه فریدون قریب، تهران: نشر دانشگاه تهران.
- مرتضوی، صبوخا (۱۳۹۰)، «بازشناسی پیاده‌راه به‌عنوان بستری برای گذران اوقات فراغت در شهر»، *ماهنامه منظر*، شماره ۱۲، ص ۱۷.

معینی، سید محمدمهدی (۱۳۸۵)، «افزایش قابلیت پیاده‌مداری، گامی به سوی شهری انسانی‌تر»، هنرهای زیبا، شماره ۲۷، ص. ۱۶-۵.

ملک، ماندانا (۱۳۸۵)، تهیه سند معطوف به حضور پیاده‌گزر.

مهدی‌زاده، جواد (۱۳۷۹)، «مفاهیم و اصول پیاده‌روی»، ماهنامه شهرداری‌ها، شماره ۱۹، ص ۱۲.

وحدت، سلمان و ایزدی، محمدسعید (۱۳۹۲)، «بررسی و تحلیل شاخص‌های کیفی ارزش‌های

پیاده‌مداری مسیرهای عابر پیاده با تأکید بر پیاده‌راه (نمونه موردی: محور تربیت تبریز)».

ب. انگلیسی

Brambilla, R. and Longo, G. (1977), Pedestrian Zones: A Design Guide, Columbia University.

Lynch, Kevin (1972), The Openness of Open Space, Art of Environment. Oxford University Press.

Nosal, Bob. (2009), "Creating Walkable and Transit-Supportive Communities in Halton" Region Health Department of Halton