

بررسی تحلیلی پیاده‌راه‌سازی در کلان‌شهرهای کشور با تأکید بر مطالبات شهروندان

نمونه موردی: پیاده‌راه‌های سجاد مشهد^۱

محمد صالحی فرد^۲

کلیدواژگان: پیاده‌راه‌سازی، فضاهای شهری، شهروند، مدیریت شهری، برنامه‌ریزی پیاده، پیاده‌راه، مشهد.

چکیده

در شهرسازی معاصر، حرکت پیاده و نیازها و حقوق طبیعی انسانی او، کمتر توجه برنامه‌ریزان و طراحان شهری را برانگیخته و راه‌های پیاده بخشی مستقل از فضاهای شهری نبوده، بلکه تابعی از حرکت سواره به حساب آمده است. اما یکی از بارزترین اقدامات ارزشمندی، که طی سال‌های اخیر برای ارتقای کیفیت حرکت پیاده صورت گرفته، احداث پیاده‌راه‌ها در تعدادی از کلان‌شهرهای کشور بوده است. باید توجه کرد، صرف احداث مسیر ویژه پیاده، موفقیت و کارایی آن را در شهر تضمین نمی‌کند، همچنین احداث مسیر ویژه پیاده در یک شهر نمی‌تواند به منزله الگوی اجرایی در شهرهای دیگر به‌شمار رود. تفاوت‌های اقلیمی، فرهنگی، و ویژگی‌های متفاوت شهرسازی در هر منطقه، رویکرد خاصی را نسبت به مسئله پیاده‌راه‌سازی طلب می‌کند. در این میان بررسی نگرش و دیدگاه‌های شهروندان و مطالبات آنها از فضاهای پیاده تا حدی راه‌گشای مدیریت و برنامه‌ریزی شهری و شهرسازان (طراحان شهری، معماران، و...) برای پاسخ مناسب به آنها است. این مقاله، که بر اساس روش توصیفی-تحلیلی (با تأکید بر

مطالعات پیمایشی و تحلیل ثانویه اطلاعات) تدوین شده، قصد دارد، با شناختی عمیق از وضع موجود پیاده‌راه‌های محدوده بلوار سجاد مشهد و با توجه به نگرش و خواست شهروندان، در صدد ایجاد یک تحول بنیادی و کارکردی در پیاده‌راه‌های موجود محدوده بلوار سجاد، به منظور دستیابی به اهدافی چون زیباسازی فضاهای شهری، ایجاد نشاط و شادابی در پیاده‌راه‌ها، مشارکت شهروندان در بهبود کیفیت محیط شهری، کاهش مشکلات ترافیکی محدوده، ایجاد فضاهای خاطره‌انگیز، و... برآید. نتایج مطالعه نشان می‌دهد:

۱. عملکرد پیاده‌راه‌های محدوده، در شرایط کنونی، صرفاً در حد یک راه عبوری و گذر تنزل کرده و هیچ نشانه‌ای از سایر کارکردهای پیاده‌راه‌ها مشاهده نمی‌شود.
۲. عمده‌ترین استفاده‌کنندگان کنونی از پیاده‌راه‌های محدوده جوانان هستند و سایر گروه‌های سنی استفاده‌چندانی از آن نمی‌کنند.
۳. مهم‌ترین مشکل و چالش پیاده‌راه‌های محدوده، در مرتبه نخست، فقدان امنیت اجتماعی مناسب (فضای ناامن به‌ویژه برای زنان و دختران و خانواده‌ها) است.
۴. اکثریت شهروندان محدوده (به‌ویژه مجاوران و سکنه) برای بهبود عملکرد و کارکرد پیاده‌راه‌ها تمایل به مشارکت و همکاری با شهرداری و سایر سازمان‌های مرتبط دارند (پتانسیل ارزشمند مشارکت شهروندی).

۱. این مقاله بر گرفته از طرح تحقیقاتی با عنوان بررسی و تحلیل نقش پیاده‌راه‌ها در توسعه گردشگری شهر مشهد است که از سال ۱۳۸۸ با مساعدت شهرداری منطقه یک مشهد در دست تهیه است؛ بدین‌وسیله از مدیریت و کارشناسان شهرداری صمیمانه تقدیر و تشکر می‌شود.

۲. دانشجوی دکترای جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه پیام نور تهران، واحد تحصیلات تکمیلی؛
m.salehifard@yahoo.com

پرسش‌های تحقیق

۱. مهم‌ترین اقدامات و عمده‌ترین نتایج پیاده‌راه‌سازی در کلان‌شهرهای مختلف جهان (اعم از کلان‌شهرهای کشورهای توسعه‌یافته یا در حال توسعه) چیست؟
۲. مهم‌ترین چالش‌ها و مشکلات پیاده‌راه‌های محدوده بلوار سجاد مشهد از دیدگاه شهروندان چیست؟
۳. آیا شهروندان ساکن در محدوده پیاده‌راه‌های کلان‌شهرهای کشور (به طور نمونه پیاده‌راه‌های سجاد مشهد) تمایلی به مشارکت در پروژه‌های پیاده‌راه‌سازی و بهبود وضعیت پیاده‌راه‌ها دارند؟ مشارکت احتمالی آنها چگونه است؟
۴. مهم‌ترین نیازها و اقدامات مورد نظر شهروندان در خصوص بهبود وضعیت پیاده‌راه‌های محدوده بلوار سجاد چیست؟
۵. عمده‌ترین گروه‌های استفاده‌کننده (کنونی و آتی) از پیاده‌راه‌های محدوده سجاد مشهد چه کسانی هستند؟
۶. مهم‌ترین نقش‌ها و عملکردهای کنونی و آتی پیاده‌راه‌های محدوده سجاد چیست؟
۷. مهم‌ترین کاربری‌های لازم در محدوده پیاده‌راه‌های سجاد از منظر شهروندان چیست؟

۱. مقدمه

یکی از نقایص عمده شهرسازی معاصر، تأکید بیش از حد آن به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و سامان‌دهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است. این امر یکی از عوامل عمده کاهش کیفیت محیط شهری و افول ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی، و بصری در فضاهای شهری محسوب می‌شود. برای واکنش و چاره‌جویی در برابر این وضع، در طول سه دهه گذشته، گرایش‌ها و دیدگاه‌های جدیدی در عرصه شهرسازی مطرح شده است، که از آن به «جنبش پیاده‌گستری» یاد می‌شود. حاصل این جنبش، پیدایش و رواج رشته جدید «برنامه‌ریزی و طراحی پیاده» است. امروزه این رشته شاخه مستقلی از برنامه‌ریزی و طراحی شهری به حساب می‌آید.

در روال رایج شهرسازی ایران نیز، نوعی غفلت و بی‌توجهی به موضوع حرکت پیاده و فضاهای پیاده یا پیاده‌راه‌ها، هم در عرصه نظری و هم عملی، به طور بارزی مشاهده می‌شود. به همین دلیل پرداختن به این موضوع می‌تواند به شناخت عمیق‌تر مسائل شهرنشینی و شهرسازی کنونی و چاره‌جویی برای بهسازی کیفیت فضاهای شهری یاری رساند.

در سطح محدوده مطالعه (محدوده بلوار سجاد مشهد) پیاده‌راه‌هایی، در شرایط کنونی، فاقد کارکردها و عملکردهای قوی و سامان‌دهی شده پیاده‌راه‌های رایج در سایر کلان‌شهرهای داخلی (از جمله برخی پیاده‌راه‌های تهران، اصفهان، و...) و کلان‌شهرهای موفق بین‌المللی هستند. به همین خاطر سعی می‌شود، در این نوشتار، با شناخت جامع از ویژگی‌های پیاده‌راه‌های کنونی محدوده مطالعه و با تکیه بر نیازها، خواسته‌ها، و دیدگاه‌های (نگرش) شهروندان محدوده مطالعه، یعنی استفاده‌کنندگان و بهره‌برداران عمده این فضاها، الگوی کارآمد برای سرزندگی، طراوت، و هویت‌بخشی به پیاده‌راه‌های موجود برای استفاده شهروندان بیان شود.

۲. بیان مسئله، ضرورت و اهمیت توجه به پیاده‌راه‌ها

حرکت پیاده، از دو جنبه اصلی (رکنی از سیستم حمل و نقل درون‌شهری و فضایی برای ارتباطات و برخوردهای رودرویی اجتماعی)، نه تنها منزلتی نیافته است، بلکه در زمان حاضر جایگاهی چنان ناچیز دارد که، حتی به معمول‌ترین شکل خود، یعنی سیستمی از حمل و نقل شهری، نیز سهمی پیدا نکرده و

اخبار و اجرای مراسم و نمایش‌های خاص فرهنگی و سنتی از مواردی است که، ضرورت ایجاد پیاده‌راه‌ها را در فضاهای شهری آشکار می‌کند.^۵

امنیت از عوامل مهمی است، که از طریق ایجاد ارتباط نزدیک افراد با محیط حاصل خواهد شد. ایجاد فضاهایی با حضور عموم مردم و انجام فعالیت‌های مختلف، امکان نظارت دائمی افراد و جلوگیری از بروز ناهنجاری‌های اجتماعی و امنیت خاطر را خواهد داد، این ایمنی خاطر با حضور شریان‌های پیاده مستقل از شبکه‌های سواره معنا می‌یابد.^۶

۲.۲. ضرورت زیست‌محیطی

مناطق پیاده‌عاملی مفید و مناسب برای کاهش آلودگی‌ها و نیز بهبود سیمای مراکز شهری و محافظت و ارتقای ارزشی مرکز تاریخی به‌شمار می‌روند. آلودگی‌های صوتی در حرکت اتومبیل، علاوه‌بر ایجاد اضطراب و کاهش بازده افراد، سبب سلب آرامش ایشان و جلوگیری از ارتباطات لازم با محیط و تعاملات اجتماعی می‌گردد. در این خصوص، دور نگه داشتن عابرین پیاده از ترافیک سواره شهری از طریق محدود کردن عبور وسایل نقلیه موتوری در نواحی ویژه، ضامن سلامتی مردم خواهد بود.^۷ از دیدگاه سلامت روحی و روانی نیز «حرکت پیاده» علاوه‌بر تأثیر بر سلامت و بهداشت جسمانی و روحی و اجتماعی، می‌تواند با حسی از آرامش و شادابی همراه باشد.

۲.۳. مصرف علمی - حرفه‌ای

ظهور الگوهای مختلف از جمله الگوی شهرگرایی جدید^۸ در زمینه معماری و برنامه‌ریزی شهری، که به دلیل ضعف فرهنگ شهرهای مدرن مطرح شدند، از جمله ضروریات علمی در این زمینه است. شهرسازان جدید همه بر این باور بودند که، وابستگی به خودروی شهری باید از بین برود و محیط زیست شهری باید با مقیاس زندگی بشری و نه ماشین‌ها منطبق گردد.^۹

بدین‌گونه پیاده حقوق حقه خود را پایمال شده می‌یابد.^۳ بنا بر این توجه به مسئله افراد پیاده در شهر و یافتن راه حل‌هایی، برای به رسمیت شناختن عابرین در سیستم حمل‌ونقل شهری، از جهات مختلف، حایز اهمیت و بررسی است. مجموعه این عوامل انگیزه‌های اصلی در مطرح کردن موضوع «پیاده‌راه» به منظور انجام این مطالعه و محدوده بلوار سجاد محدوده مطالعات تحقیق حاضر در نظر گرفته شده است. به طور کلی می‌توان ضرورت‌های مدنظر در انجام این تحقیق و به بیان دقیق‌تر در موضوع پیاده‌راه‌سازی و گسترش حرکت پیاده در شهر را در موضوعات ذیل برشمرد.

۲.۱. ضرورت اجتماعی، فرهنگی، کالبدی

برخوردهای اجتماعی هرچند کوتاه و گذرا، رودررو شدن، و دیگران را دیدن و دیده شدن از نیازهای اولیه انسان است. با توجه به اینکه بخشی از روابط اجتماعی در معابر پیاده رخ می‌دهد، تماس‌های لذت‌بخش و خشنودکننده شهر زنده با شهروند در این معابر، که خاطره‌انگیز و دوست‌داشتنی است، موقعیت‌هایی را با ویژگی‌های منحصر به فرد فراهم می‌آورد. حضور، حرکت، و جریان در مکان‌های شهری امکان ملاقات‌ها را فراهم می‌کند و گروه‌های مختلف اجتماعی را در تعامل فرهنگی با یکدیگر قرار می‌دهد و حیات شهری را جاری و ساری می‌کند. به بیان بهتر تمامی گروه‌ها شامل کودکان، سالمندان، و معلولان باید بتوانند در فضایی امن از فضاهای شهری آزادانه حضور یابند و از وجود آن فضاها احساس رضایت و اطمینان خاطر کنند.^۴ یک فضای پیاده اغلب یادآور محیطی مطبوع و دلپسند برای استراحت، سرگرمی، و حضور حجم وسیعی از فعالیت‌ها است، به طوری که عابران با آسودگی خاطر در حین پیاده‌روی به فعالیت‌هایی چون خرید و تعاملات اجتماعی می‌پردازند. یعنی امکان انجام فعالیت‌های فرهنگی و ایجاد تماس و برخورد افراد در فضای پیاده‌راه و پیش‌بینی مکان‌هایی برای دسترسی به اطلاعات و

۳. شیوا اسداللهی، «ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری، ضرورت‌ها و امکانات»، ص ۷۹.

۴. حسن شفیعی، «فضاهای عمومی بستر تعامل شهروندان»، ص ۱۴.

5. R. Brambilla, *Giannilongo for Pedestrians only*, p. 1.

6. J. Fruin, *Planning and Design for Pedestrians*, p. 2.

7. <http://www.Citizenspatry.org>

8. New Urbanism.

۹. مارک پری، «وابستگی به خودرو و فرهنگ در بیروت»، ص ۵۰.

۲.۴. ضرورت اقتصادی

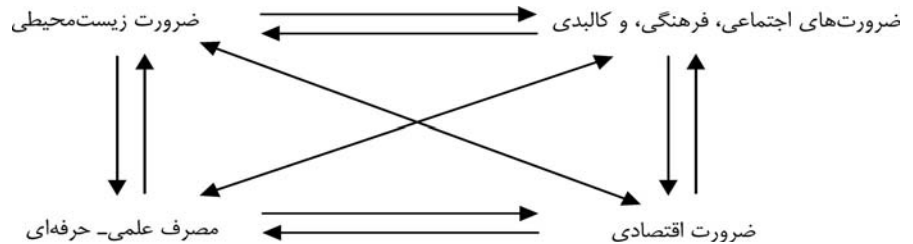
سالانه ۱۹ میلیارد لیتر بنزین و ۱۲ میلیارد لیتر گازوئیل با ارزشی حدود ۵/۵ میلیارد دلار در حمل و نقل و ترافیک کشور مصرف می‌شود. با احداث پیاده‌راه‌ها رقم قابل توجهی در منابع سوختی کشور صرفه‌جویی می‌شود.^{۱۰}

ایجاد پیاده‌راه‌ها در روند کسب و کار واحدهای اقتصادی تأثیر فراوانی دارد. یک منطقه پیاده باعث دوام تجاری و اقتصادی مراکز کسب و کار از طریق ترکیب خرده‌فروشی با سرمایه‌گذاری‌های جدید می‌شود و به طور کلی می‌توان تجارت را در نواحی پیاده نسبت به نواحی دیگر بهبود بیشتری داد. به طور کلی می‌توان گفت اگر خرید کردن و چشم‌اندازهای بصری در یک منطقه بدون ترافیک با هم ترکیب شوند، سود زیادی علاوه بر صاحبان مغازه‌ها، عاید صنعت توریسم می‌گردد.^{۱۱}

«ت ۱» ضرورت‌های پیاده‌راه‌سازی و گسترش پیاده‌روی در کلان‌شهرها را به طور اختصار نشان می‌دهد.

۳. چهارچوب مفهومی (مبانی نظری)

اساساً، «پیاده‌راه» به مفهوم خیابان پیاده، خیابان منفرد و مجزایی است که، آمدوشد خودرو در آن ممنوع شده است. البته خودروهای خاص در مواقع اضطراری امکان دسترسی به آن را دارند و وسایط نقلیه خدماتی و حمل بار نیز طی ساعات خاصی مجاز به تردد در آنها هستند.^{۱۲} پیاده‌راه‌ها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند و در آنها تسلط کامل با عابر پیاده است و از وسایل



نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس‌دهی به زندگی جاری در معبر استفاده می‌شود.^{۱۳} در اکثر نواحی، محدوده مختص پیاده کل عرض مسیر را در بر می‌گیرد و انواع تسهیلات مناسب برای پیاده در محل تعبیه می‌شوند و البته مسیر دسترسی اضطراری نیز در طرح برای خودروهای آتش‌نشانی، پلیس، اورژانس، و نظایر اینها پیش‌بینی می‌شود.^{۱۴} این مفهوم با مفهوم «مسیر پیاده» یعنی محل عبور مجاز پیاده‌ها و همچنین «پیاده‌رو» به معنی مسیر پیاده‌ای موازی سواره‌رو ولی مجزا از آن و حتی «راه پیاده» (معبر) به معنی مسیر پیاده‌ای با امتداد مستقل و مجزا از مسیر ترافیک موتوری، متفاوت است. در حقیقت تفاوت پیاده‌رو با راه پیاده این است که پیاده‌رو در امتداد و به موازات سواره‌رو واقع است، ولی راه پیاده امتداد مستقیم و جداگانه‌ای دارد. «پیاده‌راه» با «سبزراه» نیز متفاوت است، زیرا «سبزراه» به فضاهای باز خطی که در طول عوامل طبیعی یا مصنوعی شکل می‌گیرند گفته می‌شود. از این دست هستند؛ رودخانه‌ها، دره‌ها، کانال‌ها، راه‌آهن‌های متروک، جاده‌ها، خیابان‌های اصلی و فرعی، و نظایر اینها.^{۱۵}

۴. روش تحقیق

با توجه به ماهیت و ابعاد موضوع تحقیق، در این مقاله از چند روش برای شناخت عمیق عوامل کمی و کیفی استفاده شده، به طور خلاصه به تشریح آنها می‌پردازیم.

- روش تحقیقی تحلیلی- توصیفی؛ یکی از روش‌ها در این تحقیق بود (به‌ویژه برای شناخت وضع کنونی پیاده‌راه‌های محدوده سجاد مشهد).

- روش تحقیقی تاریخی (روند تحولات پیاده‌راه‌ها در سال‌های گذشته در سطح کلان‌شهرهای بین‌المللی و ایران).

در هر صورت در این تحقیق، با توجه به فرایند ترکیب روش‌ها، از روش‌های خاص و فرعی گوناگونی استفاده شد:

الف. روش اسنادی، ب. روش تطبیقی، پ. روش تاریخی، ت. تحقیقات جزئی موردی.

۱۰. روزنامه همشهری، «گزارش شهری»، ص ۳.

11. J. Robert & H. Monheim, *The Economic Case for Green Modes & Impact of Pedestrian Areas in the Federal Republic of Germany, The Greening of Urban Transport*, p. 8.

۱۲. جواد مهدیزاده، «مفاهیم و مبانی پیاده‌راه‌سازی»، ص ۱۲-۱۸.

۱۳. جهان‌شاه پاکزاد، *راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران*، ص ۲۷۳.

۱۴. سولماز حسینیون، «مقدمه‌ای بر طراحی پیاده‌راه‌ها»، ص ۶۹.

۱۵. محسن سلیمانی و همکاران، «سبزراه عنصری چندمنظوره»، ص ۱۴.

۵. تحولات تاریخی پیاده‌راه و پیاده‌راه‌سازی

بسیاری قدمت شکل‌گیری نخستین شهرهای تمدن بشری را در حدود ۵ هزار سال تخمین زده‌اند. «انسان پیاده» شهرهای اولیه را بنا نهاد و بر اساس نیازهای انسان و پیشرفت‌های او امکان گسترش شهرها فراهم شد. به طور کلی «در شهرسازی دوران باستان و قرون وسطی و حتی تا شروع انقلاب صنعتی؛ انسان معیار هر چیزی محسوب می‌شد. طول، عرض، و ارتفاع گشودگی‌ها، تناسب و فواصل در انطباق با اندازه‌های وی در نظر گرفته می‌شد. انسان، مبنا و مرجعی طبیعی برای طراحی شهرهای ما بود»^{۱۸}. به طوری که در مجموعه قوانین کشور پادشاهی پروس (۱۹۰۱ تا ۱۹۰۶) این چنین بیان شده است: «مسیرهای سواره‌رو را هر کسی مجاز است برای پیاده رفتن مورد استفاده قرار دهد، استفاده از مسیرهای پیاده بدون تجاوز به حقوق فردی اشخاص فقط برای حرکت پیاده است»^{۱۹}.

با چنین دیدگاهی در عرصه برنامه‌ریزی و طراحی معابر شهری، به دنبال انقلاب صنعتی و به‌ویژه پس از رواج وسایل حمل‌ونقل ماشینی، تمام بنیادهای شهرنشینی و شهرسازی در جهان در معرض تحول و تغییر قرار گرفت. از جمله، با تسلط اقتصاد سرمایه‌داری و گسترش صنایع اتومبیل، شهرسازی و شهرنشینی به‌شدت به ضرورت‌ها و مقیاس‌های حرکت سواره وابسته شد، به گونه‌ای که معابری را که تا قبل از آن انسان پیاده از آن گذر می‌کرد، تحت سیطره سواره در آورد و حتی شهرسازان به‌نام آن دوران نیز تعریف و تمجید از آن را آغاز کردند، تا جایی که کامپلوسیتته شهرساز معروف اتریشی در سال ۱۹۰۹، از جزیره احداث‌شده میان تقاطع‌ها با چراغ‌های گازسوز نام می‌برد و آن را جزء عالی‌ترین و بکرترین ابتکارات شهرسازی مدرن بر می‌شمارد. بدین ترتیب او نیز مانند بسیاری دیگر، هزاران سال حق اولویت پیاده را در استفاده از فضاهای شهری به فراموشی می‌سپرد و جزیره احداث‌شده میان تقاطع را که عابر پیاده برای حفظ جان خود از خطر سواره به ناچار باید به آن پناه برد، فضایی عالی توصیف

۴.۱. ابزارهای گردآوری داده‌ها

ابزارهای گردآوری داده‌ها شامل منابع مربوط به طرح‌های شهری به‌ویژه منابع مرتبط با فضاهای شهری و پیاده‌راه‌ها، قوانین و مقررات، تحقیقات پیشین، مشاهده میدانی، مصاحبه، تنظیم و تکمیل پرسش‌نامه، و استفاده از جی‌آی‌اس بودند.

۴.۲. شیوه تحلیل داده‌ها

در این مطالعه سعی شد از مجموعه داده‌های مختلف و پراکنده، با عنایت به چهارچوب نظری تحقیق و مقولات اساسی آن، به طوری استفاده شود که، بتوان شناختی جامع، منسجم، و هدفمند از کلیت موضوع به دست آورد. به این منظور از سه روش در تحلیل داده‌ها استفاده شد: تحلیل نظری، تحلیل محتوا، تحلیل ثانوی.

۴.۳. مشخصات نمونه

تعریف جامعه آماری: جامعه آماری در این پروژه، شهروندان منطقه یک مشهد هستند.

شیوه نمونه‌گیری: شیوه نمونه‌گیری، نمونه‌گیری طبقه‌ای (طبقات: ساکنان پیاده‌راه‌ها و مجاوران ساکن، کسبه و بازاریان محدوده، عابران و رهگذران غیر ساکن و غیر شاغل محدوده) و انتخاب نمونه‌ها به صورت تصادفی ساده بود.

برآورد تعداد نمونه: تعداد نمونه و حجم آن با توجه به روش‌های آماری، به‌ویژه محاسبات کوکران حدود دویست نفر به دست آمد. برای روانی پرسش‌نامه، از میان حجم نمونه حداقل پنج درصد به صورت تست اولیه^{۱۶} بررسی و بر اساس رگرسیون حاصل و آلفای کرانباخ اعتبار پرسشنامه‌های نمونه واکاوی (۸۸ درصد) و سپس حجم نمونه ارزیابی مجدد شد و همچنین برای بررسی پایایی پرسش‌نامه^{۱۷} از روش نظر هیئت داوران استفاده شد.

16. pretest.

17. validity.

۱۸. سیدحسین بحرینی، تحلیل

فضاهای شهری، ص ۱۵.

۱۹. هرمان کنف لافر، اصول

برنامه‌ریزی (طراحی) تردد پیاده و

دوچرخه، ص ۲۳.

می‌کند. در این شرایط در مقابل حل مسائل مطرح شده در شهرها، اندیشمندان جهت‌گیری‌های مختلفی کردند و راه‌حلهایی برای رفع معضلات ایجاد شده دادند. بدین ترتیب نظریات، الگوها، روش‌ها، و فنون جدید و مشخصی در نگرش به شهر و شهرسازی و چگونگی برخورد با مسائل آن و حفظ و اعتلای کیفیت فضاهای شهری و حل مشکلات نظام حرکت ابداع گردید:

- در سال ۱۵۸۵ شهرساز و معمار امریکایی به نام اولمستد، بنیان‌گذار رشته «معماری منظر»، برای نخستین بار فکر «جداسازی معابر» را در طراحی «پارک مرکزی نیویورک» به کار برد و راه سواره و پیاده را از هم جدا کرد. این پارک با پل‌های هوایی و گذرگاه‌های عابر پیاده شبکه کاملاً مستقلی دارد و باعث شده تا به یک سیستم کاملاً پیچیده تبدیل شود.^{۲۰}

- در سال ۱۸۹۳، کامیلوسیتته معمار اتریشی در کتاب برنامه‌ریزی شهری بر طبق اصول هنری و با شعار «شهر باید حافظ منافع و ضامن خوشبختی ساکنین خود باشد»، ضرورت احیای فضاهای قدیمی را در شهرهای جدید مطرح ساخت و معتقد بود که، تنها با بازگشت به گذشته، رهایی شهرهای معاصر از معایب موجود امکان‌پذیر است.^{۲۱}

- در سال ۱۹۰۲ نظریه «باغشهر» ابنزرهاوارد را در انگلستان در کتابی منتشر کرد، اساس این نظریه بر ایجاد نزدیکی میان شهر و طبیعت از طریق گسترش فضاهای سبز و باز استوار است.

- در بین سال‌های ۱۹۰۵ تا ۱۹۱۰ مهندس فرانسوی به نام اوژن هنارد اندیشه ایجاد «تقاطع غیر همسطح» و انواع زیرگذر و روگذر و نیز راه حل فلکه با راهروهای زیرزمینی خاص پیاده در محل تقاطع‌ها و راه حل ایجاد فضاهای سبز کوچک برای هواخوری و گردش شهروندان پیاده را مطرح ساخت که بعدها رواج عام یافت.^{۲۲}

- در سال ۱۹۲۳ نظریه «واحد همسایگی» را کلارنس

20. M. Andrew, *Pedestrian Planning*, p. 3.

۲۱. اسماعیل شیعه، مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری، ص ۳۳.

۲۲. مهدیزاده، پیشین، ص ۱۴.

۲۳. شیعه، پیشین، ص ۴۷.

۲۴. آریتا افسرده، شناخت فضاهای شهری، مبانی و عناصر طراحی خیابان، ص ۱۹.

۲۵. زیگفرید گیدئین، فضا-زمان-معماری، ص ۶۴۱.

آرتورپری در امریکا منتشر کرد، اساس آن تقویت زندگی جمعی و کاهش مشکلات حرکت در نواحی مسکونی شهری استوار است.^{۲۳}

- در سال ۱۹۲۸ شهرساز دیگر آمریکایی به نام کلارنس اشتاین مفهوم واحد همسایگی را به صورتی کاملتر در ساخت شهر «رادبرن» به کار گرفت که، به «الگوی رادبرن» که بیانگر شبکه جدید ارتباطی برای جداسازی سواره و پیاده است، معروف شده است و گویای دو اصل مهم است:

۱. تقسیم شهر به محلات یا واحدهای زیستی بدون ترافیک عبوری
۲. جدایی کامل مسیره‌های سواره و پیاده و استفاده از پل‌های روگذر در تقاطع‌ها.

- در سال ۱۹۲۸ در بند ۶۲ منشور آتن تأکید شد: «عابر پیاده باید بتواند برای خود راه‌هایی را برگزیند که از مسیرهای خودرو متمایز باشند» و نیز در بند ۶۳ منشور آتن تأکید شد «خیابان‌ها می‌بایست بر حسب عملکردهایشان از هم تفکیک شوند، مثل خیابان‌های مسکونی، خیابان‌های تفریحی برای گردش، و بزرگراه‌ها».^{۲۴}

- در سال ۱۹۵۴ زیگفرید گیدئین نظریه پرداز برجسته معماری و شهرسازی، درباره خطر اتومبیل برای شهرها با هوشمندی و دورنگری چنین نوشت:

اما شهرهای معاصر را در تمام کشورهای بدون استثناء خطری دیگر تهدید می‌کند، خطری که نه در خارج شهر، بلکه در درون آن به وجود آمده است و آن تسلط ماشین بر زندگی عصر حاضر است. ماشین که حضور همه‌جایی آن به صورت اتومبیل بیش از هر عاملی صنعتی دیگر، شهر حاضر را تهدید می‌کند و مستلزم تغییر تاروپود آن می‌شود. نیرویی که ماشین بر شهرها اعمال می‌کند درست مانند سلاح جنگی تازه در روزگار گذشته تغییر شهر را اجتناب‌ناپذیر می‌سازد. تاروپود شهر باید تغییر کند و گرنه ساختمان کنونی آن سبب نیستی و زوالش خواهد شد و تمدن کنونی را نیز به نیستی خواهد کشاند.^{۲۵}

از دهه ۱۹۶۰ نیز ایجاد فضاهای پیاده به سایر نقاط دنیا مانند ایالات متحده گسترش پیدا کرد، به طوری که از سال ۱۹۶۰ تا ۱۹۷۰ تعداد ۱۵۰ «خیابان پیاده» در شهرهای آمریکا ایجاد شد و مطالعات و اقدامات گوناگون برای توسعه پیاده‌راه‌ها و گسترش فرهنگ پیاده‌روی و دوچرخه سواری به راه افتاد.^{۲۹}

۶. بررسی تجربیات جهانی پیاده‌راه‌سازی

«پیاده‌راه‌سازی» از بانفوذترین جنبش‌ها در مقوله طراحی خیابان‌ها است و موجب بروز تغییرات اساسی در محیط و چهره بسیاری از شهرهای جهان شده است.^{۳۰}

۶.۱. بررسی تجربیات اروپا

توجه جدی و عملی به سامان‌دهی حرکت پیاده و پیاده‌راه‌ها به حدود نیم قرن پیش برمی‌گردد. به طوری که اولین گذرهای پیاده در دهه ۱۹۵۰ در کشورهای آلمان، هلند، و دانمارک برای بازسازی شهرهای آسیب‌دیده در جنگ دوم جهانی و نوسازی مراکز تاریخی شهرها با هدف جداسازی معابر پیاده و سواره احداث شده و تا سال ۱۹۶۶، گذرها و مناطق ویژه تردد عابر پیاده فقط منحصر به چند شهر اروپایی می‌شد و تعداد بسیار اندکی هم در برخی از شهرهای آمریکا بود. ایجاد مناطق ویژه پیاده در بسیاری از شهرهای اروپایی یک وسیله حفاظت شهری برای احیای مجدد محدوده تاریخی شهر، ارتقای کیفیت زندگی عمومی و حیات اجتماعی، ایجاد محدودیت‌های تدریجی در استفاده از اتومبیل، ایجاد شبکه حمل‌ونقل شهری کارآمد و توسعه شبکه دوچرخه‌سواری، کاهش آلودگی صوتی و آلودگی هوا، ارزش دادن به مقیاس‌های انسانی، و... بوده است. همچنین صنعت توریسم به مقدار بسیار زیاد از ترکیب تجارت و چشم‌اندازهای بصری در مناطق بدون ترافیک سود برده است.^{۳۱}

از مهم‌ترین کلان‌شهرهای اروپایی موفق در عرصه جنبش پیاده‌راه‌سازی و گسترش حرکات پیاده در شهر می‌توان به استکهلم، وونرف، روتردام، کپنهاگ، مونیخ، و... اشاره کرد.

در سال ۱۹۶۵ کتاب *عرصه‌های زندگی جمعی و زندگی خصوصی به سوی یک معماری انسانی* تألیف سرچ چرمایف و کریستوفر الکساندر در ایالات متحده انتشار یافت که، در نقد شهرسازی معاصر بسیار اثرگذار بوده است. از جمله در این کتاب عوارض سلطه اتومبیل به فضاهای شهری «دشمن شماره یک» قلمداد و نقد و تحلیل شده است.^{۲۶}

در سال ۱۹۷۱ کتاب *برنامه‌ریزی و طراحی پیاده* در ایالات متحده منتشر شد که، نخستین کتاب پایه در این زمینه جدید محسوب می‌شود. در سال ۱۹۷۵ کتاب *فضای شهری برای پیاده* انتشار یافت که، در گسترش مباحث مربوط به بهسازی فضاهای شهری نقش مؤثری ایفا کرده است. در سال ۱۹۷۷ کتاب *قطب‌نمای پیاده* در ایالات متحده به چاپ رسید که، در آن مبانی برنامه‌ریزی و طراحی و مدیریت «مناطق بی‌ترافیک»، به‌ویژه در نواحی مرکزی شهرها، بحث و بررسی شده است.^{۲۷}

به طور خلاصه می‌توان گفت که موضوع برنامه‌ریزی و طراحی پیاده از اواخر دهه ۱۹۴۰ در شهرهای اروپا، با شروع نوسازی‌های بعد از جنگ، شکل جدی به خود گرفت، به طوری که می‌توان گفت خیابان‌ها و فضاهای ویژه عابرین پیاده برای نخستین بار در شهرهای اروپا ایجاد شدند. اگرچه در بازسازی ویرانی‌های جنگ، خصلت تاریخی و فرهنگی برخی از مراکز شهری از میان رفت، ولی در همان زمان، نخستین تجربه‌های آزمایشی در ایجاد «منطقه بی‌ترافیک» در شهرهای «روتتردام» هلند و «استکهلم» سوئد مطرح شد.

از اواخر دهه ۱۹۵۰ تا سال ۱۹۷۵ سیاست محدود کردن ترافیک و ایجاد ناحیه پیاده در تمام اروپا مطرح شد، به طوری که ممنوعیت ورود اتومبیل به نواحی تاریخی و تجاری خرد در اکثر شهرهای اروپا، شروع موضوع نوسازی و بهسازی محله‌های مسکونی، بهبود حمل‌ونقل و احیای فضاهای عمومی و طرح خیابان‌های پیاده در اولویت مسائل برنامه‌ریزی شهری قرار گرفت.^{۲۸}

۲۶. سرچ چرمایف و کریستوفر الکساندر، *عرصه‌های زندگی جمعی و خصوصی*، ص ۱۱۲.
۲۷. مهدیزاده، پیشین، ص ۱۵.
۲۸. نک:

M. Andrew, op. cit.

۲۹. مهندسان مشاور گذرراه، دفتر تحقیقات و معیارهای فنی، ص ۲۲۱.

30. R. Brambilla. 1977.

31. R. Brambilla. & G. Longo, *Pedestrian Precincts: Twelve European Cities*, p. 1.

ت ۲. جدول تجارب کلان‌شهرهای بین‌المللی در خصوص پیاده‌راه‌سازی و گسترش پیاده‌روی.

۲.۶. بررسی تجربیات امریکا

جداسازی حرکت پیاده و سواره در شهرهای امریکایی پس از انجام این‌گونه اقدامات در شهرهای اروپایی به وقوع پیوست و مهم‌ترین دلیل آن ظهور پدیدهٔ حومه‌نشینی و خالی شدن مراکز شهرها و در نتیجه بی‌رونقی اقتصادی واحدهای تجاری در مرکز شهرها در رقابت با

مناطق حومه‌ای بود و از دههٔ ۱۹۶۰ به بعد روی‌گردانی از حومه‌نشینی رواج یافت و گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت. به طوری که از سال ۱۹۶۰ تا سال ۱۹۷۰، تعداد ۱۵۰ «خیابان پیاده» در شهرهای امریکا ایجاد شد و مطالعات اقدامات گوناگون برای توسعهٔ پیاده‌راه‌ها و گسترش فرهنگ پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری به راه افتاد.^{۳۳}

حوزه و محدودهٔ جغرافیایی	نام کلان‌شهر	نام کشور	نکات کلیدی در زمینهٔ اقدامات پیاده‌راه‌سازی و اقدامات مرتبط با تشویق به پیاده‌روی شهروندان
	استکهلم	سوئد	- ایجاد مسیر پیاده‌راه برای نظارت بر ترافیک و جلوگیری از تداخل میان عابرین پیاده و ترافیک سواره و کاهش آمار تصادفات مربوط به عابرین پیاده و افزایش ایمنی در مسیر پیاده‌رو در منطقهٔ تجاری و مسکونی شهر. - بهبود وضعیت زیست‌محیطی منطقه در مرکز تجاری و مسکونی شهر. - بهبود وضعیت اقتصادی در مرکز تجاری شهر. - گسترش سیستم حمل‌ونقل عمومی از طریق افزایش خطوط مترو و اتوبوس برای افرادی که تمایل به رانندگی ندارند. - برنامه‌ریزی و رسیدن به راه حل‌های کاربردی امروزی برای بهبود اوضاع مراکز شهری همراه با اولویت‌بخشی به عابرین پیاده.
	کپنهاگ	دانمارک	تبدیل خیابان‌های مرکز شهر از اتومبیل‌محوری به انسان‌محوری، کاستن از میزان ترافیک و پارکینگ‌های قابل دسترسی، حفظ هستهٔ مرکزی شهر به صورت متراکم، رعایت مقیاس انسانی، سکونت در هستهٔ مرکزی شهر، تشویق زندگی دانشجویی در مرکز شهر، سازگار کردن مناظر شهری با تغییر فصول طبیعت، ارتقای الگوی دوچرخه‌سواری برای غالب رفت‌وآمدها، ایجاد دسترسی آسان به دوچرخه.
اروپا	وین	اتریش	- ایجاد گذرهای ویژهٔ عابران پیاده و فضاهای بیشتر و امن‌تر برای آنان، احداث مسیرهای جدید دوچرخه‌سواری در خیابان‌های لوت رینگر و یوهانس، زیرسازی و آسفالت خیابان‌ها و بازسازی و روسازی پیاده‌روها، علامت‌گذاری و خط‌کشی طولی و عرضی خیابان‌ها، افزایش و نوسازی علائم ترافیکی، ایجاد فضای سبز در حاشیهٔ خیابان‌ها و سطح شهر، مقابل تالار و تئاتر شهر، نصب تندیس‌های جدید و زیبا در میدان‌های مرکز شهر، احداث پیچ‌های افقی در طول معبر، نوپردازی در مرکز شهر به سبک جدید، نصب تابلوهای راهنمایی و رانندگی مجهز به سیستم اتوماتیک در خیابان‌های اصلی، ایجاد جادهٔ اختصاصی اتومبیل‌رو برای دبیرستان آکادمی و مدارس اطراف آن، باز کردن خیابان‌های بن‌بست و ایجاد توقفگاه‌های جدید در خیابان‌ها، ایجاد فضای سبز مدرن در نواحی مرکزی شهر، به گونه‌ای که نمای رودخانه وین را زیباتر از پیش به نمایش بگذارد.
	روتردام	هلند	- بهبود دسترسی مردم به مراکز خرید و تجاری شهر. - ایجاد مسیر پیاده‌راه بر اساس مقیاس انسانی باعث حضور مستمر استفاده‌کنندگان و دیدارکنندگان از محیط پیاده می‌شود. - تنوع عملکردها و فعالیت‌های موجود در محدودهٔ پیاده، علاوه بر افزایش مطلوبیت در استفاده از محیط، باعث تجدید حیات و روح‌افزایی فضای پیاده شده و حیات مدنی را در شهر جاری و ساری می‌کند. - توجه به جنبه‌های طراحی و ایجاد چشم‌اندازهای بصری در طول مسیر پیاده. - تناسب و هماهنگی ساختمان‌ها و فروشگاه‌های فضای پیاده که خود یادآور مقیاس انسانی و مردم‌واری در این مسیر پیاده است.
	روین	فرانسه	- ایجاد مسیر پیاده برای بناها و ساختمان‌های تاریخ، تجدید حیات در مرکز شهر و بهبود کیفیت زندگی و سیمای ظاهری شهر است. - توجه به صنعت توریسم و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات لازم برای استفادهٔ گردشگران و دیدارکنندگان از محیط پیاده.
	مونیخ	آلمان	ایجاد پیاده‌راه‌ها، که قسمتی از طرح بازسازی شهر هستند، و بهبود سیمای ظاهری شهر به‌خصوص هستهٔ مربوط به قرون وسطی و رنسانس بعد از جنگ جهانی دوم، تقویت تصویر ذهنی شهر از طریق ایجاد ارتباط بیشتر با آن در هستهٔ تاریخی شهر، افزودن امکاناتی برای ایجاد محیط مطلوب و امن برای مردم و دیدارکنندگان از محیط (شامل مکان‌های سبز، ویترین‌ها، آب‌نماها، سایه‌بان‌ها، نیمکت‌ها، چراغ‌ها، و رستوران‌های فضای باز)، فراهم آوردن تعداد زیاد صندلی در فضای پیاده برای حضور مردم به‌خصوص در هنگام برگزاری مراسم و جشن‌های ملی.

<p>– اهمیت بیشتر مسائل تجارتي و اقتصادي در برابر مراکز خريد جديد در حومه‌ها. – توجه به نوع دسترسي به محدوده‌هاي «مال» از طريق وسايل حمل‌ونقل عمومي و خصوصي، احداث پارکينگ‌ها و سرويس‌هاي ويژه و سهولت دسترسي وسايل نقلیه اضطراري در هر زمان و خدمات‌رسانی و جمع‌آوری زباله‌ها به صورت زماني. – ايجاد هويت از طريق استفاده از تجهيزات خياباني و منظرسازي. – تنوع عملکردهاي موجود در مال به گونه‌اي که پاسخ‌گوي نيازهاي گروه‌هاي مختلف باشند. – فعاليت‌هاي جنبی در کنار خريد جهت بهبود عملکرد تجاري مجموعه. – توجه به امکانات رفاهي و تأمين ايمني استفاده‌کنندگان. – در نظر گرفتن وسايل حمل‌ونقل عمومي در برخی از مسيرهاي پياده. – شکل‌گيري اوليه در مراکز شهري به منظور رقابت با مراکز نوپاي حومه‌ها در اثر رشد بی‌رويه شهرها. – در نظر داشتن فعاليت‌هاي مختلف برای فعال کردن فضا در اغلب ساعات شبانه‌روز.</p>	اوپیکا	واشنگتن، ميامي، شيكاگو و ...	امريكا و كانادا
<p>تقويت جامعه با کمک مشارکت فعال محلات در پيشبرد اهداف و نگاه‌داري، هماهنگ کردن پيشبرد طرح «سبزراه خيابان کارال» با سازمان‌هاي نوسازي دولتي و مردمی در «ايست سايد»، به منظور ارتقای شرايط ايمني، اقتصادي، و اجتماعي. افزايش ايمني و راحتی در پياده‌روها، ايجاد مکان‌هايی برای استفاده مثبت و فعال در خيابان، فراهم آوردن «چشم‌هاي خيابان»، همانند کافه‌ها، بالا بردن سطح کيفی چراغ‌ها در پياده‌روها، شناسايی و گسترش مناطق خاص در طول مسير. ايجاد سرگرمی در حين آمدوشد از ناحیه «سی وال»، کاهش آثار حمل‌ونقل موتوري بر روی عابرین پياده، مسير آيبي و ارتباط با مقاصد مهم، تسهيلات دوچرخه‌سواری (ايجاد خطوط ويژه دوچرخه).</p>	کانادا	ونکوور	
<p>– افزايش بازده و سود اقتصادي در محيط پياده‌روسازي شده. – فقدان مديريت و نظارت محيطی برای اجرای محدوديت عبورومرور در داخل منطقه پياده. – در نظر نگرفتن تسهيلات لازم، از جمله تسهيلات پارکينگ به مقدار کافي و متعاقب آن نبود همکاري مغازه‌داران برای طی مسيری پياده، از وسيله نقلیه تا محل کارشان.</p>	هند	چنای، بنگلور	
<p>– ايجاد پياده‌راه‌ها علاوه بر نظارت و کاهش تراکم ترافیک و نیز ممانعت از تداخل میان ترافیک سواره و پياده به میزان زيادی در کاهش آلودگي‌هاي محيطی مؤثر بوده است. – با ارتقای فرهنگ پياده‌رویی و تشويق عموم به پياده‌رویی به جای استفاده از وسايل نقلیه شخصی، همراه با افزايش جذابيت‌هاي محيطی و بصري، هر روز تعداد زيادی از دیدارکنندگان به این قسمت از شهر جذب می‌شوند. – در نظر گرفتن قسمت‌هايی در پياده‌راه‌ها متناسب با صندلی‌هاي چرخ‌دار و کالسکه‌هاي بچه و نیز در نظر گرفتن تمهيداتي متناسب با افراد ناتوان شنوایی و بينایی. – ارتقای آگاهی‌هاي عمومي در خصوص ايجاد پياده‌راه‌ها به طرق مختلف (رسانه‌هاي گروهی و آموزش‌هاي درسي و ...)</p>	بنگلده	بنگلده	آسيا

به طور کلی می‌توان گفت در ایالات متحده امریکا، گسترش فضاهای پياده با اهدافی ديگر، یعنی احیای اقتصادي مراکز خريد و تسهيل خدمات خرده‌فروشی آغاز گردید اما در سال‌هاي بعد این گرايش به تدریج اهداف اجتماعي وسيع‌تری پيدا کرد، به طوري که برخی از مؤلفان آن را «پياده کردن امريكا» و «انقلاب پياده» یاد کرده‌اند.

اولین گذر پياده در امريكا در سال ۱۹۵۹ در کالامازو و دومین گذر در سال ۱۹۶۰ در ميامیبيچ ايجاد شد، که هدف از احداث این گذرها، همان طور که گفته شد، عمدتاً بازگرداندن حیات اقتصادي دوباره به منطقه تجارتي مرکز شهرها بود.^{۳۳} محورهاي پياده در امريكا با نام «مال»^{۳۴}، که مفهوم روش اعمال محدوديت‌هاي ترافیکي را در بر دارد و عموماً در محوطه‌اي که دامنه آن از یک

نکات کلیدی در زمینه اقدامات پیاده‌راه‌سازی و اقدامات مرتبط با تشویق به پیاده‌روی شهروندان	نام کلان شهر	حوزه و محدوده جغرافیایی
<p>- باززنده‌سازی فضای دو خیابان تربیت و شه‌ریار تبریز در شرایط مساعد و مناسب برای عابرین پیاده با به کار گیری الگوی پیاده‌راه‌سازی.</p> <p>- تنوع رنگ در مصالح به کار رفته در کف‌سازی‌ها و الحاقات دیگر سبب سرزندگی بیشتر فضای پیاده شده است (تجربه تبریز و تهران).</p> <p>- وجود عناصر با هویت تاریخی- فرهنگی و استفاده از آنها با کاربری‌های جدید، که یکی از عوامل مؤثر در باززنده‌سازی فضاهای پیاده کلان‌شهرهای است.</p> <p>- غنی بودن فضای سبز پیاده‌راه و درختان سایه‌دار، سبب می‌شود عابرین در مقابل عوامل جوی بهتر محافظت شوند و احساس امنیت و آسایش در آن بیشتر است (تهران، تبریز، و شیراز) و در مجموع اجرای طرح‌های پیاده‌راه‌سازی، باعث امیدواری مردم و مسئولان در به اجرا درآوردن طرح‌های نوآورانه برای ارتقای کیفیت محیط شهری می‌شود.</p> <p>- پیاده‌راه‌سازی به سبک و سیاق مدرن و امروزی در کلان‌شهرهای کشور کاملاً نوپا و نوظهور است (خیابان پانزده خرداد تهران و جنت مشهد و...).</p>	تهران، تبریز و مشهد	ایران

ت ۳. جدول تجارب کلان‌شهرهای کشور در خصوص پیاده‌راه‌سازی و گسترش پیاده‌روی.

گسترش پیاده‌روی در جدول «ت ۲» ارائه می‌شود. همچنین چکیده تجارب کلان‌شهرهای کشور در زمینه پیاده‌راه‌سازی و گسترش پیاده‌روی در جدول «ت ۳» آمده و برای آشنایی بیشتر با تجربه‌های دیگر در این زمینه، عکس‌هایی از پیاده‌راه‌ها در «ت ۲۲ تا ت ۲۴» ارائه شده است.

۷. شناخت محدوده مطالعات

۷.۱. جایگاه محدوده مطالعات شهر مشهد

محدوده مورد نظر در منطقه یک شهرداری مشهد و در مرکز شهر مشهد قرار دارد. این محدوده از یک طرف (سمت شرق) با مراکز عمده قدیمی شهر مشهد هم‌جوار است (منطقه هشت و دو شهرداری) و از طرف دیگر (سمت غرب) با مناطق و بافت‌های نوساز شهری در ارتباط است. علاوه بر تباين و تمایزات کالبدی- فضایی در نوع بافت شهری مناطق مختلف شهر مشهد، در سطح منطقه یک به لحاظ ساختارهای اجتماعی- فرهنگی و اقتصادی نیز تنوع چشمگیری ملاحظه می‌شود (قلعه آبکوه در مقابل محدوده بلوار سجاد، یا دو انتهای بلوار کلاهدوز). شناخت این تنوع و جایگاه شهری کمک مهمی به حل مسائل شهری مورد تحقیق می‌تواند داشته باشد.

تا چند بلوک خواهد بود، به اجرا در می‌آید و در آن برای اتومبیل شخصی محدودیت عبور و مرور در نظر گرفته شده و در طراحی آن ایجاد محیطی مطبوع از نظر بصری مورد نظر است.^{۳۵}

۶.۳. بررسی تجربیات آسیا

ایجاد پیاده‌راه‌ها در کشورهای آسیایی نیز به دنبال افزایش تراکم و ترافیک در مرکز شهرها که، خود موجب مشکلات بسیاری چه از نظر آلودگی و چه از نظر سیمای ظاهری شهرها به همراه آورده بود، تجربه شد. می‌توان گفت که شهرهای آسیایی نیز از عوارض شهرنشینی و غلبه تفکر اتومبیل‌گرایی بر زندگی افراد مصون نماندند و متولیان آنها به دنبال راه‌هایی برای مقابله با این تفکر و بهبود برنامه‌ریزی و امکانات برای عابرین پیاده بودند. تجارب کشورهای چون هند (تجربه جیپور و چند دیگر و...)، تایلند، و... در آسیا نکات مهمی را در خصوص توجه این کشورها به پیاده‌راه‌سازی و پیاده‌روی در اختیار کارشناسان قرار می‌دهد. بنا بر این صرف نظر از تشریح جزئیات و فرایند تاریخی هر یک از کلان‌شهرهای بین‌المللی (اروپایی، امریکایی، و آسیایی)، که بسیار مبسوط بوده و خارج از حوصله این نوشتار است، به صورتی بسیار فشرده تجارب این کلان‌شهرها در خصوص پیاده‌راه‌سازی و

۳۳. مهندسان مشاور گذرراه، همان، ص ۲۲۱.

34. Mall.

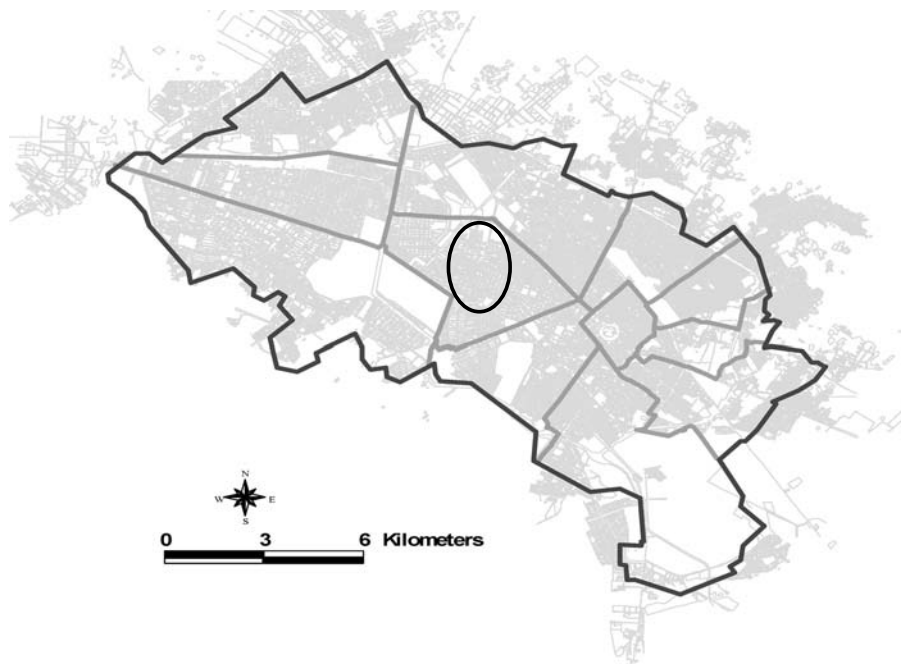
35. S. Kennedy, *New Visions for Down Town, The Community Land Use and Economis (CLUE) Group*, p. 1.

در سطح منطقه‌ای و شهری، مستقر در حاشیه بلوار جانباز و بلوار خیام از جمله مجموعه‌های اداری، تجاری، و نظامی که به صورتی در حاشیه شرقی محدوده مورد مطالعه قرار گرفته‌اند (و نقش کاربری‌ها را در مقیاس منطقه شهری ایفا می‌کنند) قابل بررسی است. در این مجموعه‌ها حجم و طبقات گسترده مراجعان به آنها مشخص است. در عین حال می‌تواند نقش حمایتی یا مکمل و یا تسهیل‌کننده پیاده‌راه‌ها را داشته باشند. (ت ۶)

۲.۲.۷. بررسی نظام کالبد- فضایی محدوده طرح: در

مقایسه با سایر مناطق شهری مشهد (به‌ویژه بافت ارگانیک) و به لحاظ ساختار کالبدی- فضایی، می‌توان اذعان کرد که محدوده طرح بافتی یک‌دست‌تر، با انسجام و پیوستگی بیشتر فضایی دارد و از نظر قدمت ساختمان‌ها و بناها، از جمله بافت‌های تقریباً نوساز شهر قلمداد می‌شود. البته خلاف‌های متعدد شهروندان در این محدوده، نظام فضایی- کالبدی را هم آشفتگی کرده است،

ت ۴. نقشه موقعیت محدوده مطالعه در سطح شهر مشهد.



۲.۷. بررسی ساختار محدوده طرح در سه نظام عملکردی، کالبدی- فضایی و دسترسی

با توجه به موقعیت محدوده مطالعه در سطح شهر مشهد (ت ۴) در ادامه، بررسی نظام عملکردی مورد توجه قرار گرفته است.

۱.۲.۷. بررسی نظام عملکردی محدوده طرح: با بررسی

طرح بالادست (طرح جامع و تفصیلی شهر مشهد) و وضع موجود محدوده طرح، کاربری‌های زیر قابل شناسایی است:

۱.۱.۲.۷. کاربری‌ها و خدمات محله‌ای: با توجه به نظام

سلسله‌مراتبی فضاهای شهری (همسایگی، محله‌ای، ناحیه‌ای، و...) و بر اساس مطالعات پیمایشی و نقشه‌های مرتبط، در سطح محدوده طرح، با عنایت به ویژگی‌های یک محله شهری (شامل کلیه عناصر یک محله اعم از کاربری غالب مسکونی، مراکز محله‌ای، فضاهای آموزشی، فضاهای سبز و پارکها، مراکز تجاری، و مراکز فرهنگی)، در این محدوده حدود هشت الی نه محله قابل بررسی است. البته تعدادی از این محلات، یا بخش‌های مسکونی، به لحاظ وسعت و جداسازی با بخش‌های کاربری عمده شهری (مانند نظامی و انتظامی) فاقد مراکز محله‌ای هستند. به طور خاص شش مرکز محله قابل شناسایی است.

۲.۱.۲.۷. کاربری‌های خدمات ناحیه: با بررسی محدوده

طرح، در مرکز این محدوده و در حاشیه بلوار سجاد یک مرکز تجارت ناحیه‌ای قرار گرفته است. این مرکز، به لحاظ ضوابط بالادست شهری و کالبدی فضایی، در سطح و حجم تجارت ناحیه‌ای است ولی به لحاظ عملکرد در سطح منطقه و شهر نیز سطح عملکرد آن قابل بررسی است. همچنین کاربری ورزشی (مجموعه ورزشی سجاد) در سطح ناحیه هست، که با زمین‌های مختلف ورزشی در سطح ناحیه خدمات‌رسانی می‌کنند. (ت ۵)

۳.۱.۲.۷. کاربری منطقه‌ای و شهری: کاربری‌های متعدد،

۸.۱. شریان‌های اصلی شهری

– **بلوار آزادی:** این بلوار ارتباط‌دهنده دو ورودی شهر مشهد (ورودی از محور قوچان و ورودی از محور نیشابور) است. بدین لحاظ، در کلیه ساعات شبانه‌روز، ترافیک بالایی در سطح شهری و برون‌شهری دارد.

– **بلوار فردوسی و بلوار ملک‌آباد:** هر یک از این دو بلوار (علی‌الخصوص ملک‌آباد) نقش ارتباطی شرق به غرب مشهد را دارند. (همان‌طور که می‌دانیم مشهد به لحاظ فرمی شهری کشیده در جهت شرق به غرب است و جهت عمده توسعه آن به سوی غرب است) بدین لحاظ این دو بلوار ترافیک بالایی دارند.

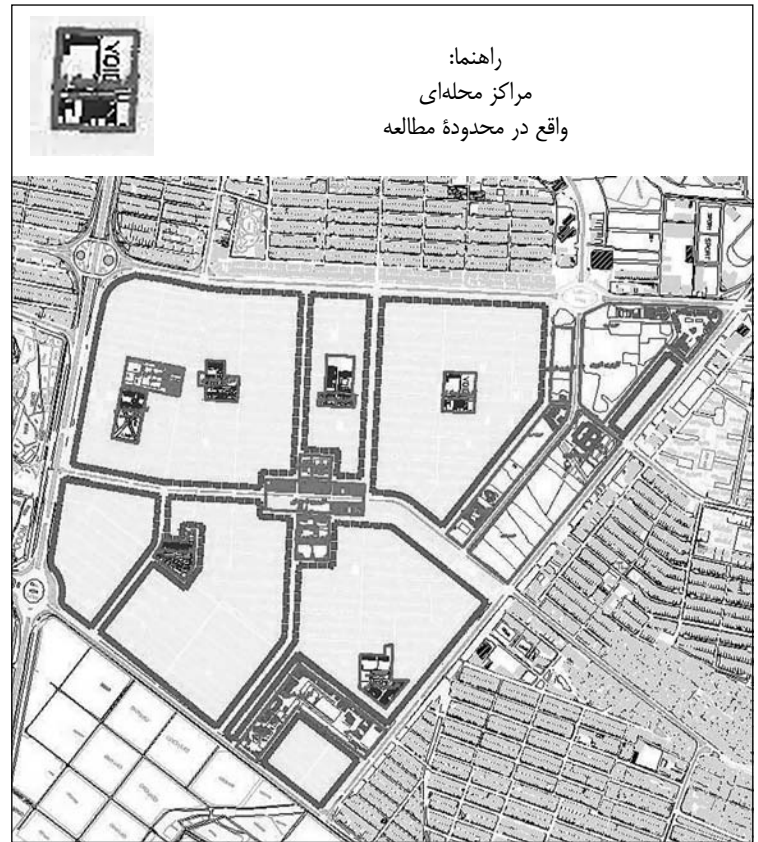
ولی به هر حال این نظام در تصویر «ت ۷» قابل بررسی است. همچنین بافت فرسوده قلعه آبکوه در نزدیکی این محدوده و طرح‌های بالادست دولت در خصوص بافت‌های فرسوده خبر از انجام یک سری پروژه‌های بزرگ مسکونی تجاری می‌دهد که، در آینده نه‌چندان دور تأثیرات عمده‌ای را بر روی محدوده خواهد گذاشت. قطعاً شکوفایی هر چه بیشتر ساختارهای فضایی-کالبدی محدوده طرح کمک به رونق فرهنگی-اجتماعی و اقتصادی خواهد کرد. (ت ۸ و ۹)

۸.۲. بررسی ساختار و سلسله‌مراتب دسترسی شهری

با بررسی محدوده طرح می‌توان سلسله‌مراتب دسترسی را در سه سطح کلی تشریح کرد:

ت ۵. (راست) نقشه کاربری‌ها و خدمات محله‌ای در محدوده مطالعه.

ت ۶ (چپ) نقشه کاربری‌ها و خدمات منطقه‌ای و شهری در محدوده مطالعه.



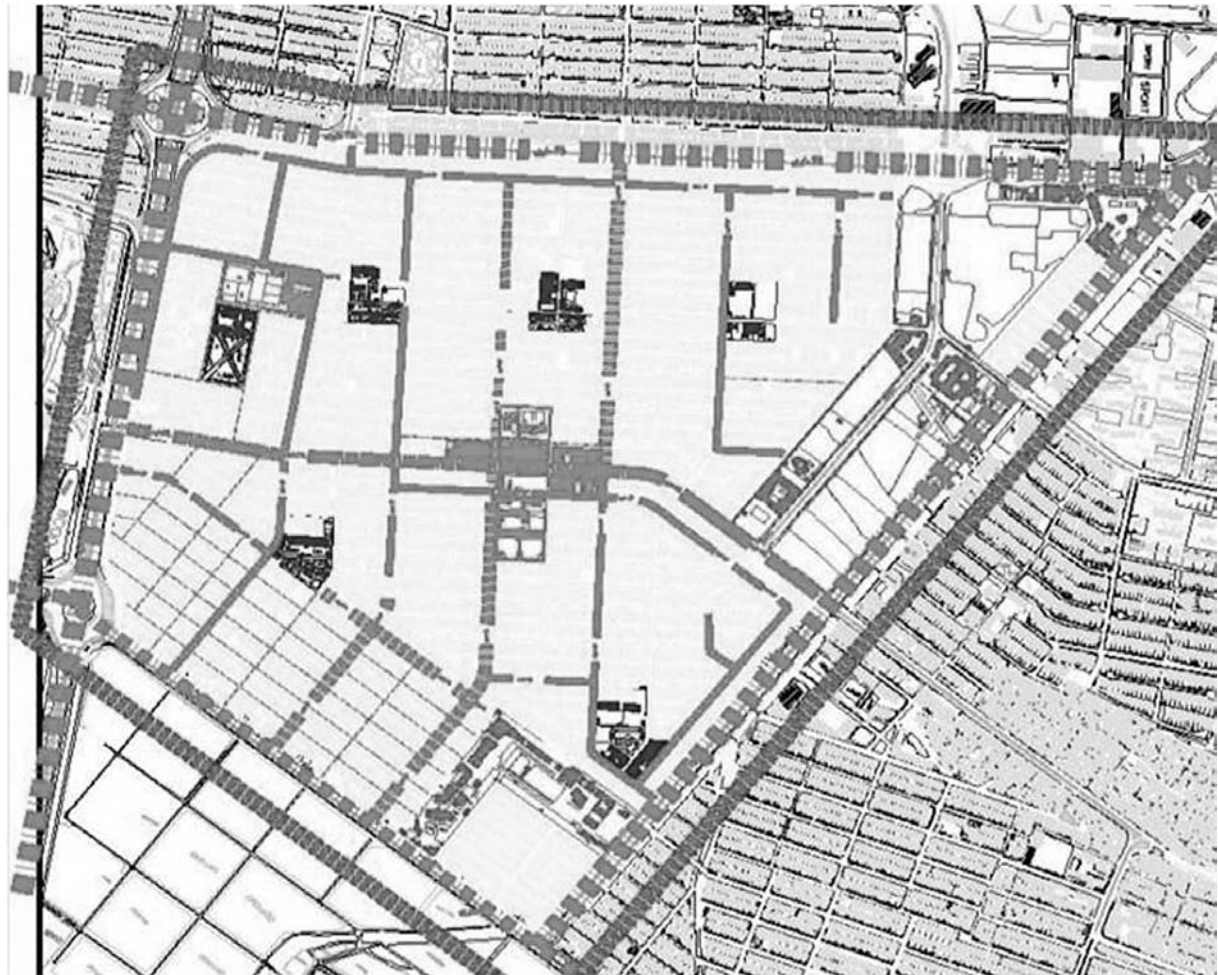
عملکردهای حاشیه‌ای آن کمتر شکل گرفته و با توجه به عرض مناسب آن، ترافیک آن روان و مناسب است، ولی، با شکل‌گیری نهایی کمربند شهری مشهد در آینده، ترافیک بالای خاص خود را خواهد داشت.

۸.۲. خیابان‌های جمع و پخش‌کننده

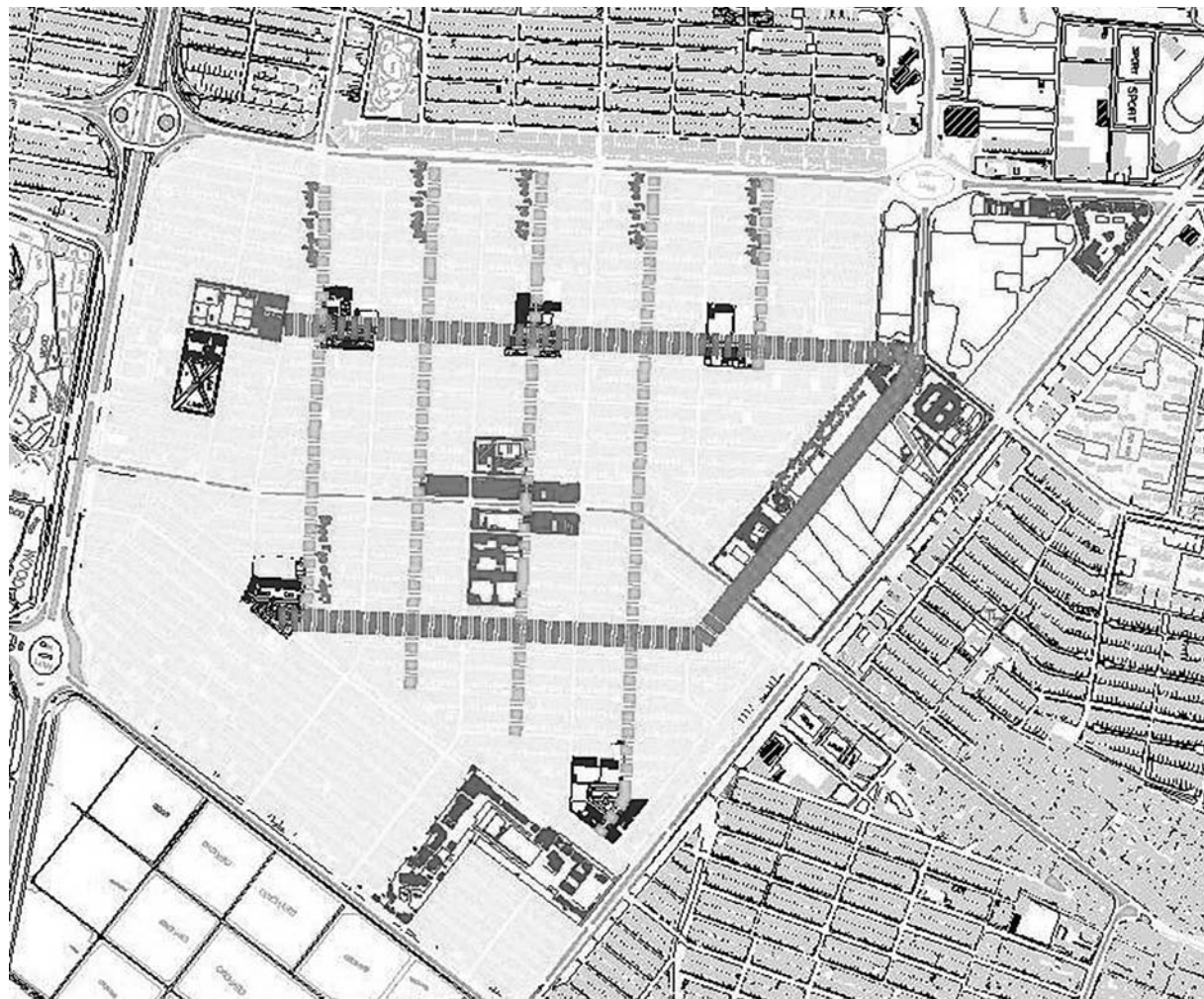
خیابان‌های جمع و پخش‌کننده اصلی در محدوده طرح شامل خیابان‌های این سینا، گلایل، میلاد، بزرگمهر، و بهار است که

- بلوار سجاد: این بلوار نیز در آغاز، از مرکز قدیم شهر مشهد شروع شده و در انتهای خود به بلوار آزادی منتهی می‌شود و همواره حجم ترافیک آن زیاد است (نقش انتقال‌دهنده بار ترافیکی به محورهای برون‌شهری).

- بلوار خیام و جانباز: این دو بلوار در عرض شهر مشهد واقع است و از یک سو، به بلوار ملک‌آباد و از سوی دیگر، به کمربند صدمتری (که نقش برون‌شهری دارد) منتهی می‌شود، ولی در عین حال، به لحاظ اینکه



ت ۷. نقشه ساختار و سلسله‌مراتب دسترسی شهری محدوده مطالعه‌شده.



ت ۸ (بالا) نقشه موقعیت
 قرارگیری و استقرار پیاده‌راه‌های
 محدوده.
 ت ۹ (پایین) چشم‌اندازی از
 پیاده‌راه‌های سجاد مشهد.

ارتباطی، پنج پیاده‌راه (شمال-جنوب) حرکت از شریان‌های اصلی به مرکز محلات را تسریع می‌کند و دو پیاده‌راه (پیاده‌راه‌های شرق-غرب) ارتباط بین مراکز محله‌ای و پیاده‌راه‌های اول را برقرار می‌کنند. به این ترتیب پیاده‌راه‌های فوق‌الذکر در شرایط کنونی به شکل «ت ۱۱» استفاده می‌شود.

۹. یافته‌های تحقیق

(دیدگاه شهروندان در خصوص پیاده‌راه‌ها)

انجام هرگونه تغییر و تحول در ساختارهای شهری، به‌ویژه در ساختارهای کالبدی-فضایی و بهبود کیفیت محیط زیست شهری و زیباسازی و معاصرسازی فضاهای شهری (از جمله پیاده‌راه‌ها)، بدون مشارکت پویا و فعال شهروندان، نتیجه و ثمر مطلوبی نخواهد داشت، زیرا شهر عرصه حضور جمعی شهروندانی است که، در حقیقت مالکان واقعی فضاهای شهری و احیاکنندگان و حافظان آنها و در عین حال بهره‌برداران از این فضاها هستند. بنا بر این با نگرش این‌چنینی در خصوص بهبود کیفی پیاده‌راه‌های محدوده بر آن شدیم، با طرح یک پرسش‌نامه ساختاریافته، دیدگاه و نقطه‌نظرات شهروندان را، با عنایت به

متأسفانه در حال حاضر پیاده‌راه میلاد ۱۲ تا حامد نیز این عملکرد را دارد. خیابان‌هایی نظیر افاقیا، بنفشه، سینا، نیلوفر، حامد، امین، و یاسمن نقش دسترسی‌های سواره به پلاک‌های مسکونی را از طریق فرعی‌ها دارند.

۳.۸. پیاده‌راه‌ها

برای بررسی، شناسایی، و تعیین پیاده‌راه‌ها لازم است ضمن مطالعه و بررسی طرح‌های بالادست منطقه، که محدوده پیاده‌راه‌ها را مشخص می‌کند، به بررسی و مطالعه میدانی و نقش هر پیاده‌راه به لحاظ حرکت سواره و پیاده در شرایط موجود نیز پرداخته شود:

در بررسی و مطالعه طرح‌های بالادست، و مطالعه طرح جامع و تفصیلی شهر مشهد، مشخصات حدودی پیاده‌راه‌های جدول «ت ۱۰» را به دست می‌دهد.

با توجه به بررسی هفت پیاده‌راه، یا به تعبیری پنج پیاده‌راه شامل ابریشم، زنبق، لاله، شقایق، مولوی-مرجان، در جهت شمال به جنوب و دو پیاده‌راه در جهت شرق به غرب (گلریز و میلاد ۱۲)، که عمود بر پنج پیاده‌راه اول است، به لحاظ نقش

ت ۱۰. جدول موقعیت استقرار و مشخصات پیاده‌راه‌های محدوده مطالعه.

ردیف	پیاده‌راه	طول پیاده‌راه (متر)	عرض پیاده‌راه (متر)	موقعیت	جهت کشیدگی
۱	پیاده‌راه مولوی	۷۰۲	۱۲	حد فاصل خیابان ابن سینا تا بلوار سجاد	شمال-جنوب
۲	پیاده‌راه مرجان	۳۲۰	۱۲	حد فاصل بلوار سجاد تا پارک جامی	شمال-جنوب
۳	پیاده‌راه شقایق	۱۱۸۸	۸۷	حد فاصل بلوار فردوسی تا بلوار سجاد (بخش شمالی) حد فاصل بلوار سجاد تا انتهای شقایق (بخش جنوبی)	شمال-جنوب
۴	پیاده‌راه لاله	۱۲۸۸	۶ الی ۱۰ (متغییر)	حد فاصل بلوار فردوسی تا بلوار سجاد (بخش شمالی) حد فاصل بلوار سجاد تا انتهای لاله (بخش جنوبی)	شمال-جنوب
۵	پیاده‌راه زنبق	۱۵۳۱	۷ ۱۲	حد فاصل بلوار فردوسی تا بلوار سجاد (بخش شمالی) حد فاصل بلوار سجاد تا مرکز محله بهزاد (بخش جنوبی)	شمال-جنوب
۶	پیاده‌راه ابریشم	۳۷۸	۱۲	حد فاصل خیابان ابن سینا تا پارک بنفشه	
۷	پیاده‌راه گلریز	۱۱۲۲	۱۲	حد فاصل ورودی خیابان گلریز تا پارک جامی	شرق-غرب
۸	پیاده‌راه میلاد ۱۲	۱۴۳۷	۱۲	حد فاصل میلاد ۱۲ تا حامد (روبه‌روی مجتمع ورزشی)	شرق-غرب

تفاوت‌های سنی و جنسی، پایگاه اقتصادی و اجتماعی، و...، در خصوص پیاده‌راه‌های محدوده بلوار سجاد در وضع کنونی و آتی گویا شویم و از طریق پردازش و تجربه و تحلیل اطلاعات حاصل، راهکارها و راهبردهای (توصیه‌ها) ارزشمندی را به مدیران شهری (در سطح کلان‌شهر مشهد و شهرداری منطقه)، برای اتخاذ استراتژی‌های کارآمد در زمینه زیباسازی، معاصرسازی، هویت‌بخشی، و احیای سطح فضاهای پیاده محدوده عرضه کنیم.

۳.۱.۹. تحلیل متغیر وضعیت تحصیلات: هشت درصد پاسخ‌گویان پرسش‌نامه‌ها تحصیلاتی کمتر از دیپلم، ۲۳ درصد دیپلم، ۶۲ درصد تحصیلات کاردانی یا کارشناسی، و ۷ درصد دارای تحصیلاتی در حد کارشناسی ارشد و دکترا داشته‌اند. بدین ترتیب درمی‌یابیم که اکثریت قاطع پاسخ‌دهندگان (نزدیک به ۷۰ درصد) دارای تحصیلات دانشگاهی بوده‌اند (تحصیلات بیشتر از دیپلم).

۱.۹. مشخصات کلی پاسخ‌دهندگان

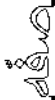
۱.۱.۹. تحلیل متغیر سن: میانگین سن پاسخ‌گویان ۴۲ سال و کمترین سن و بیشترین سن آنان به ترتیب ۱۶ و ۷۸ سال است.

۴.۱.۹. تحلیل متغیر شغل: ۳۱ درصد پاسخ‌گویان کارمند (سازمان‌ها، ارگان‌ها، و نهادهای دولتی)، ۱۴ درصد در بخش خصوصی (شرکت‌های خصوصی، کارخانه‌ها و کارگاه‌ها، و...)، ۲۵ درصد در بخش آزاد (عموماً کسبه و بازاری)، و ۳۰ درصد نیز در سایر مشاغل (اعم از رسمی یا غیر رسمی مثل واسطه‌گری، کشاورزی، دریافت مستمری، و...) مشغول به کار هستند.

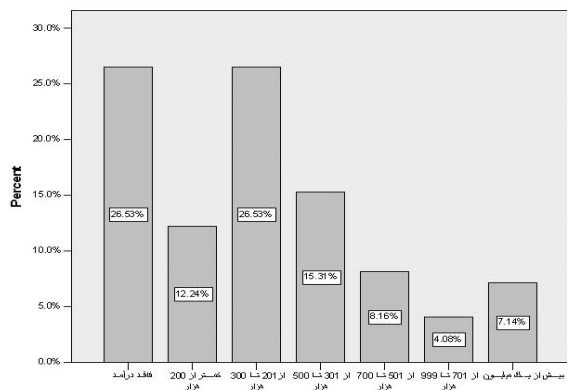
۲.۱.۹. تحلیل متغیر جنسیت: ۶۵ درصد پاسخ‌گویان را مردان و ۳۵ درصد را زنان تشکیل داده‌اند.

ت ۱۱. جدول نوع استفاده و کاربری کنونی پیاده‌راه‌های محدوده.

توضیح	نوع کاربری عابر	مولوی
از سمت خیابان ابن سینا حرکت سواره مسدود است، ولی از جهت پارک نیلوفر به سمت شمال حرکت مجاز است. همچنین از سمت پارک نیلوفر مسدود، ولی از سمت سجاد حرکت سواره مقدور است.	پیاده‌راه	مولوی
از سمت پارک مرجان مسدود، ولی از سمت بلوار سجاد حرکت سواره میسر است.	پیاده‌راه (تلفیق سواره- پیاده)	مرجان
حد فاصل بلوار فردوسی تا سجاد (به جز محدوده نزدیک بلوار سجاد، که نقش پارکینگ دارد) به طور کامل پیاده است. حد فاصل انتهای بلوار سجاد تا انتهای شقایق (به جز محدود بلوار سجاد که نقش پارکینگ دارد).	پیاده‌راه	شقایق
بخش شمالی و ورودی از بلوار فردوسی به صورت پیاده‌راه است، ولی حد فاصل ابن سینا، بهار ۱۰ سواره است. حد جنوبی پارک لاله تا بلوار سجاد بیشتر پیاده‌راه است. بخش جنوبی پیاده‌راه لاله اکثر پیاده‌راه است، ولی هر چه به انتها نزدیک می‌شویم، به دلیل وجود تعدادی از واحدهای مسکونی آپارتمانی، بیشتر به صورت پارکینگ استفاده می‌شود.	پیاده‌راه پیاده‌راه پیاده‌راه	لاله
بخش شمالی زنبق تا بلوار سجاد پیاده‌راه است. بخش جنوبی زنبق، با توجه به عرض زیاد آن و مسدود بودن در انتهای آن، پیاده‌راه است، ولی تعدادی از خیابان‌های فرعی به آن دسترسی دارند.	پیاده‌راه پیاده‌راه	زنبق
با توجه به مسدود بودن ابتدای آن از ابن سینا تا حد پارک بنفشه بیشتر نقش پیاده‌راه دارد.	پیاده‌راه	ابریشم
با توجه به این که در انتها و در طول مسیر چند نقطه مسدود شده است، حرکت عابر پیاده متصور است، ولی به لحاظ اینکه ورودی آن برای عبور سواره باز است و از سمت بزرگمهر به سمت غرب نیز نقش سواره دارد. علی‌رغم مسدود بودن انتهای مسیر- کاربری غالب مسیر سواره است.	سواره	گلریز
متأسفانه این مسیر کلاً ماهیت خود را از دست داده است و به مسیر سواره تبدیل شده است.	سواره	حامد



ت ۱۲. نمودار وضعیت درآمد
 ت ۱۳. جدول مهم‌ترین مشکلات
 و معضلات کنونی هر یک از
 پیاده‌راه‌ها، بر اساس دیدگاه
 شهروندان



۵.۱.۹. تحلیل متغیر وضعیت تاهل: ۷۶ درصد از پاسخ‌گویان را افراد متأهل، ۲۳ درصد را افراد مجرد و یک درصد را افراد مطلقه تشکیل داده‌اند، بنابراین اکثریت پاسخ‌گویان متأهل هستند.

۶.۱.۹. تحلیل متغیر وضعیت درآمد: وضعیت درآمد پاسخ‌گویان مطابق نمودار «ت ۱۲» است.

بدین ترتیب ۲۷ درصد پاسخ‌گویان فاقد درآمد (بیکار یا جویای کار، زنان خانه‌دار، محصلین و دانشجویان، ...)، ۱۲ درصد کمتر از ۲۰۰ هزار تومان در ماه، ۲۷ درصد بین ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار تومان در

مهم‌ترین مشکلات پیاده‌راه‌های محدوده (درصد)				درصد کل پیاده‌راه‌ها	نوع مشکلات و معضلات پیاده‌راه‌ها
پیاده‌راه ابریشم	پیاده‌راه شقایق	پیاده‌راه زنبق	پیاده‌راه لاله		
۱۷	۳۲	۲۴	۲۸	۱۸	پارک دائمی خودروهای شخصی و اشغال فضای حرکت پیاده (تبدیل پیاده‌راه به پارکینگ عمومی)
۱۶	۳۷	۲۴	۲۳	۲۴/۳	کمبود پارکینگ‌های عمومی و طبقاتی در طول پیاده‌راه.
۱۲	۳۷	۲۹	۲۲	۱۷	کمبود فضاهای سبز و استفاده نامناسب از پوشش گیاهی (درخت، گل و گیاه، ...)
۱۶	۳۸	۲۷	۱۹	۲۱/۳	طراحی نامناسب پیاده‌راه
۱۶	۳۳	۲۸	۲۳	۱۶	آشفتگی بصری (مثل نبود تناسب بین اندازه ساختمان‌های حاشیه پیاده‌راه، ناماسازی نامناسب ساختمان‌ها، پیش‌آمدگی برخی ساختمان‌ها و تورفتگی برخی دیگر، ...)
۱۶	۳۴	۳۲	۱۸	۲۲	وضعیت نامناسب مبلمان شهری (چراغ‌های برقی، نیمکت، تابلوها، دکاه‌ها، ...)
۱۹	۳۱	۳۰	۲۱	۲۹/۵	فقدان امنیت اجتماعی (مثل تجمع افراد بزهکار، فروش مواد مخدر، ...)
۱۸	۳۱	۳۰	۲۱	۲۸/۸	نورپردازی نامناسب در شب و ایجاد فضاهای ناامن (فضاهای بدون دفاع)
۲۱	۳۷	۱۹	۲۴	۱۷	تلنبر زباله‌های شهری در بخش‌هایی از پیاده‌راه و مشکلات بهداشتی آن
۱۲	۳۵	۱۹	۳۵	۶/۵	استفاده از پیاده‌راه برای انبار موقت کالاها و اجناس کسبه و سد معبر
۱۴	۴۱	۱۹	۲۷	۱۴/۸	عبورومرور غیر قانونی خودروهای شخصی
۱۰	۳۵	۳۰	۲۵	۲۲/۳	فقدان فضایی مناسب برای نشستن و استراحت کردن و یا گفتمان دوستانه
۱۳	۳۳	۲۸	۲۶	۲۱/۳	فقدان جذابیت در پیاده‌راه برای گذران اوقات فراغت (مثل قدم زدن، نرمش کردن صبحگاهی، ...)
۱۵	۳۷	۲۴	۲۴	۱۶/۸	فقدان خرده‌فروشی‌های مورد نیاز این فضاها (مثل بستنی‌فروشی، گل‌فروشی، پیتزافروشی، ...)
۱۹	۳۲	۲۶	۲۳	۲۵/۵	وضعیت نامناسب کف‌سازی و آسفالت ...
۱۵	۳۵	۲۷	۲۳	۱۵/۵	فقدان دید مناسب به خیابان‌های اصلی و ترس دائمی از تصادف‌های احتمالی
۱۸	۳۹	۲۲	۲۱	۱۹/۳	رنگ‌آمیزی نامناسب بدنه‌ها و ...
۱۹	۳۸	۲۱	۲۲	۱۸/۳	تبلیغات شهری و محیطی نامناسب بر روی جداره ساختمان‌ها، مغازه‌ها، ساختمان‌های نیمه‌تمام، ...

ماه، ۱۵ درصد بین ۳۰۰ تا ۵۰۰ هزار تومان در ماه، ۸ درصد بین ۵۰۰ تا ۷۰۰ هزار تومان در ماه، ۴ درصد بین ۷۰۰ تا ۹۹۹ هزار تومان و ۷ درصد نیز بیش از یک میلیون تومان در ماه درآمد داشته‌اند. نکته‌ی حایز اهمیت این است که، ۲۱ درصد افراد درآمد ماهیانه بیش از ۵۰۰ هزار تومان در ماه دارند. البته، با عنایت به موقعیت جغرافیایی بلوار سجاد در سطح شهر مشهد (منطقه سکونت طبقات مرفه) و اسکان دهک‌های پردرآمدی در محدوده طرح، این میزان درآمد طبیعی است.

۲.۹. مهم‌ترین مشکلات و معضلات کنونی پیاده‌راه‌ها

اولویت‌بندی مشکلات و معضلات پیاده‌راه‌های محدوده از «ت ۱۳» قابل استنتاج است. همچنین در عکس‌های «ت ۱۴» برخی معضلات و مشکلات پیاده‌راه‌های محدوده دیده می‌شود.

۳.۹. مهم‌ترین اقداماتی که شهرداری برای بهبود وضعیت پیاده‌راه‌ها باید انجام دهد^{۳۶}

مهم‌ترین اقداماتی که، شهرداری مشهد برای پیاده‌راه‌های محدوده و بهبود شرایط آن باید انجام دهد (اولویت‌بندی اقدامات شهرداری) بر اساس «ت ۱۵» قابل استنتاج است.

۴.۹. نقش‌ها و عملکردها و استفاده‌کنندگان

۱.۴.۹. نقش‌ها و عملکردها در شرایط کنونی و حال حاضر در «ت ۱۶» دیدگاه شهروندان در خصوص نقش‌ها و عملکردهای کنونی پیاده‌راه‌های محدوده منعکس شده است.

۲.۴.۹. نقش‌ها و عملکردهای آینده

با عنایت به شفاف بودن دیدگاه شهروندان در خصوص نقش‌ها و عملکردهای آتی پیاده‌راه‌ها، نتایج آماری حاصل را طی جدول «ت ۱۷» ارائه می‌کنیم.



۳۶. با توجه به کثرت مشکلات و معضلات پیاده‌راه‌های محدوده، قاعدتاً اقدامات بهبود عملکرد، فضاها و خدمات مورد نیاز پیاده‌راه‌های محدوده نیز موارد چندی را تشکیل خواهد داد بهمین خاطر این امکان به شهروندان داده شد تا مهم‌ترین اقدامات مورد نیاز هر یک از پیاده‌راه‌های محدوده را بر اساس میزان آگاهی و دانش و شناخت خویش ارائه دهند.

ت ۱۴. برخی از معضلات پیاده‌راه‌های سجاد مشهد:
 - خطر برخورد سواره با پیاده؛
 - فضاهای بدون دفاع شهری؛
 - پارک دائمی اتومبیل و موتورسیکلت در تمام پیاده‌راه‌ها.



۳.۴.۹. بررسی گروه‌های استفاده‌کننده از پیاده‌راه‌های محدودده (به لحاظ سنی و جنسی) در شرایط کنونی

همان‌گونه که در «ت ۱۸» ملاحظه می‌شود، در شرایط موجود، کلیه گروه‌های سنی از پیاده‌راه‌های محدودده استفاده می‌کنند، در این میان فراوانی استفاده‌کنندگان مرد کمی بیش از بانوان است

(۵۴ در مقابل ۴۶ درصد) در هر گروه نیز (مردان و زنان) جوانان عمده‌ترین گروه سنتی بهره‌بردار از پیاده‌راه‌های محدودده هستند و پس از آنان گروه بزرگسالان قرار دارند، در میان مردان گروه سنی جوانان حدود دو برابر گروه سنی بزرگسالان و سه برابر گروه سنی سال‌خوردگان از پیاده‌راه‌های محدودده استفاده

مهمترین اقدامات لازم پیاده‌راه‌ها از دیدگاه شهروندان (درصد)	کل پیاده‌راه‌ها (درصد)			اقدامات و عملکردهای لازم برای بهبود وضعیت پیاده‌راه‌ها
	پیاده‌راه لاله	پیاده‌راه زنبق	پیاده‌راه نسقایق	
۱۸	۲۲	۲۵	۳۵	احداث پارکینگ طبقاتی و تشویق به احداث پارکینگ عمومی (حل مشکل پارکینگ)
۱۷	۲۳	۲۵	۳۵	طراحی مجدد پیاده‌راه (توسط شهرسازان، طراحان شهری، و معماران)
۱۳	۲۵	۲۸	۳۴	استفاده از گونه‌های گیاهی زیبا، سازگار با محیط، دل‌انگیز، ... و
۱۶	۲۰	۳۰	۳۴	استفاده از مبلمان شهری مناسب
۱۸	۲۴	۱۹	۳۹	سامان‌دهی تبلیغات شهری، تابلوها، بیلبوردها، ...
۱۹	۲۲	۳۰	۳۰	برقراری امنیت اجتماعی
۱۶	۲۵	۲۷	۳۳	بهسازی کف معابر، آسفالت خیابان، ...
۱۴	۲۲	۲۷	۳۷	توجه به رنگ‌آمیزی جدید و روان‌شناسی رنگ در فضاهای پیاده
۱۱	۲۶	۲۴	۳۹	ایجاد موانع در ورودی و خروجی پیاده‌راه برای جلوگیری از ورود اتومبیل به این فضاها
۱۶	۲۳	۲۵	۳۶	ایجاد فضاهای استراحت و نشستن در طول پیاده‌راه
۱۶	۲۲	۲۹	۳۳	استفاده از نورپردازی مناسب، به‌ویژه در شب‌ها
۷	۲۴	۲۷	۴۲	ایجاد فضاهای خاطره‌انگیز گفتمان، پلازاهای شهری، ...
۱۱	۲۸	۲۶	۳۵	توجه به معماری سنتی و بومی
۱۴	۲۸	۲۳	۳۴	ایجاد دکه‌ها و باجه‌های فروش مواد غذایی سالم، نوشیدنی، توزیع نشریات و جراید، ...
۱۵	۲۳	۲۵	۳۷	استفاده از موسیقی مناسب (در صورت امکان برگزاری موسیقی زنده)
۱۶	۱۹	۲۱	۴۴	ایجاد بازارهای سنتی یا بازارهای هفتگی و فروش محصولات صنایع دستی، هنری، ...
۱۱	۲۴	۲۸	۳۷	گسترش واحدهای تجاری خرده‌فروشی

ت ۱۵. مهم‌ترین اقدامات شهرداری مشهد و سایر سازمان‌ها و نهادهای دولتی و بخش خصوصی برای بهبود وضعیت پیاده‌راه‌ها.

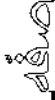


پیاده‌راه‌ها به طور خاص				درصد کل پیاده‌راه‌ها	نقش و عملکردهای کنونی پیاده‌راه‌ها (از منظر شهروندان)
پیاده‌راه ابریشم	پیاده‌راه شقایق	پیاده‌راه زنبق	پیاده‌راه لاله		
۳۳	۲۱	۲۸	۱۹	۱۰/۸	مکان استراحت
۲۲	۲۳	۲۹	۲۴	۱۰/۵	مکان بازی و سرگرمی
۲۷	۳۹	۲۰	۱۴	۱۱	فضای سبز تفریحی
۲۰	۴۰	۳۰	۱۰	۵	فضای تجاری- تفریحی
۲۲	۲۲	۱۱	۴۴	۲/۳	محل عرضه آثار فرهنگی- هنری
۱۷	۲۷	۲۵	۳۰	۱۵/۸	پیوند فضاهای شهری
۱۴	۳۰	۲۴	۳۲	۱۶	نقش ترافیکی

پیاده‌راه‌ها به طور خاص				درصد کل پیاده‌راه‌ها	نقش و عملکردهای آتی پیاده‌راه‌ها (از منظر شهروندان)
پیاده‌راه ابریشم	پیاده‌راه شقایق	پیاده‌راه زنبق	پیاده‌راه لاله		
۲۰	۳۴	۲۵	۲۱	۲۶/۸	مکان استراحت
۱۹	۳۵	۲۵	۲۱	۲۰	مکان بازی و سرگرمی
۱۶	۳۴	۲۶	۲۴	۲۴	فضای سبز تفریحی
۱۸	۴۰	۱۸	۲۴	۱۲/۵	فضای تجاری- تفریحی
۱۹	۳۹	۲۳	۱۹	۱۵/۵	محل عرضه آثار فرهنگی- هنری
۱۴	۳۰	۳۰	۲۵	۱۹/۸	پیوند فضاهای شهری
۱۶	۳۰	۲۹	۲۵	۱۷/۳	نقش ترافیکی

ت ۱۶. (بالا) دیدگاه شهروندان در خصوص نقش‌ها و عملکردهای کنونی پیاده‌راه‌های محدوده. ت ۱۷. (میان) دیدگاه شهروندان در خصوص نقش‌ها و عملکردهای آتی پیاده‌راه‌های محدوده. ت ۱۸. (پایین) درصد استفاده‌کنندگان از پیاده‌راه‌ها در شرایط کنونی (گروه‌های سنی و جنسی).

استفاده‌کنندگان کنونی (وضع موجود)										نام پیاده‌راه
زنان (درصد)					مردان (درصد)					
جمع	سال‌خوردگان (افراد مسن)	بزرگ‌سالان	جوانان	کودکان و نوجوانان	جمع	سال‌خوردگان (افراد مسن)	بزرگ‌سالان	جوانان	کودکان و نوجوانان	
۴۶/۲	۸/۸۳	۱۱/۵	۱۷/۹	۷/۸۷	۵۳/۷۵	۷/۱۵	۱۲/۹۵	۲۳/۹	۹/۷۵	کل پیاده‌راه‌ها
۴۴/۳	۷/۵۳	۱۳	۱۶/۱	۹	۵۵/۷	۵/۱	۱۴	۲۴/۶	۱۲	پیاده‌راه لاله
۴۳	۱۰	۱۲	۱۵	۶	۵۷/۲	۱۱/۷	۱۲/۲	۲۵	۸/۳	پیاده‌راه زنبق
۴۹/۹	۸/۹	۱۲/۸	۲۱	۷/۲	۵۰/۱	۴	۱۰/۶	۲۸	۷/۵	پیاده‌راه شقایق
۴۸	۸/۹	۱۴/۳	۱۸/۳	۶/۵	۵۲	۷/۸	۱۵	۱۸	۱۱/۲	پیاده‌راه ابریشم



می‌کنند. این نسبت‌ها در گروه‌های سنی بانوان تعدیل بیشتری دارد. در هر دو گروه (زنان و مردان) کودکان و نوجوانان، کمترین میزان استفاده را از پیاده‌راه‌ها می‌کنند. از شهروندان خواسته شد تا استفاده‌کنندگان آتی پیاده‌راه‌ها را بر اساس گروه‌های سنی و جنسی معرفی کنند. نتایج آماری نظرات در جدول «ت ۱۹» انعکاس یافته است.

نام پیاده‌راه	استفاده‌کنندگان (وضع آتی)									
	مردان (درصد)				زنان (درصد)				جمع	
	کودکان و نوجوانان	جوانان	بزرگسالان	سال‌خوردگان (افراد مسن)	کودکان و نوجوانان	جوانان	بزرگسالان	سال‌خوردگان (افراد مسن)		
کل پیاده‌راه‌ها	۹/۹	۱۶/۷	۱۳/۴	۹/۱	۴۹/۱	۱۰/۵	۱۷	۱۴/۱	۹/۴	۵۱
پیاده‌راه لاله	۱۰/۹	۱۶/۵	۱۴	۹/۵	۵۰/۹	۱۰/۲	۱۸	۱۲	۹	۴۹/۲
پیاده‌راه زنبق	۹/۱	۱۷/۳	۱۲/۶	۱۰/۸	۴۹/۸	۱۱/۵	۱۳/۶	۱۴/۵	۱۰/۶	۵۰/۲
پیاده‌راه شقایق	۱۱	۱۵/۸	۱۳	۸/۸	۴۸/۶	۹/۹	۱۹	۱۴	۸/۵	۵۱/۴
پیاده‌راه ابریشم	۸/۶	۱۷/۱	۱۴	۷	۴۶/۷	۱۰/۵	۱۷/۴	۱۶	۹/۴	۵۳/۳

ت ۱۹. (بالا) جدول درصد استفاده‌کنندگان از پیاده‌راه‌ها در شرایط آینده (گروه‌های سنی و جنسی).
ت ۲۰. (پایین) جدول کاربری‌های لازم (فضاهای قابل احداث) در محدوده پیاده‌راه‌ها از منظر شهروندان.

نوع کاربری (فضاهای قابل احداث)														نام پیاده‌راه	
هیچ کاربری مورد نیاز نیست	سایر موارد ذکر کنید	مرکز عرضه گل و گیاه	مرکز فروش محصولات هنری، صنایع دستی و...	رستوران و واحدهای پذیرایی	سینما	خدمات درمانی اولیه	پارک یا محوطه‌های سبز	عابر بانک	سرویس‌های بهداشتی	آب‌خوری	واحد تجاری خرده‌فروشی	مرکز اینترنتی	دکه فروش جراید و نشریات	مرکز فرهنگی	کل پیاده‌راه‌ها
۰/۲۵	—	۱۹	۱۴	۱۰/۳	۸	۱۹/۳	۲۲/۵	۱۵/۸	۲۲/۵	۲۴	۱۰/۳	۱۴/۸	۱۷/۸	۱۴/۸	
۰	—	۲۶	۲۳	۲۴	۲۲	۲۵	۲۴	۲۱	۲۴	۲۲	۲۴	۲۰	۲۱	۲۰	
۲	—	۱۷	۱۸	۲۲	۱۶	۲۱	۲۴	۱۴	۲۲	۲۳	۲۷	۱۷	۲۳	۱۹	
۰	—	۳۶	۳۸	۳۴	۴۷	۴۳	۳۷	۴۱	۳۸	۳۶	۴۴	۴۷	۴۱	۴۲	
۰	—	۲۱	۲۱	۲۰	۱۶	۱۲	۱۴	۲۴	۱۶	۱۹	۵	۱۵	۱۵	۱۹	

۹.۴.۴. کاربری‌های لازم (فضاهای قابل احداث) در محدوده پیاده‌راه‌ها از منظر شهروندان

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود قریب ۱۰۰ درصد شهروندان حداقل به یک نوع کاربری یا فضای قابل احداث برای بهسازی و زیباسازی پیاده‌راه‌ها اشاره کرده‌اند. توجه به تأکید شهروندان بر خدمات بهداشتی و نظافتی، و ایجاد امنیت در اولویت تقاضاهای آنان دیده می‌شود.

۹.۴.۵. ارگان‌ها و سازمان‌های مؤثر در بهبود وضعیت پیاده‌راه به جز شهرداری

حدود نیمی از شهروندان (۴۷/۴ درصد) معتقدند، به جز شهرداری مشهد و بالأخص شهرداری منطقه یک، سازمان‌ها، نهادها، و ارگان‌های دولتی و بخش‌های خصوصی نیز در بهبود وضعیت پیاده‌راه‌های محدوده نقش مؤثری دارند. نیروی انتظامی، سازمان مسکن و شهرسازی، اهالی و سکنه محدوده، و شرکت آب منطقه‌ای و آستان قدس، نقش مهم و مؤثری در ارتقای کیفیت محیطی فضاهای پیاده و به‌ویژه پیاده‌راه‌های منطقه دارند (از دیدگاه شهروندان پاسخ‌گو)، بنا بر این باید تمهیداتی فراهم شود (توسط شهرداری منطقه) تا از توان و قابلیت هر یک از این سازمان‌ها برای بهبود عملکرد پیاده‌راه‌ها به طور مطلوبی استفاده شود.

توجه به استفاده‌کنندگان آتی پیاده‌راه‌های محدوده از نظر برنامه‌ریزی بازدیدکنندگان، نوع خدمات و سطح آن، نوع فضاها و تأسیسات لازم محدوده، و... اهمیت بسیاری دارد. همان‌گونه که در جدول «ت ۱۹» نیز مشاهده می‌شود، مهم‌ترین استفاده‌کنندگان آتی کلیه پیاده‌راه‌ها را در هر دو گروه (زنان و مردان) جوانان تشکیل می‌دهند (حدود ۱۷ درصد) و پس از این گروه، بزرگ‌سالان قرار دارند.

نگاهی به «ت ۱۹» و مقایسه آن با «ت ۱۸» چنین روشن می‌کند که:

۱. هم در شرایط فعلی و هم در آینده عمده‌ترین استفاده‌کنندگان پیاده‌راه‌ها را جوانان و بزرگ‌سالان تشکیل می‌دهند؛
۲. میزان استفاده کودکان و نوجوانان از پیاده‌راه‌های آتی نسبت به شرایط حاضر افزایش یافته و این گروه سنی، استفاده‌کنندگان مهم‌تری نسبت به سال‌خوردگان (هم در مردان و هم در زنان) خواهند بود (در حال حاضر سال‌خوردگان بیش از کودکان و نوجوانان از پیاده‌راه‌های محدوده بهره می‌برند)؛
۳. بین استفاده‌کنندگان آتی پیاده‌راه‌ها، به لحاظ گروه‌های سنی و جنسی، تعادل بیشتری نسبت به شرایط کنونی ملاحظه می‌شود (فاصله‌ها کمتر شده است). (ت ۲۰)

موافق و مخالف		نوع مشارکت شهروندان	ردیف
مخالف	موافق		
۳۲/۱	۶۷/۹	کمک فکری و فنی و تخصصی به کارشناسان شهرداری	۱
۶۱/۴	۳۸/۶	ارائه کمک مالی جهت تجهیز و بهبود کیفیت پیاده‌راه‌ها	۲
۲۹/۴	۷۰/۶	مطرح کردن پیشنهادات مستمر	۳
۴۸/۱	۵۱/۹	همکاری عملی و اجرایی	۴
۲۰/۲	۷۹/۸	رعایت قوانین و مقررات مرتبط با محدوده طرح	۵
۷۴/۷	۲۵/۳	تمایل به سرمایه‌گذاری و مشارکت در سرمایه‌گذاری طرح‌های اجرایی محدوده	۶

ت ۲۱. جدول نوع مشارکت شهروندان در زمینه بهبود عملکرد پیاده‌راه‌ها.

۱۱. نکات مهم در نظرسنجی شهروندان منطقه یک مشهد در خصوص پیاده‌راه‌ها

در نتایج حاصل از نظرسنجی شهروندان منطقه یک مشهد به نکات مهمی برمی‌خوریم:

- در میان نقش‌ها و عملکردهای آتی پیاده‌راه‌های محدوده، نقش و عملکرد تفریحی و گذران اوقات فراغت از منظر شهروندان اهمیتی به مراتب بیشتر از سایر کارکردها دارد.
- از دیدگاه شهروندان مهم‌ترین مشکلات و چالش‌های کنونی پیاده‌راه‌های محدوده (در کل پیاده‌راه‌ها) در ابتدا مباحث امنیتی (امنیت اجتماعی و امنیت شهری) است و باید، برای بهبود وضعیت امنیتی پیاده‌راه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مرتبط اقدامات لازم را صورت دهند.
- بهتر است، برای حل چالش‌ها و تنگناهای پیاده‌راه‌های محدوده، برای هر یک از پیاده‌راه‌ها، اولویت‌بندی اظهاری شهروندان با دیدگاه کارشناسی مدیریت شهری تلفیق و سپس اقدامات لازم صورت پذیرد.
- در حال حاضر، در میان نقش‌هایی که پیاده‌راه‌ها می‌توانند ایفا کنند، از دیدگاه شهروندان نقش ترافیکی و نقش پیوند فضاهای شهری توسط پیاده‌راه‌ها بیش از سایر نقش‌ها است، در حالی که برای برخی از نقش‌ها از جمله نقش محل عرضه آثار فرهنگی - هنری برای پیاده‌راه‌ها و نقش فضای تجاری - تفریحی آنها، عملکردی متصور نیستند.
- در حال حاضر، تعداد استفاده‌کنندگان مرد از پیاده‌راه‌ها اندکی بیش از زنان است (۵۴ درصد مرد در مقابل ۴۶ درصد زن) و در شرایط کنونی هم در میان مردان و هم در میان زنان جوانان مهم‌ترین استفاده‌کنندگان از پیاده‌راه‌ها هستند و با افزایش سن درصد استفاده‌کنندگان از فضاهای پیاده محدوده کاهش می‌یابد. در حالی که در میزان استفاده‌کنندگان آتی پیاده‌راه‌های محدوده تعدیل بیشتری به لحاظ ترکیب سنی و جنسی استفاده‌کنندگان دیده می‌شود.

۹.۴.۶. میزان تمایل به مشارکت در زمینه بهبود عملکرد پیاده‌راه‌ها

خلاصه نتایج مرتبط با نحوه مشارکت شهروندان در بهبود عملکرد پیاده‌راه‌ها در جدول «ت ۲۱» ارائه شده است. اولویت‌بندی نوع مشارکت شهروندان شامل این موارد است:

- تمایل به رعایت قوانین و مقررات مرتبط با محدوده طرح (بسیار باارزش است)؛

- پیشنهادات مستمر برای بهبود وضعیت پیاده‌راه‌ها؛

- کمک فکری و فنی و تخصصی به کارشناسان شهرداری.

۱۰. نتیجه‌گیری

خوشبختانه در چند سال اخیر به دنبال حادث شدن مسائل زیست‌محیطی و ترافیکی در شهرها، افزایش نیازهای فراغتی و فرهنگی، دشواری رفت‌وآمد، افت کیفیت فضاهای شهری، مشکلات خرید و دسترسی به خدمات، افول ارزش‌های بصری، ضرورت توجه به نیازهای عابرین پیاده و امنیت و آسایش و سهولت تردد آنان در فضاهای شهری، نیاز به فضای سبز، و ضرورت بازنگری در برنامه‌ریزی و طراحی شهری؛ گرایش‌ها و نظرات جدیدی در عرصه سامان‌دهی و بهسازی فضاهای شهری و در نتیجه سامان‌دهی نظام حرکت و توجه به عابرین پیاده، مطرح شده که، از جمله می‌توان به توسعه فضاهای پیاده و ایجاد پیاده‌راه‌ها اشاره کرد.

انگاره پیاده‌راه‌ها و ایجاد فضاهای پیاده، برای اولین بار در شهرهای اروپایی نمود پیدا کرد. در آن زمان در اروپا، در جریان بازسازی خرابی‌های جنگ دوم و نوسازی مراکز تاریخی شهرها و نیز در ساختن نوشهرها، اندیشه جداسازی معابر پیاده و سواره مطرح شد و اقدامات وسیعی برای گسترش این نگرش صورت گرفت، به گونه‌ای که امروزه، در بسیاری از شهرهای اروپایی، این طرح مورد استقبال عامه قرار گرفته و در بسیاری موارد، حمایت قانونی نهادهای رسمی و حکومتی را نیز جلب کرده است.

- در میان کاربری‌های لازم در پیاده‌راه‌های محدوده (در شرایط آتی)، اولویت کاربری‌ها و فضای قابل احداث از منظر شهروندان (برای کل پیاده‌راه‌ها) شامل نصب آب‌خوری و سرویس‌های بهداشتی، پارک با محوطه‌های سبز، خدمات درمانی اولیه، مرکز عرضه گل و گیاه، دکه فروش جراید و نشریات، عابر بانک، و مراکز عرضه کالاهای فرهنگی و صنایع دستی است.

- اگرچه در شرایط کنونی، شهروندان ساکن محدوده و شهروندان عبوری مهم‌ترین استفاده‌کنندگان از پیاده‌راه‌های محدوده هستند، اما نتایج نظرسنجی شهروندان گویای توجه آنان به زائرپذیری پیاده‌راه‌ها در طی سال‌های آینده است.

۱۲. توصیه‌ها و راهکارها

۱. از آنجایی که حداقل بیست درصد سکنه محدوده (خانوارها)، درآمدی بیش از ۵۰۰ هزار تومان در ماه دارند، به لحاظ دهک‌های اقتصادی، شهروندان محدوده سطح درآمدی مناسبی دارند (دهک بالای درآمدی) و بنا بر این دیدگاه انتفاعی و ایجاد منابع درآمدی در طرح احیا و باززنده‌سازی پیاده‌راه‌های محدوده تا حدی می‌تواند واقع‌بینانه قلمداد شود.

۲. با عنایت به تمایل اکثریت شهروندان محدوده به مشارکت و حضور فعال و پویا و مستمر در باززنده‌سازی و حفظ و ارتقای کیفیت محیطی فضاهای شهری محدوده و به‌ویژه پیاده‌راه‌ها، مسئولان شهری باید با اتخاذ تمهیداتی هوشمندانه، تدوین استراتژی‌های کارآمد، و طرح و برنامه سنجیده نسبت به بهره‌مندی از این پتانسیل ارزشمند مردمی اهتمام ورزند. بدون شک، موفقیت طرح بهسازی پیاده‌راه‌ها بیش از هر چیز مدیون حضور پررنگ شهروندان و همکاری و مساعدت آنها خواهد بود.

۳۷. تشکل‌های غیر دولتی مردمی: سازمان‌های مردم‌نهاد (NGO) - و.

۳. نارضایی اکثریت شهروندان محدوده از ایفا نکردن مطلوب و مؤثر نقش‌ها و عملکردهای اصلی پیاده‌راه‌ها در شرایط کنونی، ضرورت تسریع و تعجیل را در انجام برنامه‌ریزی و اقدامات عملیاتی توسط شهرداری منطقه و سایر سازمان‌ها و بخش‌های دولتی و خصوصی اجتناب‌ناپذیر می‌کند.

۴. به طور اجمال به چند راهکار برای ارتقای شاخص‌های امنیت اجتماعی پیاده‌راه‌ها اشاره می‌شود:

- مشارکت نیروی انتظامی در برقراری امنیت اجتماعی در

سطح فضاهای شهری محدوده، به‌ویژه پیاده‌راه‌ها؛

- توجه به مباحث امنیتی در طراحی شهری مجدد فضاهای

محدوده، به‌ویژه فضاهای پیاده (کاهش برخی از فضاهای

بدون دفاع شهری از طریق طراحی اصولی و توجه به امنیت

در شهرسازی و طراحی شهری فضاها امکان‌پذیر است)؛

- توجه به نقش مشارکت‌های شهروندی، به‌ویژه از طریق

تشکیلات مردم‌نهاد (سمن)^{۳۷} در ایجاد و برقراری امنیت

اجتماعی در پیاده‌راه‌های محدوده؛

- توجه ویژه به نورپردازی مناسب و جانمایی بهینه منابع

روشنایی در سطح پیاده‌راه‌ها؛

- تقویت حضور مستمر شهروندان در فضاهای محدوده

(حضور پویا و دائمی شهروندان خود زمینه‌ساز ایجاد امنیت

اجتماعی است).

۵. هرگونه کمک و مساعدت و مشارکت شهروندان در

اجرای طرح تحت هر عنوانی، اعم از کمک فکری و فنی

و تخصصی به کارشناسان شهرداری، کمک‌های مالی،

پیشنهادات مستمر، همکاری عملی و اجرایی، و... باید از

دید مدیریت شهری پنهان نماند و یک پتانسیل ارزشمند

و فرصت‌گرا ن‌مایه تلقی شود

۶. بهتر است قبل از اقدام به اجرای طرح در تمام پیاده‌راه‌ها،

در ابتدا و پس از تهیه طرح‌های اجرایی و انجام طراحی

ت ۲۲. (ردیف بالا) نمایی از پیاده‌راه‌های تهران:
 ت ۲۲ الف. (ردیف بالا، راست) پیاده‌راه پانزده خرداد تهران (در حال شکل‌گیری).
 ت ۲۲ ب. (ردیف بالا، چپ) پیاده‌راه سپهسالار (صف) تهران.
 ت ۲۳. (ردیف میان) نمایی از پیاده‌راه جنت مشهد.
 ت ۲۴. (ردیف پایین) نمایی از پیاده‌راه‌های شهرهای اروپایی.



شهری در یکی از پیاده‌راه‌ها، این اقدام به صورت آزمایشی اجرا و نتایج بررسی شود و سپس کار تداوم یابد.

۷. شهرداری باید از توان فنی و تخصصی، منابع انسانی و به‌ویژه منابع مالی و اعتباری سایر سازمان‌ها و نهادها از جمله سازمان مسکن و شهرسازی، استانداری، سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، آستان قدس رضوی، اداره کل تربیت بدنی، نیروی انتظامی، آموزش و پرورش، بهداشت و درمان، و... برای اجرای طرح پیاده‌راه‌سازی محدوده بلوار سجاد مشهد کمک بگیرد.

منابع و مأخذ

اسداللهی، شیوا. «ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری، ضرورت‌ها و امکانات». در ماهنامه شهرداری‌ها، ش ۶۵ (مهر ۱۳۸۳)، ص ۷۹-۸۳.

افسرده، آریتا. شناخت فضاهای شهری. مبانی و عناصر طراحی خیابان. پایان‌نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه تهران، دانشکده هنرهای زیبا، ۱۳۸۱.

بحرینی، سیدحسین. تحلیل فضاهای شهری. ج ۱. تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۷۷.

پاکزاد، جهان‌شاه. راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران. تهران: معاونت شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۸۵.

پری، مارک. «وابستگی به خودرو و فرهنگ در بیروت». ترجمه شهرزاد فرزین پاک. در ماهنامه شهرداری‌ها، ش ۶۵ (مهر ۱۳۸۳)، ص ۴۷-۵۲.

حسینیون، سولماز. «مقدمه‌ای بر طراحی پیاده‌راه‌ها». در ماهنامه شهرداری‌ها، ش ۶۱ (خرداد ۱۳۸۳)، ص ۶۸-۷۱.

چرمایف، سرچ و کریستوفر الکساندر. عرصه‌های زندگی جمعی و خصوصی. ترجمه منوچهر مزینی. تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۷۱.

سلیمانی، محسن و رسول سلیمانی. «سبزه‌راه عنصری چند منظوره». در ماهنامه شهرداری‌ها، ش ۳۶ (اردیبهشت ۱۳۸۱)، ص ۱۳-۱۶.

شفیعی، حسن. «فضاهای عمومی بستر تعامل شهروندان». در ماهنامه شهرداری‌ها، ش ۶۴ (شهریور ۱۳۸۳)، ص ۱۱-۱۴.

شیعه، اسماعیل. مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری. ج اول. تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۶۹.

کنف لافر، هرمان. اصول برنامه‌ریزی (طراحی) تردد پیاده و دوچرخه.

ترجمه فریدون قریب. تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۸۱.

گیدئین، زیگفرد. فضا-زمان-معماری. ج ۲. ترجمه منوچهر مزینی. تهران: علمی فرهنگی، ۱۳۵۴.

مهدیزاده، جواد. «مفاهیم و مبانی پیاده‌راه سازی». در ماهنامه شهرداری‌ها، ش ۱۹ (آذر ۱۳۷۹)، ص ۱۲-۱۸.

مهندسان مشاور گذرراه. دفتر تحقیقات و معیارهای فنی. ج ۱. تهران: سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۷۵.

همشهری، «گزارش شهری». سال سیزدهم، ش ۳۶۲۶ (۱۳۸۳).

Andrew, M. *Pedestrian Planning*. Columbia University, 1999.

Brambilla, R. *Giannilongo for Pedestrians only*. New York: Whitney Library of Design, 1977.

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

_____. *Pedestrian Precincts: Twelve European Cities*. Columbia University, 1977.

Fruin, J. *Planning and Design for Pedestrians*. New York: Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, 1987.

Robert, J and Monheim, H. *The Economic Case for Green Modes & Impact of Pedestrian Areas in the Federal Republic of Germany, The Greening of Urban Transport*. Belhaven, UK, 1999.

Smith, K. *New Visions for Down Town, The Community Land Use and Economis (CLUE) Group*. LLC, 2001.

www.citizenspatry. org; 1999, *A WALK ON THE WILD SIDE: Better Planning for Pedestrians in Hong Kong*. November 1999.