

پیاده مداری در جهت افزایش کیفیت زندگی و سرزندگی در فضای شهری (نمونه موردی خیابان احمد آباد مشهد)



فروش غفاری، مهسا آذرخشی

۱- دانشجوی شهرسازی، موسسه غیر انتفاعی خاوران

۲- دانشجوی شهرسازی، موسسه غیر انتفاعی خاوران

Farnoosh_ghafari@yahoo.com
فروش غفاری

چکیده

معايير شهری از عناصر اصلی در فضاهای شهری گذشته به شمار میرفتند که از قابلیت پیاده مداری بالایی برخوردار بوده اند. اما به دنبال انقلاب صنعتی و سلطه اتومبیل در شهرها موضوع عابر پیاده به فراموشی سپرده شد. در سالهای اخیر با توجه به رشد سریع و روزافزون وسعت شهرها و حومه آنها استفاده از اتومبیل بر زندگی شهرنشینی سایه افکنده و فضای شهری را دستخوش تغییر نموده است. به طوری که امکان تردد آسان و ایمن پیاده را از کودکان، سالمندان و افرادی که فاقد وسیله نقلیه شخصی بوده سلب نموده است.

با توجه به مشکلات پیچیده افراد وجود و تحقق مسیر پیاده که بیشترین سطح تعاملات اجتماعی را در مجموعه فضاهای شهری دارا است، لازم دانسته تا به هدف این پژوهش که رسیدن به راهکارهایی اجرایی برای افزایش کیفیت زندگی و کیفیت فضاهای عمومی شهری با اولویت به حرکت عابر پیاده و افزایش حضور افراد در فضای های شهری و فضای مناسب زندگی با کیفیت بالا جهت افزایش پیاده مداری برسد. خیابان احمد آباد مشهد به عنوان یکی از مراکز خرید مطرح در سطح شهر مشهد توجه به این مهم را برانگیخته است، در این راستا با استفاده از روش توصیفی-تحلیل به معرفی و ارزیابی معیارهای پیاده مداری پرداخته شده و در جمع آوری و تحلیل اطلاعات از روش کتابخانه ای، پرسشنامه، مشاهده میدانی کمک گرفته شده است. و در نهایت راهکارها و پیشنهاداتی برای تامین نیازهای پیاده به منظور بالا بردن کیفیت زندگی و ترویج پیاده گرایی مطرح گردیده است.

کلمات کلیدی: فضای شهری، پیاده، پیاده مداری، کیفیت زندگی، خیابان احمد آباد

۱. مقدمه

راه رفتن یکی از توانایی های بالقوه ذاتی هر انسانی است که خداوند به همه انبای بشر پس از تولد ارزانی داشته است، بنابراین حرکت با پا حق طبیعی و مسلم همه انبای بشر میباشد که نیاز به هیچ وسیله ای ندارد. پیاده روی قدیمی ترین شکل جابه جایی انسان در فضا است که به عنوان اصلی ترین الگوی جابه جایی در داخل کانون های زیستی به دلیل کم هزینه بودن و یا در دسترس بودن آسان برای کلیه اقشار جامعه به شمار میرود. بدین جهت موضوع انسانی تر کردن شهرها از طریق افزایش قابلیت پیاده مداری و توجه دوباره به سهم جابه جایی عابر پیاده در نظام حمل و نقل در دستور کار برنامه ریزان و طراحان شهری قرار گرفته و بدین لحاظ پاره ای از شهرهای دنیا اقدام به تهیه طرح های جامع عابر پیاده نموده اند که از مهمترین اهداف آن ها میتوان به بهبود کیفیت زندگی، دسترسی ها و حرکت اشاره نمود. همچنین توجه به این نکته مهم که عابران پیاده نمیخواهند پیاده روی کنند، آنان میخواهند به مقصد برسند و کاری را انجام دهند. این آزادی که یک فرد بتواند راه برود و بگردد، راهنمای خوب و مفیدی برای دستیابی به کیفیت متمدن زندگی در محیط های شهری است.

اما در کشور های در حال توسعه هم چون ایران، متأسفانه همچین تمهیداتی اندیشیده نشده است. بدین ترتیب عدم حضور مردم در شهر به عنوان عابر پیاده به معنی از دست رفتن مفهوم مدنی شهر و افت کیفیت، سرزندگی و نشاط آن میباشد. بنابراین این عدم توجه به سنجش کیفیت سبب شده که در طراحی پیاده راه صرفاً به کنترل حرکت سواره و اقدامات اولیه محدود شده و از پتانسیل های ویژه مسیر پیاده جهت ایجاد یک فضای عمومی پویا و سرزنده و اجتماعی استفاده نگردد.

در این پژوهش سعی خواهد شد با معرفی محدوده احمد آباد به بررسی ابعاد و معیارهای مسیر های پیاده پرداخته و پس از سنجش نقاط قوت و ضعف آن با ارائه پیشنهاداتی زمینه لازم ارتقا کیفیت زندگی در جهت ارزیابی موضوع میزان قابلیت پیاده مداری در محیط مورد مطالعه پرداخته خواهد شد.

۲. بیان مسئله

شرایط پیچیده ی زندگی امروز سبب پیچیدگی بسیار مسائل شهری شده است و مفهوم بسیاری از فضاهای شهری را دگرگون ساخته است. بی توجهی به ارتقاء کیفیت شهری از جمله کیفیت پیاده مداری بعنوان یکی از کیفیت های موثر در پیوندها و جابه جایی های شهری سبب شکل گیری فضاهایی مردم گریز در ساختار شهری شده است. و به دلیل این بی توجهی و تخصیص امکانات ناچیز و ناقص در سطح پیاده راه ها و عدم آموزش و آگاهی مردم از قوانین حرکت، پیادگان حقوق واقعی خویش را نشناخته و برخی اوقات از این حق محروم میشوند. امروزه ارتقاء کیفیت محیط در عرصه ها و فضاهای عمومی شهری بمنظور بالا بردن قابلیت حضورپذیری این فضاها، یکی از مهم ترین مباحثی است که مدیریت شهری در کشورهای مختلف بخصوص در کشورهای توسعه یافته برای ارتقاء آن برنامه ریزی های گسترده ای را انجام داده اند و از نظر کیفیت زندگی شهری وضعیت بسیار خوبی دارند اما هنوز کیفیت زندگی در بسیاری از شهرهای دنیا از جمله کشورهای در حال توسعه همچون ایران پایین است و هیچگونه تجهیزاتی برای رابطه ی سواره با پیاده در نظر گرفته نشده است. همین موضوع فعالیت ها و حضور مردم در شهر را دچار مشکل کرده و عدم حضور مردم در فضای شهری بمعنای افت کیفیت، سرزندگی و نشاط فضاهای شهری و بطور کل زندگی شهری است. در واقع مسیر های پیاده باعث حضور طولانی تر مردم و ارتباط در محیط شهری میشود که متناسب با ارزشهای گوناگون فضایی و کالبدی خود میتوانند عامل مهمی در هویت بخشی و بالا بردن کیفیت زندگی و فضای شهری و تبلور ارتباطات انسانی در محیط گردند.

خیابان احمد آباد به عنوان فضای عمومی شهری نمونه ی موردی این پژوهش انتخاب شده است که در آن به بررسی مولفه های کیفی فضای شهری و ارائه راهکارهای افزایش کیفیت از دید پیاده پرداخته شده است. هم اکنون این سوال مطرح می گردد که:

- علل کاهش کیفیت فضای شهری امروزی چیست؟
- چگونه می توان کیفیت فضاهای شهری در جهت حضورپذیری این فضاها را افزود؟

۲-۱. ضرورت اهمیت پژوهش

بسیاری از صاحب نظران مدیریت شهری بر این باورند که زندگی در شهرها از یک سو وابسته به حضور بیشتر مردم پیاده نه اتومبیل است و از سوی دیگر، کارایی و سرزندگی این فضاهای شهری متضمن حضور انسان است. این مهم، ضرورت افزایش روابط متقابل اجتماعی میان شهروندان، بهبود کیفیات اجتماعی و فرهنگی زندگی در شهر و کمک به انسانی کردن محیط های شهری و به حرکت عابر پیاده را آشکار میسازد همچنین بازگشت و رویکرد مجدد به سرزندگی فضاهای شهری خصوصا در مراکز شهری از دیدگاه "عابر پیاده" ضرورتی اجتناب ناپذیر به نظر میرسد.

امروزه شهرها تنها برای عرضه قالب خود یعنی سواره طراحی شده اند و فضایی برای استفاده مهمترین کاربر فضاهای شهری یعنی انسان در نظر گرفته نشده است و عدم توجه به این مهم از مسائل اصلی پایین بودن کیفیت فضاهای شهری از دید پیاده در جوامع امروزی می باشد بنابراین با توجه به مشکلات پیچیده افراد شهر نیاز به فضاهای عمومی با کیفیت که در آن حیات اجتماعی جریان داشته باشد و تا حدودی بتواند بر مسائل روز فائق آید وجود و تحقق مسیر پیاده که بیشترین سطح تعاملات اجتماعی و مولفه های کیفی فضا را در مجموعه فضاهای شهری دارا است، لازم و ضروری دانسته تا بتواند سطح نازل کیفیت فضاهای شهری امروزی را با کیفیاتی از جمله سرزندگی، آرامش، امنیت و... به طور کل نیازهای پیاده را افزایش داده و مطلوبیت فضای ناب شهری را برای استفاده کنندگان از آن به ارمغان می آورد. به منظور آسایش و راحتی مردم یک شهر و دستیابی به شهری با کیفیت زندگی بالا، توجه به زندگی پیاده در شهر و در پی آن تعبیه فضاهایی برای تفریح، مکث، آسایش و... اجتناب ناپذیر است.

هدف کلی از این پژوهش رسیدن به راهکارهای اجرایی افزایش کیفیت فضاهای عمومی شهری با اولویت دادن به حرکت عابر پیاده و طبع آن افزایش حضور افراد در فضاهای شهری می باشد که رسیدن به مولفه های کیفیت این فضاها و به دنبال آن افزایش تعاملات اجتماعی و رسیدن به فضایی مناسب زندگی با بالاترین سطح کیفیت جهت افزایش قابلیت پیاده مداری را در بر می گیرد.

۲-۲-۲ اهداف تحقیق

- رسیدن به راهکارهای اجرایی افزایش کیفیت زندگی و فضاهای عمومی شهری با اولویت دادن به حرکت عابر پیاده و ایجاد قابلیت پیاده مداری در فضاهای شهری
- رسیدن به فضای مناسب زندگی با بالاترین سطح کیفیت جهت افزایش قابلیت پیاده مداری.

۲-۳-۲ سوالات تحقیق

- برای رسیدن به یک شهر انسان محور چه شاخص هایی را باید در نظر گرفت؟
- چگونه میتوان با افزایش قابلیت پیاده مداری سطح کیفیت فضاهای شهری و زندگی را بالا برد؟
- راهکارهای اجرایی مناسب جهت استفاده ی پیاده از فضاها چیست؟

۳- روش تحقیق

در این پژوهش روش تحلیلی - توصیفی می باشد در بخش نخست کلیات تحقیق عنوان شده سپس به مطالعه ی مباحث نظری و ادبیات موضوعی تحقیق در زمینه ی موضوع مورد نظر پرداخته شده است. سپس به بررسی نمونه ی موردی از ابعاد مختلف پرداخته شده است.

پژوهش از نوع کتابخانه ای و کیفی میباشد که بخش نظری آن با بررسی و مطالعه ی اسناد، پایان نامه ها، مقالات متعدد و بخش کیفی که با استفاده از مشاهده ی میدانی بوسیله ی تنظیم پرسشنامه جهت جمع آوری اطلاعات صورت گرفته است.

۳-۱- پیشینه تحقیق

انگاره تبدیل مسیر های شهری به خیابان های مختص پیاده، برای نخستین بار در قالب تجربه ای محدود و محلی در یکی از خیابان های خرید مرکز شهر اسن آلمان به اجرا درآمد. توجه به این امر پس از جنگ جهانی دوم و فرا رسیدن زمان بازسازی شهرهای اروپایی شکل مشخص تری پیدا نمود. (حبیبی، ۱۳۸۰، ص ۴۳)

در ایران نیز از دیرباز بازارهای سنتی حالت پیاده راه را داشته و سابقه محورهای پیاده، مساله نو و تقلید شده ای نیست. در واقع ایجاد مکان های ویژه تردد پیاده در شبکه معابر شهری از دیرباز در فرهنگ شهرسازی ایران وجود داشته و به صورت های گوناگون از قبیل بازار ها و بازارچه های گذر، میادین و غیره احداث می شده است.

محدوده مورد مطالعه

شهر مشهد دومین کلاشهر و بزرگترین شهر مذهبی ایران، به برکت وجود مرقد شریف هشتمین امام شیعیان جهان، پیشینه ای ۱۲۰۰ ساله دارد. وسعت این شهر حدود ۳۰۰ کیلومتر مربع و جمعیت آن در سال ۱۳۸۵ حدود ۲ میلیون و ۴۲۷ هزار نفر بوده است.

خیابان احمدآباد شهر مشهد نیز به دلیل دارا بودن مراکز خرید گوناگون، روزانه طیف وسیعی از مردم را به این قسمت از شهر میکشاند و لذا تراکم ترافیک سواره و پیاده و نیز جلوگیری از تداخل این دو اجتناب ناپذیر میباشد.

۴- مبانی نظری

۴-۱- کیفیت زندگی

عبارت است از مسائل عینی همراه با تجهیزات غیر مادی زندگی که به نحوی مطابق با ادراکات شخص در مورد سلامت، محیط زندگی، کار، خانواده و... تعیین شده است. کیفیت زندگی مفهومی است که چار بعد اساسی زندگی انسان یعنی ابعاد اجتماعی و در نهایت، ابعاد فرهنگی سیاسی را در بر گرفته و حد استاندارد از انتظارات فرد را تامین می کند. به عبارتی دیگر، کیفیت زندگی مفهومی چند وجهی است که نیاز و آفری به واکاوی انتظارات و ابعاد رضایتمندی شهروندان است. (فرجی ملایی، ۱۳۸۹، ص ۸)

کیفیت زندگی ارتباط متقابل میان جامعه، سلامت، اقتصاد و شرایط محیطی است که انسان و توسعه اجتماعی را تحت تاثیر قرار می دهد. (اکبری، ۱۳۸۵، ص ۱۲۳)

۴-۲- کیفیت زندگی شهری

در بر گیرنده ابعاد روانی است که شاخص هایی همچون رضایت، شادمانی و امنیت را در بر می گیرد لذا از این منظر آن را رضایت اجتماعی می نامند و بر اساس آن با شاخص های دسترسی به فرصت های اجتماعی مثل اشتغال، ثروت و اوقات فراغت توجه می شود. (اکبری، ۱۳۸۵، ص ۱۲۳)

۴-۳- فضاهای شهری

فضای شهری بستری است که حیات مدنی در آن جریان می یابد، واقعه ها و حادثه ها رخ می دهند، واقعه ها و حادثه هایی که حیات مدنی را به حیات واقعه ای تبدیل کرده و سبب می گردند تا خاطره شکل گیرد و ذهن محل انباشت خاطره ها گردد. خاطره هیچ گاه بی واقعه در خیال نقش نمی بندد و

آن زمان که واقعه یا حادثه پایان پذیرد و روزها و سالها از آن می گذرد، آن چه در ذهن باقی می ماند، فضایی است که واقعه یا حادثه در آن رخ داده است، فضایی خالی از ماده ولی مملو از صورت (حیبی، ۱۳۷۵: ۲۸: ۱۶)

شهر مجموعه ای فرهنگی/کالبدی است که براساس نیازها، فعالیتها و رفتارهای ساکنین آن شکل گرفته است. انسانها بسته به نیازهای فردی یا گروهی خود فعالیت کرده و الگوهای رفتاری خاص خود را عرضه می کنند. شهر و فضاهای مختلف آن بستر یا ظرفی هستند برای اینگونه اتفاقات، بالتبع فضاها و خصوصیات آنها وابستگی شدیدی به نحوه فعالیت و الگوهای رفتاری استفاده کنندگان آنها دارد. البته این بدان معنی نیست که این رابطه یک طرفه است. همانطور که فضاها از یک سو آئینه تمام نمای فعالیت ها و الگوهای رفتاری یک جامعه می باشد. از سوی دیگر فضاها بر فعالیت ها و رفتارهای ساکنین تاثیر شدیدی می گذارند.

فضاها شامل طیف گسترده ای از انواع فضاهای عمومی تا خصوصی می باشند. به عبارت دیگر هر فعالیت و رفتار، حریم و قلمرو خاص خود را داراست. نیازها بسته به خصوصیات خود در فضایی عمومی یا خصوصی برآورده می گردد. فضاهای موجود در شهر را می توان به سه دسته کلی تقسیم بندی نمود:

- ۱- **فضاهای خصوصی:** آن بخش از فضاهای شهر که به صورت خصوصی توسط اشخاص تحت تصرف یا تملک قرار گرفته و مورد استفاده قرار می گیرد فضاهایی چون: خانه های مسکونی، حیاط و باغ های خصوصی.
 - ۲- **فضاهای نیمه خصوصی /نیمه عمومی:** آن دسته از فضاهای موجود در شهر که به علت محدودیت در هدف و کاربری آن توسط گروهی خاص از افراد مورد استفاده قرار می گیرد. فضاهایی چون مجتمع های مسکونی، و محوطه های آنان، ورزشگاه ها و نمایشگاه ها.
 - ۳- **فضاهای عمومی:** آن دسته از فضاها می باشند که «عموم شهروندان بدون نیاز به کنترل و... حق ورود و حضور در آنان را دارند» فضاهایی چون خیابان ها، پارک ها، میادین، بازارها، مساجد، این دسته از فضاها به واسطه مقیاس عملکردی و همچنین طیف تنوع و گسترده مخاطبین خود دارای بیشترین سهم در حیات جمعی شهروندان می باشند. از این رو ارتقای کیفی این دسته از فضاها بیش از سایر انواع فضاها موجب ایجاد جامعه شهری سالم و شکوفا خواهد شد. شخصیت فضای عمومی، زندگی عمومی ما، فرهنگ شهر و زندگی روزمره ما را نشان داده و تنظیم می کند (والسر ۱۹۸۶). به عبارت دیگر تمامی، بخشهای بافت شهری که عموم با آن دسترسی فیزیکی دارند از میدان، خیابان و پارک یک شهر تا نمای بناهایی که آنها را تعریف می کنند. جزء فضاهای عمومی شهر محسوب می شوند (تیبالدز ۱۹۹۲)
- فضاهای شهری بخشی از فضاهای باز و عمومی شهرها هستند که به نوعی تبلور ماهیت زندگی جمعی می باشند، یعنی جایی که شهروندان در آن حضور دارند. فضای شهری صحنه ای است که داستان زندگی جمعی در آن گشوده می شود (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۷۶-۸۱)

۴-۴- مفهوم خیابان شهری

خیابان های شهری مکان هایی هستند که تعاملات اجتماعی و جنب و جوش شهری در آن ها به حداکثر کمی و کیفی خود رسیده و سرشار از رویدادهای متعدد و متنوع اند.

خیابان های شهری گویای نوع زندگی، طرز تفکر، سطح اقتصادی، نوع روابط اجتماعی و سایر اشتراکات ذهنی و عینی شهروندان در مقیاس شهر است و محصول رشد تدریجی و روند طبیعی تغییرات و تبلور زندگی مدنی یک شهر در طول زمان است. (مجتهد سیستانی، ۱۳۹۰: ۵).

۴-۵- خیابان پیاده یا پیاده راه

پیاده راه ها، معابری بالاترین حد تعاملات اجتماعی هستند که در آنها تسلط کامل با عابر پیاده بوده و از وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس دهی به زندگی جاری استفاده می شود. (دولت آبادی، ۱۳۸۹: ۶۰)

به نواحی یا معابری که انحصاراً در اختیار پیادگان قرار میگیرد و وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور دسترسی و سرویس دهی ضروری حق ورود به آن را دارند اطلاق می شوند. محدوده پیاده راه می تواند شامل یک یا چندین معبر باشد که تابلو مخصوص عابر پیاده علامت گذاری شده است. پیاده راه ها کاملاً مجزا از پیاده رو ها می باشند این معابر می توانند به صورت کوچه بازار، بازارچه، میدان، پارک یا فضای یک مجتمع باشند. در حالیکه پیاده روها تنها در مجاورت خیابان ها قرار دارند. (معینی، ۱۹، ۱۳۹۰-۲۱)

۴-۶- پیاده مداری

به مجموعه ای گسترده از موضوعات طراحی که با مقوله پیاده روی در ارتباط میباشد، اشاره دارد. یک مکان پیاده مدار مکانی است که ساکنین آن با هر سن و درجه ای از توانایی می توانند جذابیت و دلپذیری، آسایش و راحتی و امنیت را در هنگام پیاده روی نه فقط در هنگام فراغت بلکه استفاده از امکانات و تسهیلات در حین تردد احساس کنند (حسینی، ۵۰، ۱۳۹۰)

۴-۷- توقعات موردی

هر خیابان شهری به عنوان ساختار اصلی جریان زندگی جمعی باید همواره سرزندگی خود را حفظ نماید و برای داشتن تنوع در وقایع شهری و در ساعات و روزهای مختلف، انعطاف از ویژگی های اساسی آن به شمار می رود این مکان باید با ایجاد فضای خاطرانگیز و ایمن برای شهروندان همواره انگیزه های جدی جهت حضور، نظارت و نگهداری را برای آنها بوجود آورد. (رستم زاده، ۱۷۸، ۱۳۸۹)

۴-۷-۱- سرزندگی

جوهر زندگی شهری به قول جیکوب در یک تنوع سرزنده نهفته است که باید در هر زمان و برای همه در دسترس باشد در دامنه وسیعی از حق انتخاب ها را در اختیار آنها قرار دهد. تنوع عملکردی خیابان شهری هم از حیث انواع و هم از حیث زمان ارائه خدمات به شهروندان و هم از جهت گروه های مختلف مراجعه کننده قابل بررسی است. خیابان شهری باید پذیرای فعالیت های جمعی و بستری برای وقوع فعالیت های فردی باشد به عقیده جیکوب ایجاد جذابیت های بصری در ابتدا و انتهای خیابان، عقب نشینی و سایر تمهیدات کالبدی از جمله جزئیات در بدنه ها، کف، نورپردازی مناسب در شب، ایجاد فضاهای مسقف به عنوان نقاط مکث کوتاه برای بروز انواع قرارگاه های رفتاری، تنوع و اختلاط کاربری ها در سرزندگی خیابان های شهری موثر است. (سیستانی، ۵، ۱۳۹۰)

۴-۷-۲- امنیت

یکی دیگر از راهبردهای سرزندگی در طول خیابان های شهری ایجاد امنیت می باشد که به عقیده ی جیکوب این نظارت و مراقبت دائم توسط کسانی که مالکین طبیعی خیابان هستند صورت می گیرد، بکارگیری تسهیلات و کاربری های جذاب برای گروه های متفاوت در طول مسیر، پرهیز از ایجاد گوشه های تاریک و مخفی، روشنایی متناسب با حرکت پیاده ها، پراکندگی مناسب نقاط فعال روشن در طول خیابان شهری، استقرار واحدهای مسکونی در برخی نقاط مسیر در خصوص در طبقات فوقانی بدنه ها بدلیل اینکه حیات دائمی دارند از جمله سیاست های ایجاد امنیت در خیابان های شهری می باشد (سیستانی، ۵، ۱۳۹۰).

۴-۷-۳-انعطاف

خیابان شهری بعنوان مکانی متراکم از رویدادها و فرصت های متنوع حیات جمعی، بیش از هر چیزی نیازمند زمینه ای منعطف است، بطوریکه در هر زمان با تغییر نوع رویداد با کمترین تغییرات کالبدی بتواند با آن رویداد هماهنگ گردد، انعطاف می تواند در کالبد صورت گیرد مثلاً پرهیز از اختلاف سطح، بکارگیری مصالح مرمت پذیر در کف، در بدنه مانند پرهیز از استقرار بناهای درشت دانه با بدنه هایی یک دست در لبه ی مسیر، ایجاد فرورفتگی هایی در بدنه بلافصل همکف جهت مکث، تماشا و نشستن و... (سیستانی، ۱۳۹۰، ۵).

به گزارش پایگاه خبری شهر الکترونیک، در ۴۰ سالی که خیابان اصلی کپنهاگ -اشتروگت- به یک محدوده کاملاً پیاده تبدیل شده است، برنامه ریزان شهری گام های کوچک بی شماری در جهت تغییر شکل شهر از یک مکان اتومبیل مدار به یک محیط شهروندگرا برداشته اند. فضاهای پیاده مدار مرکزی این شهر در طی یک برنامه ۴۰ ساله از ابتدای دهه ۱۹۶۰ تا اواخر قرن گذشته به بیش از ۶ برابر افزایش یافته اند. همین اقدامات سبب شد که کپنهاگ به عنوان یکی از موفق ترین شهرهای پیاده جهان در ژوئن سال ۲۰۰۴ پذیرای پنجمین کنفرانس بین المللی Walk ۲۱ با شاعرانهایی برای مردم باشد.

جان گل، معمار دانمارکی و همکار مولف کتاب "فضاهای عمومی - زندگی عمومی" که مطالعه ای است درباره آنچه سبب می شود فضاهای شهر کپنهاگ کار کنند، در این باره می گوید: "در کپنهاگ، ما پیشگام روش مطالعه سیستمی و ثبت مردم در شهر بوده ایم. بعد از بیست سال تحقیقات، ما قادر بوده ایم ثابت کنیم که این گامها چهار برابر بیشتر زندگی عمومی را ایجاد کرده اند." مدیریت شهر کپنهاگ برای تبدیل این شهر به یکی از بزرگترین شهرهای پیاده مدار جهان، برنامه ریزی گسترده ای را انجام داده است. در ذیل، برنامه ۱۰ مرحله ای کپنهاگ برای ایجاد یک شهر پیاده مدار ارائه شده است^۱

۵- تجزیه و تحلیل وضع موجود

جمع بندی و تجزیه و تحلیل مطالعات مرحله شناخت با هدف آگاهی از کم و کیف امکانات و مسائل محدوده مورد مطالعه انجام میشود. در تجزیه و تحلیل مطالعات و بررسی مسائل و امکانات ۳ بعد زمانی گذشته، حال و آینده مورد نظر بوده تا ابعاد مسائل در زمان عملکرد در برنامه ها و پروژه ها در محدوده مطالعاتی که آینده میباشد نیز در نظر باشد. جهت تدقیق در بررسی مسائل و امکانات در ارتباط با هر یک از مباحث مورد مطالعه، مسائل و امکانات در دو قسمت مؤلفه های درونی یعنی قوتها و ضعفها و مؤلفه های بیرونی یعنی فرصتها و تهدیدها انجام شده می باشد در این قسمت به تحلیل خیابان احمد آباد مشهد در یک شمای کلی و در قالب جداول SWOT و جداول ارائه می گردد.

جدول ۱- تجزیه و تحلیل مطالعات کاربری (ماخذ: نگارندگان)

نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصتها	تهدیدها
<ul style="list-style-type: none"> • سازگاری نسبی میان کاربریها در محدوده مطالعاتی در طی زمان. • وجود کاربری غالب تجاری در حاشیه محور • تنوع نسبی کاربریها • وجود کاربریها با مقیاسهای متفاوت در بافت اطراف محور. • توزیع نسبتاً مطلوب خدمات محلی در سطح نواحی شکل گرفته و قدیمی محدوده. 	<ul style="list-style-type: none"> • کمبود، کاربریهای تفریحی، فرهنگی، ورزشی و فضای سبز در محدوده مورد مطالعه • ازدحام ترافیکی و انسانی بیش از حد • بدلیل توسعه بیش از اندازه کاربری تجاری. • فقدان حریم مشخص میان حوزه های کاربریها 	<ul style="list-style-type: none"> • حجم زیاد مردم و مراجعه کنندگان و زوار در محور که نیروی بالقوه ای • برای خرید و سایر فعالیتهای نیز تقویت گردشگری به شمار می روند. • وجود قابلیت های اقتصادی 	<ul style="list-style-type: none"> • عدم احساس آسایش و ایمنی از سوی مراجعه کنندگان به محور. • آلودگی هوا و آلودگی صوتی ناشی از کارکرد واحدهای صنعتی.

جدول ۲- تجزیه و تحلیل مطالعات کالبدی (ماخذ: نگارندگان)

تهدیدها	فرصتها	نقاط ضعف	نقاط قوت
	<ul style="list-style-type: none"> • امکان اجرای سیاستهای خاص برای کنترل عبور و مرور وسایل نقلیه در منطقه و در نتیجه بهبود وضعیت زیست محیطی، کالبدی و سیمای شهری. • امکان گسترش و تقویت محورهای پیاده • امکان افزایش کیفیت و کمیت پیاده رو ها به نحوی که شهروندان رغبت بیشتری به استفاده از این وسایل داشته باشند • امکان دسترسی آسان در محیط برای همگان خصوصا افراد پیاده 	<ul style="list-style-type: none"> • آشفتگی نمای محدوده به علت استقرار نامناسب تابلوها و وجود الحاقات زاید در بدنه ها. • عدم پیوستگی نما در محدوده • کیفیت بصری نامطلوب بناهای موجود به لحاظ توده، نما، خط آسمان • وجود بناهای فرسوده و کیفیت پایین بصری و سیمای محیطی در محدوده مطالعاتی • فرسودگی و عدم هماهنگی در کاربرد مصالح نما و عدم وجود سیمای بصری. • محدودیت جابه جایی برای افراد ناتوان و معلول • محدودیت مسافت در جا به جایی • عرض کم پیاده رو با توجه به بالا بودن میزان رفت و آمدها • اختصاص فضای عمومی ناچیز به عابر پیاده در محدوده مورد نظر 	<ul style="list-style-type: none"> • طول و عرض نا مناسب محور برای تبدیل شدن به مسیر پیاده • وجود کاربری غالب تجاری در حاشیه محور

جدول ۳- تجزیه و تحلیل مطالعات اقتصادی (ماخذ: نگارندگان)

تهدیدها	فرصتها	نقاط ضعف	نقاط قوت
<ul style="list-style-type: none"> • عدم وجود پارکینگ و مکانی خاص جهت خودروها یعنی که در ناشیبه ی نیاپان پارک می کنند • عدم توجه اقتصادی در نوسازی و بازسازی ساختمانها و کمبود ضوابط و معیارهای مشخص در جهت انجام نوسازیها و بازسازیها. • ارزش فراوان زمین و ساختمان که امکان ایجاد فضای باز شهری را محدود می کند. • بهره دهی اقتصادی تبدیل بناهای مسکونی به سایر کاربریها. 	<ul style="list-style-type: none"> • موقعیت مناسب محور و محدوده مطالعاتی از لحاظ اقتصادی که همیشه جاذب تعداد زیادی از شهروندان بوده است. • وجود کاربری های مکمل و وجود برخی کاربریهای اداری مانند بانک و بیمه. 	<ul style="list-style-type: none"> • بالا بودن قیمت رهن و اجاره مغازه ها سبب افزایش کاذب اجناس شده است. • قیمت زیاد زمین و ساختمان که استقرار کاربریهایی که از لحاظ اقتصادی 	<ul style="list-style-type: none"> • وجود دسترسیهای مناسب به محدوده با توجه به موقعیت شهری محور. • اختصاص واحدهای تجاری به فروش کالاهای مصرفی

جدول ۴- تجزیه و تحلیل مطالعات اجتماعی (ماخذ: نگارندگان)

تهدیدها	فرصتها	نقاط ضعف	نقاط قوت
<ul style="list-style-type: none"> • ضعف کالبدی جهت بسترسازی مناسب روابط اجتماعی. • کمبود شدید فضای باز شهری • کیفیت نامناسب زیست محیطی آلودگی هوا، صوتی و بصری • عدم وجود ایمنی و امنیت برای عابرین پیاده 	<ul style="list-style-type: none"> • وجود قابلیتها و جاذبه های کاربری و تاریخی در جذب اقشار مختلف مردم. • ایجاد محیطی ایمن و راحت برای استفاده افراد پیاده در محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> • ضعف فعالیتهای اجتماعی از لحاظ کمی و کیفی. • عدم وضوح عرصه های عمومی . • عدم کفایت و تنوع کاربریهای فرهنگی مولد روابط اجتماعی. • بروز ناهنجاریهای اجتماعی در محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> • تنوع گروه های مختلف مردم در رده های سنی گوناگون • تنوع گروههای مختلف درآمدی • وجود عوامل جاذب جمعیت در محدوده.

جدول ۵- تجزیه و تحلیل مطالعات دسترسی (ماخذ: نگارندگان)

تهدیدها	فرصتها	نقاط ضعف	نقاط قوت
<ul style="list-style-type: none"> • کمبود شدید فضای باز شهری . • اهمیت به تردد سواره که سطح وسیعی از محدوده را به خود اختصاص داده است، از خصلت تفریحی-فراغتی این مکان بشدت کاسته است. 	<ul style="list-style-type: none"> • امکان مکان یابی جدید برای وسائط نقلیه عمومی. 	<ul style="list-style-type: none"> • کمبود پارکینگ عمومی و خصوصی عدم وجود ظرفیت کافی پارکینگها • عدم تناسب عرض پیاده روها با میزان عابرین موجود در محور. • عدم مکانیابی مناسب مبلمان شهری و اشغال عرض مفید پیاده روها توسط این نوع مبلمان. • عدم وجود قدرت اجرایی قوی و وجود پارکهای حاشیه ای غیر قانونی در محور. • وجود ازدحام و ترافیک سواره سنگین در محور در ساعات اوج بواسطه وجود و تردد ناشی از کاربریهای تجاری. • ایجاد معضلات ترافیکی ناشی از تداخل تردد پیاده و حرکت سواره و عدم رعایت حرمت عابر پیاده. 	<ul style="list-style-type: none"> • تعدد دسترسیهای سواره اتوبوس مینی بوس، تاکسی که به محور منتهی می شوند.

۶- جمع بندی

در دهه های اخیر طراحان نگاه جدیدی به قابلیت پیاده مداری در طراحی فضاهای شهری داشته اند. میزان قابلیت پیاده مداری در فضاهای شهری به امنیت، دلپذیری، جذابیت محیطی، دسترسی و مسائل فرهنگی اجتماعی بستگی دارد.

در پایان به توجه به مطالب پیشین موارد ذیل منتج می گردد که در جدول بدان اشاره گردیده است

معایب	محاسن
محدودیت سرعت	حمایت از تردد های سازگار نظیر پیاده و دوچرخه
محدودیت مسافت در جابجایی	پایداری محیط زیست
محدودیت اندازه پیاده رو	کاهش آلودگی هوا
محدودیت جا بجایی برای افراد ناتوان و معلول	کاهش تصادفات
محدودیت برخورد های اجتماعی	حفظ و احیا بافت های قدیمی که برای تردد وسایل نقلیه طراحی شده اند
محدودیت در میزان کاربریهای فرهنگی، تفریحی، ورزشی	تحرك در فعالیت و کارآیی اقتصادی
ندارد	بهبود فعالیت و روابط اجتماعی
ندارد	بهبود گذراندن اوقات فراغت (استراحت، تفریح، ...)
ندارد	تقویت آموزش محیطی و فرهنگی
ندارد	کاهش هزینه ها
ندارد	شکل دادن به ساختار سکونتگاهها
ندارد	ارتباط با محیط از نظر بصری و افزایش حس تعلق به مکان و محیط

خیابان احمد آباد مشهد ترکیبی پیچیده از انواع فعالیت های تجاری، مذهبی، فرهنگی، اداری، بهداشتی، آموزشی و ... را دارا میباشد. همچنین در این محدوده عدم رعایت حرمت پیاده باعث کم شدن آرامش محلی و تخریب کیفیت زندگی و در نتیجه کم رنگ شدن ویژگی تفریحی و گذران اوقات فراغت این محدوده شده است. لذا با توجه به موارد ذکر شده، احداث گذرهای ویژه عابر پیاده در صورت انجام مکان یابی صحیح و ایجاد تسهیلات لازم برای عابرین پیاده می تواند به عنوان راه حلی جهت تشویق پیاده روی، بالا بردن ایمنی، رفاه اجتماعی و افزایش رونق اقتصادی کاربرد داشته باشند. همچنین آلودگی های هوا، آلودگی بصری و صوتی در این محیط کاهش می یابد که جنبه تفرجگاه نیز خواهد داشت. ایجاد چنین مکانهایی در صورت رعایت کلیه موارد و ضوابط حتی به عنوان جاذبه گردشگری نیز مطرح می باشد.

فهرست منابع فارسی

- ۱- نقی زاده، محمد، ادراک زیبایی و هویت شهر در پرتو تفکر اسلامی، ۱۳۸۶، چاپ اول، انتشارات سازمان فرهنگی تفریحی شهرداری اصفهان،
- ۲- لینچ، کوین، تئوری شکل خوب شهر، مترجم حسین بحرینی، ۱۳۷۶، تهران، دانشگاه تهران
- ۳- هدمن، ریچارد، یازوسکی، آندرو، مترجم راضیه رضازاده، مصطفی عباس زادگان، ۱۳۸۷، مبانی طراحی شهری، علم و صنعت
- ۴- موریس، جیمز، ترجمه راضیه رضازاده، ۱۳۷۴، تاریخ شکل شهر، دانشگاه علم و صنعت
- ۵- علیخانی، علی اکبر، ۱۳۸۶، هویت و بحران هویت، چاپ دوم، تهران، جهاد دانشگاهی،
- ۶- بهزادفر، مصطفی، ۱۳۸۶، هویت شهر (نگاهی به هویت شهر تهران)، سازمان فرهنگی هنری شهرداری تهران، موسسه نشر شهر
- ۷- میر مقتدایی، مهتا، طالبی، ژاله، ۱۳۸۵، هویت کالبدی شهر (مطالعه موردی تهران)، مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن
- ۸- محمودی، کورش، اصول و مبانی رنگ شناسی در معماری و شهرسازی
- ۹- سلطان زاده، حسین، ۱۳۸۵ فضاهای شهری در بافت تاریخی، دفتر پژوهش های فرهنگی
- ۱۰- کریر، راب، ۱۳۷۵ فضای شهری، مترجم خسرو هاشمی نژاد، جهاد دانشگاه
- ۱۱- لنگ، جان، ۱۳۸۶، آفرینش نظریه معماری، مترجم علی رضا عینی فر، دانشگاه تهران
- ۱۲- پاکزاد، جهانشاه، ۱۳۸۴، راهنمای طراحی فضای شهری، وزارت مسکن و شهرسازی
- ۱۳- جیکوبز، جین، مترجم حمیدرضا پارسایی و آرزو افلاطونی، مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکا، دانشگاه تهران
- ۱۴- پاکزاد، جهانشاه، ۱۳۸۶، مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری، شهیدی
- ۱۵- لینچ، کوین، مترجم منوچهر مزینی، ۱۳۸۵، سیمای شهر، دانشگاه تهران
- ۱۶- اردشیری، مهیار، معماریان، غلامحسین، ۱۳۸۹، هویت شهری شیراز، نوید شیراز
- ۱۷- بیکن، ادموند، مترجم فرزانه طاهری، ۱۳۸۶، طراحی شهرها، مرکز مطالعات و عقیده های شهرسازی و معماری ایران، شهیدی
- ۱۸- مدنی پور، علی، ۱۳۷۹، طراحی فضای شهری (نگرشی بر فرایند اجتماعی و مکانی)، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری
- ۱۹- گلکار، کورش، کندوکاوی در تعریف طراحی شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران