نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال نوزدهم، شماره ۵۴، پاییز ۹۸

تاثیر پیاده راه بر افزایش تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری بجنورد (نمونه موردی : خیابان طالقانی، محدوده میدان شهید تا مخابرات)

دریافت مقاله: ۹۶/۱۰/۷ **پذیرش نهایی**: ۹۷/۳/۶

صفحات: ۱۰۲-۸۱

آرش صدری: مربی،گروه هنر و معماری،دانشگاه پیام نور، ایران[۱].
Email: A76sadri@yahoo.com
آرزو بانکیان تبریزی: مدرس،گروه هنر و معماری،دانشگاه پیام نور، ایران.
Email: Arezu_bankian@yahoo.com
شادی رفایی افشار قزلباش: دانشجوی دکتری تخصصی گروه شهرسازی، واحد مشهد،دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران.
Email: Shadi.refaei@gmail.com

چکیده

این مقاله با هدف تاثیر پیاده راه بر افزایش تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری بجنورد با تأکید بر ابعادفرهنگی اجتماعی بر تعاملات اجتماعی نگارش گردید. روش این تحقیق توصیفی-تحلیلی و مورد مطالعه خیابان طالقانی بجنورد بوده است. تجزیه وتحلیل داده ها نیز با استفاده از روش SWOT انجام شده است. نتایج نشان داد که تاثیرگذاری ویژگی های کالبدی بر روی کیفیت محیط های شهری در اولویت اول و ادراک محیطی در اولویت دوم و ویژگی های کارکردی در اولویت سوم قرار داشت. با توجه به نتایج حاصله، اهم متغیرهای مستقل تاثیرگذار در این سه دسته (کالبدی، کاکردی وادراک محیطی)به ترتیب اولویت عبارتند از: شاخص ها ی امنیت ،دسترسی ، معابر ، کارکردهای اقتصادی، محیط زیست شهری ، کیفیت محیط اجتماعی، تعاملات اجتماعی، فعالیت ها ی فرهنگی،تسهیلات شهری و آیتم ها ی کارکردهای تفریحی و روشنایی کمترین اثرات را دارا بودند.

کلیدواژگان: پیاده راه، تعاملات اجتماعی، فضای شهری، پیاده مداری.

۱. نویسنده مسئول: بجنورد، خ شهید بهشتی جنوبی، بعد از تقاطع اول، مجتمع دادرس، طبقه دوم. ۰۹۱۵۳۸۴۷۸۲۶

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]

[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

مقدمه

حرکت پیاده، طبیعی ترین، قدیمی ترین و ضروری ترین شکل جابه جایی انسان در محیط است و پیاده روی هنوز مهم ترین امکان برای مشاهده مکان ها، فعالیت ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش ها و جاذبه های نهفته در محیط است و شهرها در گذشته از قابلیت پیاده‌مداری بالایی برخوردار بوده و پیاده‌روی به عنوان اصلی‌ترین الگوی جابجایی مردم در داخل کانون‌های زیستی به دلیل کم هزینه بودن یا در دسترس بودن آسان برای کلیه اقشار جامعه به شمار می‌رفت(معینی، ۱۳۸۵: ۵). اما امروزه یکی از نقایص عمده‌ی شهرهای سطح جهان، وابستگی بیش از حد نیاز به حرکت سواره و تخلف از حفظ و سامان‌دهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است(پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۸). این امر یکی از عوامل عمده کاهش کیفیت محیط شهری و افول ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری محسوب می‌شود(توسلی، ۱۳۷۱: ۴۷). از عمده نقایص شهرسازی جهان معاصر، توجه بیش از حد به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضای پیاده‌روی می‌باشد. شهرها در گذشته از قابلیت پیاده‌مداری بالایی برخوردار بوده و پیاده‌روی به عنوان اصلی‌ترین الگوی جابجایی مردم در داخل کانون‌های زیستی به دلیل کم هزینه بودن یا در دسترس بودن آسان برای کلیه اقشار جامعه به شمار می‌رفت(معینی، ۱۳۸۵: ۵). اما امروزه یکی از نقایص عمده‌ی شهرهای سطح جهان، وابستگی بیش از حد نیاز به حرکت سواره و تخلف از حفظ و سامان‌دهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است(پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۸). این امر یکی از عوامل عمده کاهش کیفیت محیط شهری و افول ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری محسوب می‌شود(توسلی، ۱۳۷۱: ۴۷). از عمده نقایص شهرسازی جهان معاصر، توجه بیش از حد به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضای پیاده‌روی می‌باشد. در کلان‌شهرها حدود نصف و در سایر شهرها تا دو سوم سفرهای درون شهری کاملا پیاده انجام می شود. علاوه بر آن در سفرهایی که توسط وسایل نقلیه صورت می‌گیرد فرد فاصله ما بین ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی و یا محل پارک خودرو را به صورت پیاده طی می نماید. لذا پیاده‌روی حداقل در بخشی از تمامی سفرهای شهری نمود پیدا می‌کند. در نظرگرفتن ارزش بیشتر برای پیاده‌روی و مناطق قابل پیاده‌روی می‌تواند تاثیرات مختلفی بر حمل ونقل بگذارد و بر روی برنامه‌ریزی استفاده از زمین همچون افزایش سرمایه‌گذاری، الگوهای استفاده زمین، کنترل ترافیک وسایل نقلیه و ... موثر واقع گردد(پور احمد و همکاران، ۱۳۹۷: ۲).

دهه‌های اخیر به‌دنبال گسترش بی‌رویهٔ شهرها و اهمیت و نقش روزافزون اتومبیل در شهر، به‌تدریج نقش عابر پیاده در فضاهای شهری کم‌رنگ شده است .این امر موجب کاهش سرزندگی فضاهای عمومی و کاهش فضایی مناسب برای تعاملات اجتماعی در شهر شده است. به‌دنبال ایجاد سرزندگی بیشتر و تبدیل سکونتگاه‌های شهری به شهرهای انسان‌محور، بسیاری از شهرها فضاهای بدون وسیلهٔ نقلیه‌ای به نام «پیاده‌راه» ساختند(پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۷۶). کیفیت محیط شهر اساسا یک مفهوم چند بعدی بوده و شامل ابعاد فیزیکی، فضایی، اقتصادی و اجتماعی محیط زیست شهری می شود. بر این اساس کیفیت محیط شهری می تواند بر روابط اجتماعی شهروندان تاثیرگذار باشد. افراد بر اساس منافع خود، ارتباطات اجتماعی را شکل داده و بر اساس توقعات، هنجارها و نقشهای معین خود، به آن می پردازند. حاتمی و ذکرحقیقی(۱۳۹۶: ۲۴۶). جنبش

گسترش فضاهای پیاده، نه تنها سیمای کالبدی شهرها را عوض کرده بلکه تغییرات نوینی در کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی و فرهنگ مردم به وجود آورده است. همچنین الگوها و روش‌های جدیدی برای حل مسائل شهری ارائه داده که باعث تحولی عمیق در نظریه‌ها و روش‌های شهرسازی، به‌ویژه در عرصه ساماندهی فضاهای شهری شده است."حرکت پیاده" همواره با نیازها و خواسته های انسان در می آمیزد و می تواند از پراهمیت ترین و ضروری ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده کنندگان از فضای شهر تلقی شود , این امر مستلزم توجه بیشتر به گذرهای پیاده و عابرین در سطح شهر می‌باشد(افراسیابی و همکاران، ۱۳۹۴: ۲). در این میان شهر بجنورد نیز از این قاعده مستثنی نیست و به وسیله خودروها و موتورها اشغال شده است؛ و کوچه‌ها، خیابان‌ها، بزرگراه‌ها و بسیاری از اماکن عمومی شهر به خودروها و موتورها اختصاص یافته و هر روز بیش از پیش انسان‌ها به حاشیه رانده می‌شوند. در واقع خودرومداری در شهر بجنورد با نگاهی که مدیران شهری به ترافیک و حمل ونقل دارند مدام باز تولید می‌شود و شدت می‌یابد. این موضوع سبب کاهش کیفیت محیط شهری و کمرنگ شدن ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری شده است. اگر قبول کنیم که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهری بر افزایش تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری و تعامل بین شهروندان تأثیر می‌گذارد؛ این تأثیر را بیش از هر جای دیگری می‌توان در پیاده روها مشاهده نمود(فاضلی، ۱۳۹۳: ۵۸).

ضرورت و اهمیت پژوهش

توجه به موضو ع " حرکت پیاده " همواره با نیازها و خواسته های انسان در می آمیزد و می تواند از پراهمیت ترین و ضروری ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده کنندگان از فضای شهر تلقی شود . حضور عابران در معابر شبکه دسترسی اثر زندگی بخش در کالبد شهر دارد . لیکن دیده می شود که در شهرهای حاضر که به تمام معنا مسخر وسایل نقلیه و چیرگی آن بر انسان شده اند، پیاده روی مورد کم توجهی قرار میگیرد و پیاده ها همواره در معرض آسیب و مخاطره جانی و مالی به سر می برند. به عبارت بهتر ،حرکت پیاده از دو جنبه اصلی (به عنوان رکنی از سیستم حمل و نقل درون شهری و به عنوان فضایی برای ارتباطات و برخوردهای رو در روی اجتماعی) نه تنها منزلتی نیافته است بلکه در زمان حاضر جایگاهی چنان ناچیزدارد که حتی به معمول ترین شکل خود به عنوان سیستمی از حمل و نقل شهری نیز سهمی پیدا نکرده و این گونه است که پیاده حقوق خود را پایمال شده می یابد . لذا توجه به مسأله ارتقاء کیفیت محیط ها ی شهری و در پی آن توجه به افراد پیاده در شهر به عنوان عناصر اصلی تشکیل دهنده شهر و یافتن راه حل هایی جهت به رسمیت شناختن عابرین در سطح شهر و ارتقاء کیفیت محیط های شهری به منظور ارتقاء رضایتمندی افراد از این محیط ها از جهات مختلف حائز اهمیت می باشد که مجموعه این عوامل انگیزه -های اصلی در مطرح ساختن موضوع پیاده راه برای انجام این مطالعات بوده و حد فاصل میان چهارراه مخابرات تا خیابان طالقانی به عنوان محدوده مطالعاتی جهت پژوهش حاضر در نظر گرفته شده است.

رهنما و محمدزاده(۱۳۹۳)، تاثیر کیفیت محیطی بر سرمایه اجتماعی در پیاده راه قره خان شهر مشهد را تحلیل کرده و نتیجه گرفتن که کیفیت محیطی پیاده راه قره-خان، از منظر بهره برداران آن، با میانگین امتیاز ۳/۲۹ از طیف پنج قسمتی لیکرت، در وضعیتی به طور نسبی، مطلوب و سطح سرمایه اجتماعی افراد، با میانگین امتیاز ۱/۹۶ از طیف پنج قسمتی لیکرت در وضعیتی به طور نسبی، نامطلوب قرار دارد. لطفی و

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

همکاران(۱۳۹۳)، با تدوین چارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرای شیراز با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی دریافتند که، خیابان ملاصدرای شیراز برخوردار از جذابیت های متعدد و متنوعی است که مایه حضور شهروندان با انگیزه های گوناگون در بیشتر ساعت های روز می شود. رجوع به مراکز مهم فعالیتی، خرید، تماشای مغازه ها، پرسه زدن و گردش، دیدن و دیده شدن، همه و همه در خیابان ملاصدرا تبدیل به فضایی مملو از انواع رویدادها برای شهروندان شده است. این خیابان مهم شهر شیراز، اما به دلیل کمبود عرض پیاده رو، کمبود فضاهای جمعی برای مکث و سکون و گردهمایی، کمبود جای نشستن، نبود فعالیت در شب و روزهای تعطیل، ازدحام سواره رو و جریان ترافیک عبوری، و شرایط کالبدی نامناسب، بستری متناسب برای برقراری تعاملات میان مردم و کاربران فضا نیست. توکلی(۱۳۹۵)، در تحقیقی با عنوان ارتقای فضای شهری با تاکید بر پیاده راه ها به منظور افزایش تعاملات اجتماعی در شهر بابل دریافت که با شروع انقلاب صنعتی،اختراع اتومبیل و گسترش شهرها، به تدریج اولویت دادن به نقش عابر پیاده و فضاهای پیاده محور درشهرها و فضاهای شهری کمرنگ شده و از کیفیت فضایی عرصه های عمومی شهر ، فضاهای باز شهری و پیاده راه ها کاسته شده است؛ عرصه هایی که خود به عنوان بستر و خاستگاه، نقش محوری در ارتقای سطح تماسها ،ارتباطات و تعاملات اجتماعی بین شهروندان ایفا می کنند . در این راستا عدم توجه به مقیاس انسانی و نادیده گرفته شدن نیازهای عابرین پیاده از معضلات پیش رو میباشد، به طوری که کمبود و نبود کیفیت در پیاده را ه ها منجر به تضعیف حضور و تعاملات اجتماعی شهروندان شده است. مشیری لنگرودی (۱۳۹۵)، در پایان نامه ارشد خود با عنوان طراحی پیاده راه (گذر شهری) با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی فضاهای شهری، نتیجه گرفت که حضور خودرو در فضاهای شهری سبب کاهش چشمگیر کیفیت آن ها می گردد. در طول یکصد سال گذشته چهار گرایش اصلی در رابطه میان اتومبیل و فضاهای شهری مطرح گردیده که به ترتیب عبارت است از: خودرو مداری، ضد خودرو، تعامل مداری و آرام سازی فعال بوده است. بر عکس، پیاده روی برترین شکل ایجاد تعامل انسان با محیط شهرها بوده و در افزایش کیفیت فضاهای شهری نقشی به سزا ایفا می نماید. بر همین اساس، شناخت ویژگی های عابران پیاده که به طور کلی می توان آن ها را در دو گروه اصلی؛ فیزیکی(سرعت حرکت، میزان دید، سطح اشغال،...) و روانی(پیوستگی،کوتاهی، زیبایی و امنیت، ایمنی،راحتی،...) دسته بندی نمود، برای طراحی فضاهای عمومی موفق ضروری می باشد. دهقان ابیانه(۱۳۹۵)، با بررسی رویکرد افزایش تعاملات انسانی در طراحی پیاده راه شهری با رویکرد افزایش تعاملات انسانی در طراحی پیاده راه شهری به روش توصیفی- تحلیلی نتیجه گرفت که تبیین پیاده راه به عنوان فضای عمومی شهری، به بیان پتانسیل های مناسب پیاده راه برای بهبود تعاملات اجتماعی می پردازد و آن را گامی در جهت توسعه ی پایدار اجتماعی بر می شمرد. پیاده راه به دلیل نمایش حد بالای اجتماعی پذیری راهکار مناسبی برای بهبود تعاملات اجتماعی در شهر به شمار می آید. پوراجمد و همکاران(۱۳۹۵)، نقش پیاده‌راه‌های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعهٔ موردی: پیاده‌راه ۱۷ شهریور، تهران) را بررسی کردند. نتایج ایشان نشان می‌دهد پیاده‌راه ۱۷ شهریور با توجه به کارکرد و ساختار کنونی خود نتوانسته موجب سرزندگی محیط شود و در ایجاد فضایی برای تداوم حضور عابران و فعالیت‌های انسانی ناموفق بوده است، زیرا میزان اثرگذاری هر کدام از ابعاد پیاده‌راه به حدی نبوده است که در کنار سایر عوامل بتواند موجب سرزندگی محیط شود. در بین ابعاد پیاده‌راه دسترسی

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

با ضریب ۰/۲۲۶ بیشترین اهمیت را در سرزندگی داشته است. اما وضعیت سایر شاخص‌ها ازجمله کیفیت کالبدی با وزن ۰/۱۸۶ و امنیت اجتماعی با ۰/۱۸۹ در محدودهٔ پیاده‌راه نامناسب است. در بین ابعاد سرزندگی هم تعامل و حس مکان با وزن ۰/۱۷۸ و ایمنی و امنیت با وزن ۰/۱۷۷ نسبت به سایر شاخص‌ها در وضعیت بهتری قراردارد و ابعاد تنوع و جذابیت محیط با وزن۰/۱۵۳ و برد و دامنهٔ پیاده‌راه با وزن ۰/۱۵۵ نامناسب است. حاتمی و ذکر حقیقی(۱۳۹۶)، تاثیر کیفیت محیط شهری بر روابط اجتماعی استفاده کنندگان از فضا در پیاده راه بوعلی سینا شهر همدان را ارزیابی کردند. نتایج این پژوهش نشان می دهد که بین کیفیت محیطی و روابط اجتماعی استفاده کنندگان از فضا ارتباط بالایی وجود دارد و دو متغیر سرزندگی و کیفیت عرصه های همگانی در کیفیت محیطی بیشترین تاثیرگذاری را بر سطح روابط اجتماعی در پیاده راه بوعلی سینا دارند. در واقع می توان از نتایج این پژوهش چنین استنباط کرد که این کیفیت محیط است که باعث ماندگاری فرد در فضا و ایجاد کنش اجتماعی در آن می شود. و ارتقاء و بهبود این کیفیت باعث ارتقاء سطح و بهبود روابط اجتماعی در فضاست به همین دلیل پیشنهادهای این پژوهش در جهت افزایش کیفیت محیطی در فضا ارائه شده است.

توجه به موضو ع" حرکت پیاده "همواره با نیازها و خواسته های انسان در می آمیزد و می تواند از پراهمیت ترین و ضروری ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده کنندگان از فضای شهر تلقی شود. حضور عابران در معابر شبکه دسترسی اثر زندگی بخش در کالبد شهر دارد .لیکن دیده می شود که در شهرهای حاضر که به تمام معنا مسخر وسایل نقلیه و چیرگی آن بر انسان شده اند، پیاده روی مورد کم توجهی قرار میگیرد و پیاده ها همواره در معرض آسیب و مخاطره جانی و مالی به سر می برند. به عبارت بهتر، حرکت پیاده از دو جنبه اصلی (به عنوان رکنی از سیستم حمل و نقل درون شهری و به عنوان فضایی برای ارتباطات و برخوردهای رو در روی اجتماعی) نه تنها منزلتی نیافته است بلکه در زمان حاضر جایگاهی چنان ناچیزدارد که حتی به معمول ترین شکل خود به عنوان سیستمی از حمل و نقل شهری نیز سهمی پیدا نکرده و این گونه است که پیاده حقوق خود را پایمال شده می یابد .لذا توجه به مسأله ارتقاء کیفیت محیط ها ی شهری و در پی آن توجه به افراد پیاده در شهر به عنوان عناصر اصلی تشکیل دهنده شهر و یافتن راه حل هایی جهت به رسمیت شناختن عابرین در سطح شهر و ارتقاء کیفیت محیط های شهری به منظور ارتقاء رضایتمندی افراد از این محیط ها از جهات مختلف حائز اهمیت می باشد که مجموعه این عوامل انگیزه های اصلی در مطرح ساختن موضوع پیاده راه برای انجام این مطالعات بوده و حد فاصل میان چهارراه مخابرات تا خیابان طالقانی به عنوان محدوده مطالعاتی جهت پژوهش حاضر در نظر گرفته شده است.

مبانی نظری

پیاده راه (walkability)

حرکت عابر پیاده را در فضاهای شهری تسهیل نموده و موجب می شوند عابر پیاده در فضایی امن و به دور از خودروها حضور یابد و موجبات ارتقا تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری فراهم شود.(ثقفی اصل،۱۳۸۷ :۱). قسمتی از فضای شهری هستند که به دلیل دارابودن برخی ظرفیت های خاص ،در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملا بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می یابند.پیاده

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

راه ها نه تنها جزو مهمترین فضاهای عمومی شهری محسوب می شوند ،بلکه اساسا به منظور تداوم حیات شهری ضروری هستند(ثقفی اصل، ۱۳۸۷ : ۸۳).

پیاده مداری

در دهه ۱۹۸۰ میلادی تعداد زیادی از معماران و شهرسازان آمریکایی از فرسودگی و زوال مراکز شهری و افزایش فزاینده جوامع محلی که پراکنده و متفرق، وابسته به اتومبیل و دارای فاصله با مراکز شهری بودند، اظهار نارضایتی کردند. در سال‌های پایانی دهه ۱۹۸۰ و ابتدای دهه ۱۹۹۰ این نارضایتی منجر به ظهور جنبش نوشهرگرایی شد (Lehrer, 2004). نوشهرگرایی (کـه بـه طراحی محلات سنتی و طراحی محلات نئو سنتی مشهور است) اصول برنامه‌ریزی است که محلات قابل زیست و قابل پیاده‌روی در یک محیط مساعد پیاده‌روی را به وجود می‌آورد. نوشهرگرایی سعی می‌کند با ایجاد کاربری‌های مسکونی مختلط از آپارتمان گرفته تا خانه‌های تک خانوار با هر سطح قیمتی ساکنینی با سطوح درآمدی مختلف داشته باشد و با توسعه فشرده، از سکونتگاه‌های حیاتی و محیط های طبیعی حفاظت کند (اصغرزاده یزدی، ۱۳۸۹: ۵۲). جنبش نوشهرگرایی اگرچه در زمینه توسعه‌های مسکونی جدید به وجود آمده است ولی همواره بر توسعه‌های درون بافت و اصلاح بافت‌های موجود تاکید کرده است و مخالف گسترش بیش از اندازه هدر رفتن زمین می‌باشد (Nozzi, 2005). به دنبال «نوشهرگرایی» و تا حدی به موازات آن، رشد هوشمند از جمله جدیدترین و مهم‌ترین انگاره‌های شهرنشینی و شهرگرایی پایدار است که سعی نموده کلیه رویکردهای قبل از خود را از جمله شامل نظریه توسعه پایدار، مدیریت رشد، محدوده‌های شهری و کمربند سبز، توسعه میان‌افزا و نوشهرگرایی را در قالب یک پارادایم جدید نظریه‌بندی و مدل‌سازی نماید. با این تفاوت که نسبت به جنبش نوشهرگرایی، کمتر بر طراحی شهری و به جای آن بیشتر بر روی نقش سیاست‌های عمومی و دولتی تاکید کرده و سیاست‌های مدیریت هوشمندانه رشد را نه صرفاً در مقیاس واحدهای همسایگی یا محله‌های شهری، بلکه در مقیاس محلی-منطقه‌ای دنبال می‌کند. این تئوری با مبانی نظری شهر پایدار توأم با کاربری‌های مسکونی و اشتغال با اولویت طراحی دسترسی پیاده همسو است (زیاری،۱۳۸۰: ۳۸۱).

در واقع پیاده مداری به مجموعه گسترده ای از موضوعات طراحی که با مقوله پیاده روی در ارتباط می باشد، اشاره دارد .یک مکان پیاده مدار، مکانی است که ساکنین آن با هر سن و هر 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 در استفاده از امکانات و تسهیلات و حین تردد احساس کنند - به مکانی گفته می شود که به دلیل نبود یا کمبود حرکت خودرو در آن دارای بیشترین حد تعاملات اجتماعی در بین انواع فضاهای شهری هستند(شکوهی دولت آبادی، ۵۶:۱۳۸۹). و موضوعی است که با ماهیت فضای شهری که حضور انسان را طلب می کند و با تعاملات اجتماعی و برپایی آیین ها و مراسم و زندگی جمعی(یا زندگی در جمع)رابطه دارد. هر شهری ویژگی های خاص خود را دارد به همین دلیل به برخی از نکات بحث پیاده مداری اشاره می شود. یکی از بهترین حالت ها آن است که عملکردهای پیرامون یک فضای شهری پیاده، مجموعه ای از عملکردهای مورد نیاز و مورد مراجعه ی مردم باشند.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

تعاملات (Social Interacraion)

تعاملات و روابط اجتماعی هم به عنوان یک نیاز فطری و هم وسیله ای برای ارضای نیازهای دیگر نام برده می -شود(رفیع پور،۱۳۸۲) . فضاهای عمومی شهر به دلیل امکان دهی به مناسبات اجتماعی و مراودات شهروندی می توانند محل و عرصه برخوردها وتعاملاتی باشند که شهروندان در جوار هم قرار می دهند .چنین فضاهایی در صورت تعریف درست و مدیریت فضایی می توانند نقشی اساسی در کارامدی این تعاملات و بروز رفتارهای هماهنگ وهمگون شهروندی داشته باشند که بهبود سرمایه اجتماعی سازنده را به همراه خواهد داشت. سرمایه اجتماعی را نتیجه ارتباطات و تعاملات اجتماعی در محیط های شهری می دانند.

تعریف فضا (Environments)

فضا مقوله ای بسیار عام است .فضا تمام جهان هستی را پر می کند و ما را در تمام طول زندگی احاطه کرده است .از آنجا که تنها آگاهی از فضا منوط به فعالیت نفر نیست، بلکه کلیه حواس و عواطف انسان در آن دخالت دارند و لذا برای نیل به این فضا به تمام و کمال باید خود انسان در آن درگیر شود(حبیبی، ۱۳۷۸: ۱۷).

در عین حال باید توجه داشت که فضا را پدیده ای فیزیکی و زاییده فکر یا محصولی از فرایندهای اجتماعی دیدن می دانند .واژه فضا با اینکه به آسانی و سادگی در کلیه علوم مطرح می شود در فرهنگ انگلیسی آکسفورد دست کم ۱۹ معنی دارد .به عنوان مثال :گسترده ای پیوسته که در آن اشیاء وجود دارند و حرکت می کنند .مقداری از یک منطقه که چیز خاصی آن را اشغال می کند یا برای هدف خاصی در نظر گرفته شده است.(مدنی پور،۴۱:۱۳۷۹) نوعی توزیع عناصر در یک پهنه یا نوعی از محدود کردن زمان و مکان است ولی به طور کلی فضا مقوله ای کلی و فلسفی است که، به مجموعه ای از روابط بین عناصر و کیفیت و حجم این روابط دلالت می کند. فضا ماهیتی عینی دارد که دارای بعد مکان است و از آنجا که دائماً در حال تغییر و تحول است، دارای بعد زمان نیز می باشد. ولی نکته ای که باید مدنظر داشت این است که فضا از جمله مفاهیمی است که بیشترین ابهام را برای تعیین و مرزبندی و (تهی)در نظر می‌گیرد جایی که همه چیز در خود « خالی »آن وجود دارد. با این وصف پدیده فضا را تنها می توان در خصوص اشیاء و پر بودن آن ولو به طور نسبی درک کرد.در عین حال فضا را می توان از خلال حرکت، جریان و سکون ادراک نمود .هر کالبد با ورود خود به فضا به نوعی وادار به اطاعت و تبعیت از آن می شود و فضا به نوعی آن را به تملک خود در می آورد .تملکی که اغلب دو سویه و دارای پیامدهای خاص خود است(فکوهی،۲۳۲:۱۳۸۳) .

فضای شهری (Urban Environments)

فضایی مادی است ، با ابعاد اجتماعی و روان شناختی و شکل شهر، هندسه این فضاست .شهر امروز به عنوان اثر بارز تمدن معاصر باید به چیزی و طراحی بناها و شبکه رفت و آمد بیاندیشید، لازم است فضاهایی خلق شوند که با نیازهای امروز مطابقت داشته باشند به گونه ای سامان یابند که با فن آوری نوین همخوان باشند .در این فضاها موجی جستجو می شود که به شهر غنا و تنوع بخشد و تأثیرفزاینده ای را سبب شود که پیوند های گوناگون شهروندان با مکان ها و فضاهای شهری را بیان کند(حبیبی،۶:۱۳۷۸).

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

روش تحقیق

یکی از مهمترین و وقت گیرترین مراحل پژوهش مرحله جمع آوری اطلاعات است. روش های جمع آوری اطلاعات می توانند در هریک از روش‌های تحقیق بکار روند. روش های جمع آوری اطلاعات را تنها پس از تعیین روش تحقیق معین می کنند. از جمله روش های جمع آوری اطلاعات عبارتند از:

۱. انواع مشاهده ها
۲. انواع پرسشنامه ها
۳. انواع مصاحبه ها
۴. مطالعات اسناد و کتابخانه ای

بنابراین دراین پژوهش جهت گرد آوری اطلاعات از دو روش اسنادی و غیر اسنادی استفاده شده است. جهت انجام کار ابتدا با استفاده از روش اسنادی و ابزاری همچون کتابها ،مقالات ،مجلات و ... به گردآوری اطلاعات مربوط به محدوده مورد مطالعه پرداخته و سپس با استفاده از روش غیر اسنادی (میدانی)، بازدید میدانی و تهیه عکس به تجزیه و تحلیل وضع موجود و ارائه راهکارهای مناسب پرداخته شد.

فرضیات پژوهش

پیاده راه بر افزایش تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری تاثیر میگذارد.
تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری باعث سرزندگی می گردد.
تردد وسایل نقلیه موتوری با حضور افراد در فضا رابطه مستقیم دارد.
محدود نمودن تردد خودرو در فضاهای عمومی شهری موجب افزایش رضایتمندی استفاده کنندگان از فضا میگردد.

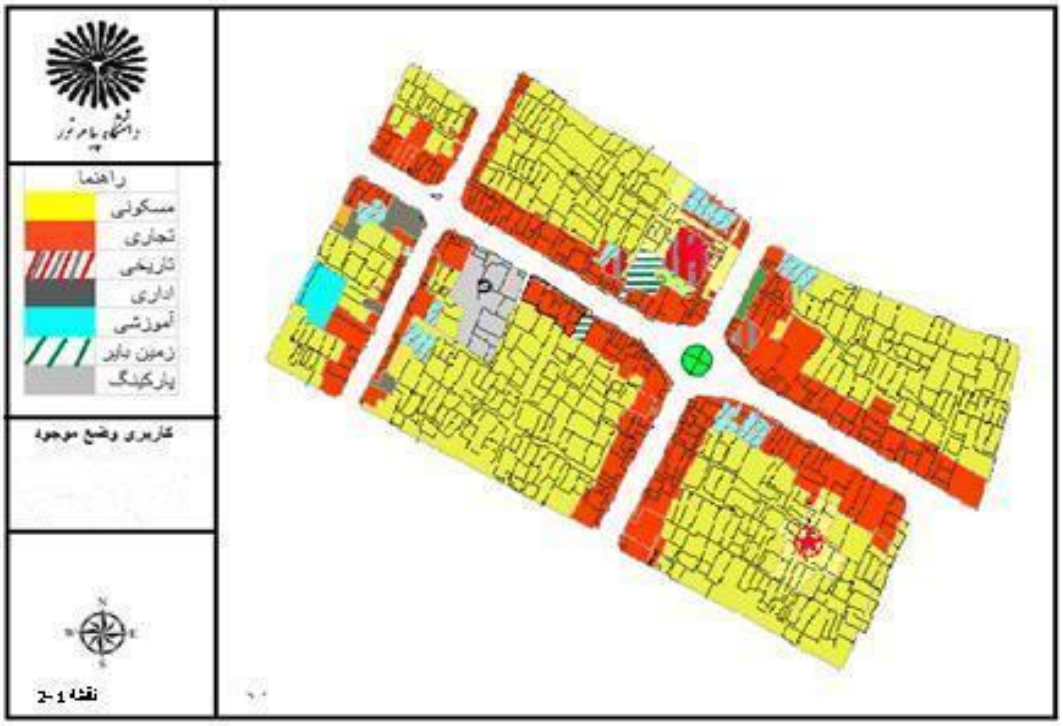
معرفی محدوده مورد مطالعه

منطقه مورد مطاله در این تحقیق بخش هایی از شهر بجنورد، مرکز استان خراسان شمالی، در فاصله ۲۵۲ کیلومتری شمال غرب مشهد در طول جغرافیایی ۵۷ درجه و ۲۰ دقیقه و عرض جغرافیایی ۳۷ درجه و ۲۸ درجه در ارتفاع متوسط ۱۰۱۰ متری از سطح دریا و تقریبا در مرکز جغرافیایی استان واقع شده است.
در واقع محدوده مورد مطالعه واقع در خیابان طالقانی غربی،حد فاصل چهارراه مخابرات و میدان شهید که به عنوان خیابان اصلی شهر در مرکز شهر قرار دارد. در گذشته به خیابان طالقانی کوچه سنگی می گفتند و به علت سنگفرش بودن کف این کوچه بوده است .بعد به خیابان ثریا و ششم بهمن تغییر نام داده وامروز به نام طالقانی شناخته می شود. میدان شهید در زمان قدیم و در دوران قبل از انقلاب به میدان ثریا معروف بوده که با شروع انقلاب اسلامی به میدان ۶ بهمن تغییر نام می دهد و بعد از جنگ تحمیلی و در عصر حاضر میدان شهید نامیده می شود ، که بر گرفته از شهید حسن آبادی است. این خیابان به دلیل قرارگیری در مرکز شهر دارای کاربری تجاری می باشد. اشکال (۱ و ۲).
مقاله حاضر، به روش توصیفی-تحلیلی شکل گرفته است. رویکرد حاکم بر این پژوهش از نوع پیمایشی (از طریق مشاهده و بازدید از خیابان طالقانی) و چارچوب نظری نیز با استفاده از روش اسنادی انجام شده است.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

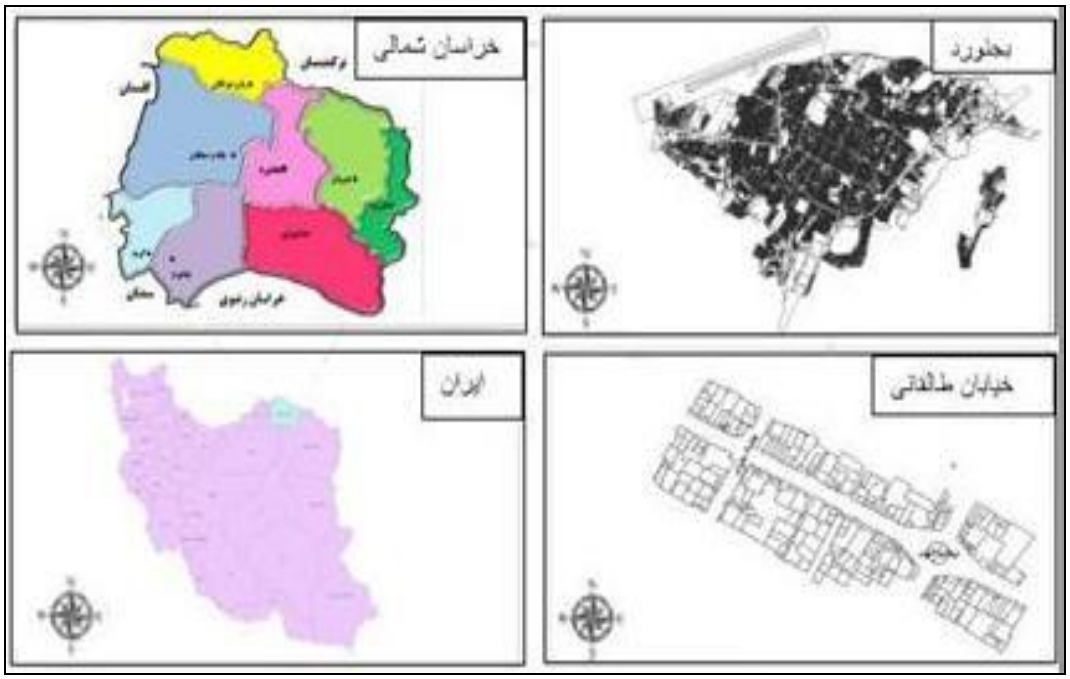
در این پژوهش، برای تجزیه و تحلیل یافته‌ها و تعیین راهبردهای مناسب از مدل تحلیلی SWOT استفاده شده است و در نهایت با در نظر گرفتن عوامل تأثیرگذار در منطقه شامل چهار گروه نقاط ضعف، قوت، فرصت‌ها و تهدیدها، راهبردهایی ارائه گردیده است.

ابتدا با استفاده از روش اسنادی و ابزاری همچون کتاب‌ها ،مقالات ،مجلات و ... به گردآوری اطلاعات مربوط به محدوده مورد مطالعه پرداخته و سپس با استفاده از روش غیر اسنادی (میدانی)، بازدید میدانی و تهیه عکس به تجزیه و تحلیل وضع موجود و ارائه راهکارهای مناسب پرداخته شد. سپس شاخص های کیفیت محیطی بررسی و تحلیل شده است، تا با تأکید بر ابعاد فرهنگی اجتماعی، به تاثیر پیاده راه بر تعاملات اجتماعی با استفاده از برداشت های میدانی و مصاحبه با ساکنان به جمع آوری داده ها پرداخته شده است.



شکل(۱) بررسی کاربری های محدوده مورد مطالعه

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]



شکل(۲) موقعیت محدوده مورد مطالعه بررسی های میدانی

نتایج

مدل تحلیلی *SWOT*

تکنیک یا ماتریس *SWOT*، ابزاری برای شناخت تهدیدها و فرصت‌های موجود در محیط خارجی یک سیستم و بازشناسی ضعف‌ها و قوت‌های داخلی آن به منظور سنجش وضعیت و تدوین راهبردها برای دستیابی به توسعه است. تحلیل *SWOT* را می‌توان در زمینه‌های مختلفی نظیر بازاریابی، زنجیره تأمین، سیستم‌های اطلاعاتی و غیره انجام داد. اصولاً این تحلیل هنگامی ارزش‌های خود را نشان می‌دهد که برای وضعیت موجود به‌کار رود. اما از این تحلیل می‌توان برای فرموله کردن استراتژی‌ها نیزاستفاده کرد. تکنیک *SWOT* ابزاری برای تحلیل وضعیت و تدوین راهبرد است و این امور از طریق: ۱-بازشناسی و طبقه بندی قوت‌ها و ضعف‌های درونی سیستم ۲- بازشناسی و طبقه بندی فرصت‌ها و تهدیدهای موجود در محیط خارج از سیستم ۳- تکمیل ماتریس سوات ۴- تدوین راهبردهای گوناگون برای هدایت سیستم در آینده انجام می گیرند(گلکار، ۱۳۸۵: ۲۰) **جدول (۱)**.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

جدول (۱)معیارهای طراحی پیاده راه ها

دسترسی و حمل و نقل	اجتماعی - اقتصادی	کالبدی- عملکردی	طراحی
پیوند با گونه های متنوع حمل و نقل	امنیت	تقویت عناصر تاریخی	طراحی مسیر
پیوستگی شبکه پیاده	مشارکت	تنوع خدمات و فعالیت ها	میلمان شهری
عدم ایجاد اختلال ترافیکی	تبادلات فرهنگی	اختلاط کاربری	مقیاس انسانی
	شبانه روزی بودن فضا	تقویت فعالیت های فراغتی	محافظت در برابر آب و هوا
			تنوع کالبدی
			جذابیت بصری

ضوابط مربوط به سیما و منظر

طرح و اجرای بناهای واقع در مناطق تاریخی شهر باید دارای مقیاس انسانی بوده و دانه بندی و ریخت شناسی مشابه بافت تاریخی شهر داشته باشد. در طراحی معماری بناهای کلان مقیاس،تقسیم بنا به احجام متناسب با دانه بندی بخش تاریخی شهر الزامی است.

شکل(۳).تقسیم بنا به احجام متناسب با دانه بندی بخش تاریخی شهر

در احداث ابنیه، انتخاب مصالح نماهای ساختمانی باید به گونه ای باشد که علاوه بر رعایت ضوابط و مقررات طرح های جامع و تفصیلی و سایر مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران،موجب آلودگی محیط زیست نشود و قابل بازیافت و پاکسازی باشد.به شهرداری ها امکان داده میشود تا طی برنامه ای ۵ ساله نسبت به بهسازی مصالح نمای ساختمان های موجود در شهرها اقدام نمایند. تعدد تابلوهای معرف کاربری در یک منظر شهری مجاز نمی باشد؛و هر تصرف تنها مجاز به استفاده از یک تابلو در نما یا جداره هریک از معابر شهری که تصرف مذکور در حاشیه آن قرار دارد، است.

پیش آمدگی بدنه ساختمان ها(نظیر بالکن،تراس و ...) در فضاهای شهری ممنوع بوده و احداث فضاهای نیمه باز با عقب نشینی دیوارهای خارجی از حد زمین تأمین خواهد شد. این فضاهای نیمه باز جهت تقویت چشم اندازهای مناسب شهری، کاهش اثر تابش شدید خورشید، نگهداری گل و گیاه و موارد مشابه بوده و بهره

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

برداری از این فضاها به عنوان انباری(محل نگهداری مواد غذایی،سوخت و)... و خشک نمودن البسه ممنوع است. **شکل(۳)**.

شکل(۴).پیش آمدگی بدنه ساختمان ها(نظیر بالکن،تراس و ...) در فضاهای شهری

استفاده از نماهای پرده ای(نماهای آلومینیمی،شیشه ای،کامپوزیت،شیشه ای جیوه ای و)...در جداره های بیرونی و قابل مشاهده از عرصه های عمومی،ضمن رعایت مبحث چهارمقررات ملی ساختمان،برای کلیه بناهای دولتی و عمومی ممنوع بوده و استفاده از این مصالح صرفاً درون بناها مجاز است به مالکین ابنیه موجود فرصت داده میشود تا ظرف مدت ۳ سال، با اولویت بناهای دولتی و عمومی به اصلاح نمای این ابنیه با مصالح جایگزینی که توسط کمیته تعیین می‌شود، بازسازی نمایند شکل(۴).

ضوابط مربوط به ساماندهی کالبدی فضاهای شهری

به ابنیه فرصت داده می شود تا ظرف ۵ سال از تاریخ ابلاغ این مصوبه، کلیه کانالهای تاسیساتی نمایان در نماها و در جداره های شهری شامل(اسپیلت ها) کانالهای کولر، ناودانها، سیمها و کابلهای برق و تلفن،دودکش بخاری، لوله های تاسیساتی(به استثناء لوله های گاز شهری)و نظایر آن به تدریج از نماهای شهری حذف و یا به گونه ای ساماندهی شوند که در نما یا جداره شهری قابل مشاهده نباشد .لوله های گاز شهری نیز بایستی متناسب با رنگ نمای ساختمانها رنگ آمیزی شود. مکان یابی کابین ها، کیوسکها در معابر پیاده(اعم از تلفن عمومی، روزنامه فروشی، صندوق های جمع آوری صدقات و)....باید به گونه ای انجام شود که مزاحم حرکت عابرین پیاده عابرین نباشد. **شکل(۵)**.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

شکل(۵) مکان یابی کابین ها، کیوسکها در معابر پیاده

ایجاد هرگونه اختلاف سطح(لبه، پله، سکو و)....در مسیر عبور در معابر پیاده ممنوع است و تغییرات سطوح بایستی بوسیله شیب راهه و رمپ انجام شود. **شکل(۶)**.

شکل(۶) اختلاف سطح(لبه، پله، سکو و)....در مسیر عبور در معابر پیاده

کلیه مسیرها و کانال های تاسیساتی موجود در معابر(پیاده روهها و پیاده راهها) باید بوسیله کف سازی مشخص شود .کانال ها باید به گونه ای احداث شوند که دسترسی به آنها برای تعمیر به سهولت فراهم آید.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

جدول (۲) معیارهای طراحی پیاده راه ها

Swot	نقاط قوت:	نقاط ضعف
اجتماعی ، فرهنگی و اقتصادی	اجتماعی: خصوصیات اجتماعی مردم: بالا بودن سطح سواد در محدوده نسبت به شهر مناسب بودن تقریبی سطح بهداشت اشتغال تقریبا مناسب زنان فرهنگ نسبتا بالای مردم طبقه اجتماعی نسبتا بالا وجود روح همکاری در مردم خصوصیات اجتماعی محیط : وجود امنیت اجتماعی وجود آرامش نسبی معضلات اجتماعی کم تعلق نسبی مردم به محدوده کاربری ها با خصوصیات اجتماعی : وجود کاربری های جاذب جمعیت جوان مانند کافیشاپ مغازه های پوشاک نبود کاربری های تولیدی که باعث سر و صدا شوند وجود راسته بازار اصلی شهر محل تعاملات اجتماعی اقتصادی:وضع اقتصادی متوسط رو به بالای مردم بالا بودن نیمی مالکیت اشتغال زنان وضعیت اقتصادی کاربری ها: بالا بودن سرانه تجاری وجود بانک ها به تعداد مناسب وجود بنگاه های اقتصادی بزرگ خود کفایی نسبی برای تامین نیاز ها	کاربری های اجتماعی :کمبود کاربری های فرهنگی عدم کاربری های فضای سبز و گذران اوقات فراغت و مشکلات رفاهی عدم وجود کتابخانه وضعیت اجتماعی مردم : عدم شناخت کافی از حقوق و وظایف شهروندی از بین رفتن سرمایه در بعضی از خانه ها و کوچه ها وجود فروشندگان دوره گرد و ایجاد گودکی صوتی وجود افشار مختلف و احتمال ایجاد تنش وجود افشار مختلف و نیاز های متفاوت وجود برخی ناسنی ها در کوچه های بن بست و فضاهای بایر مشکلات اقتصادی : بالا بودن قیمت زمین بالا بودن اجاره مسکن کمبود مسکن وجود تعدادی افراد زیر خط فقر
فرصت : تبدیل به مکانی فرهنگی و بعضی از طرح های پیشنهادی تمایل مردم به حضور در کافیها	بالا بردن تعداد صندوق های قرض الحسنه : افزایش سطح بهداشت جمع موقع جمع کردن زباله ها تحدود کمتا کردن محله ایجاد کاربری هایی که کمبود آنها احساس می شود حافزایش امنیت در محله : افزایش نور در خیابان های فرعی قرار دادن کاربری هایی که در طول شبانه روز فعالیت می کنند افزایش آرامش : محدودیت سرعت در خیابان های فرعی نظارت بر کار دوره گردها از بین بردن گودکی بصری	ایجاد کاربری هایی برای توسعه روابط افراد : تقویت کاربری های موجود از بین بردن تضاد طبقاتی : بالا بردن تراکم با توجه به نزدیکی به مرکز شهر جذب انبوه سازان
تهدید: افزایش روند افزون جمعیت وابستگی بر تمرکز اقتصادی شهر دارد ورود بعضی از افراد لا قابل از مرکز نقاط شهر به مرکز شهر و ایجاد مشکل رواج فرهنگ غربی	کنترل تراکم جمعیت محله : کنترل تراکم جمعیتی از طریق کنترل تراکم ساختمانی حفظ هویت محله توجه به معماری جدید که تناقض شدید با معماری قدیم نداشته باشد بالا بردن تعلق افراد به محدوده از طریق ایجاد کاربری های تفریحی تکیه بر ارزش های بومی استفاده از مردم و بخش خصوصی در اجرای طرح ها تامین امنیت توسط مشارکت مردم برای کاهش هزینه های نیروی انتظامی جلب مشارکت مردم در عقب نشینی برای آسانتر کردن کار شهرداری جلب سرمایه گذاران	دخالت مردم در طراحی و برنامه ریزی : نظر خواهی از مردم ارتباط شهرداری به عنوان مدیریت شهر با افراد از طریق ایجاد شورای محله تایجاد سازمان های مردمی جلب رضایت مردم در انجام پروژه ها استفاده از پتانسیل مردم در انجام پروژه ها توجه بیشتر به جنبه اجتماعی در تهیه طرح ها توجه به مساجد به عنوان مکان هایی برای ایجاد تعاملات اجتماعی ایجاد کاربری های گذران اوقات فراغت توسعه فعالیت های مختلف فرهنگی بالا بردن فضا های سبز با کیفیت مطلوب در شهر نظارت بر ساخت و ساز ایجاد ضوابطی برای ساخت و ساز

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

کالبدی	ویلائی بودن بسیاری از خانه ها بزرگ بودن قطعات مسکونی اکثر خانه ها نهایتا تا سه طبقه هستند وجود اراضی بایر ساخت و ساز های جدید وجود کناره های قوی در محدوده وجود ۴ گره با عملکرد بالا برای محله وجود پاساژ به عنوان یک مرکز تجاری و فروشگاه رفاه و مجتمع تجاری صنف پوشش گیاهی مناسب در اطراف محل قیمت بالای زمین ودارا بودن پتانسیل سرمایه گذاری وجود کاربریهای زیاد تجاری ریزدانه در بدنه محدوده کنار هم قرار گرفتن کاربری های سازگار و وابسته در اکثر جداهای خیابان های اصلی ملکی بودن بیشتر بناها قدمت زیاد محدوده واقع بودن در مرکز شهر استقبال ساکنین قدیمی از ساخت و ساز های جدید وافراد تازه وارد به محل توسط آن تناسب فرم و عملکرد	ازدحام زیاد در خیابا اصلی به علت وجود کاربریهای زیاد تجاری خدماتی و کمبود گذرهایش پیاده رو و خیابان تداخل نو و بافت جدید و قدیم برخی پهن آمدگی های نادرست تابلو های مغازه ها جداره های نامناسب خارجی ابنیه ارتفاع های کم و زیاد در کنار هم نبود فضای سبز عمومی داخل محدوده وجود ساختمان های متروکه و بلا استفاده زیاد بودن هزینه های عمرانی و نبود بودجه متناسب با این هزینه ها قیمت بالای زمین کمبود فضاهای سبز ،تفریحی و فرهنگی اجتماعی درمحدوده وجود مغازه های متروکه،مخروبه و تعطیل تفاوت زیاد تپولوژی معماری جدید با قدیم وجود ساختمانهای جدید با ارتفاع زیاد در کنار ساختمانهای کوتاه و ایجاد مشکلات برای انها کاهش کیفیت ساخت و ساز های جدید برای افزایش درامد در نظر نگرفتن عوامل طبیعی و اقلیمی در ساخت و ساز های جدید نظارت نکردن کامل بر اجرای قوانین ساختمانی و شهرسازی ضعف فرهنگی
موقعیت و وضعیت مناسب برای جذب سرمایه گذاری به منظور ایجاد برخی کاربری ها که کمبود دارند نگاه ویژه مدیران به این محله و دیگر محلات مرکز شهر رویکرد فرهنگ سازانه و تشویقی دولت افزایش بودجه های عمرانی دادن وام مسکن و وام برای ایجاد نما وجود قوانین و سازمانهای مربوط به شهر توجه میراث فرهنگی به برخی ساختمانهای قدیمی	**کاهش هزینه های سرمایه گذاری برای ایجاد برخی کاربری ها** استفاده از اراضی بایر استفاده از مشارکت مردمی تسریع روند کارها **ایجاد ساخت و سازهای جدید** دادن وام مسکن کاهش تعرفه ها روان کردن مراحل اداری تامین مصالح از نزدیکی شهر و کاهش هزینه های حمل و نقل **افزایش کاربری های تجاری** افزایش تعداد طبقات احیا و یا نوسازی کاربری های تجاری بدون استفاده تبدیل قطعات بزرگ مسکونی حاشیه خیابان به کاربری تجاری **تامین کاربری هایی که دچار کمبود هستند** تجمیع حیاطهای بزرگ فرصت و قوت استفاده از زمین های بایر استفاده از پتانسیل خانه های قدیمی **ارتقای تناسب فرم و عملکرد** قرار دادن کاربری های متناسب با هر مکان توجه به ماتریسهای سازگاری،وابستگی،مطلوبیت و ظرفیت	**نظارت بر چگونگی استفاده از زمین های بایر** نظارت سازمانهای مربوطه منطبق بودن با طرحهای جامع و تفصیلی **تشویق و هدایت ساخت و سازهای جدید توسط مردم و رفع نیاز از طرحهای نوسازی و بهسازی** دادن وام و تحصیلات جهت بهسازی و نوسازی کاهش قیمت مصالح
شهرسازی بدون دخالت دادن مردم افزایش مهاجرت به محله و نیز افزایش جمعیت بالا بودن قیمت مصالح مورد نیاز برای ساخت و ساز عدم توانایی مسئولان در کنترل قیمت زمین	**ایجاد هویت خاص محله** ساماندهی بافت و ساخت و ساز های جدید به نحوی که مخصوص این محله از شهر باشد قرار دادن برخی مکانها و فضاهای خاص در محدوده ایجاد پوشش گیاهی مخصوص محدوده از نظر نوع،ارتفاع و فاصله) **بالا بردن ایمنی** مهندسی ساختن بناها استفاده از مصالح مقاوم امانگی در مقابل حوادث مکانیابی و کیفیت مناسب تاسیسات و تجهیزات مقاوم سازی یا جانشینی ساختمانهای قدیمی	

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

تاریخی و طبیعی	قدیمی بودن محدوده داشتن هویت تاریخی حس تعلق در محله داشتن خانواده های قدیمی وجود برخی ساختمان های قدیمی خاطره انگیز وجود سبزه میدان به عنوان یک اثر تاریخی در نزدیکی محدوده ماندگاری برخی از اسامی قدیمی وجود درختان خزان برگ در محله برای تامین آفتاب در روزهای زمستان وجود نهال های زیاد برای تامین پوشش گیاهی دائم آینده وجود جوی در خیابان های اصلی برای دفع مناسب آبهای سطحی وجود پوشش گیاهی مناسب در خیابان های اصلی وجود شیب عرضی مناسب در پیاده روها ومعابر آب و هوای نسبتا معتدل دمای مناسب بارش مناسب نسبت به استان امکان پرورش انواع پوشش گیاهی در محله زاویه تقریبا مناسب تابش آفتاب	تغییر نام های قدیمی بسیاری از خیابان ها وکوچه ها وجود روز های زیاد یخبندان در محله آلودگی صوتی در محله با توجه قرار گیری در مرکز شهر آلودگی نسبی هوا در محدوده با توجه قرار گیری در مرکز شهر عدم انطباق ساخت وساز هادر محدوده با اصول مهندسی زلزله عدم وجود تنوع در پوشش گیاهی محدوده از نظر نوع درختان وفاصله آنها اختلاف دمای زیادبین گرمترین وسردترین روز سال نبود شیب مناسب درکوچه ها باران های اندکی هدررفتن منابع طبیعی یکی بودن آب آشامیدنی وسایر مصارف
عبور بیش از پنج میلیون مسافر در سال از جاده مشهد شمال تهران وجود جاذبه های طبیعی مختلف در اطراف شهر تاسیس خانه گردشگری در شهر بجنورد وجود آثار تاریخی در شهر	**احیای ارزشهای تاریخی محل** انجام فعالیتهای مناسب در آثار تاریخی و زنده سازی آنها نظارت شایسته سازمان میراث فرهنگی برآثار تاریخی مرمت ونوسازی آثار تاریخی **بهبود پوشش گیاهی** تشویق مردم به کاشتن درخت در حیاط خانه ها ایجاد تنوع در پوشش گیاهی **استفاده از عوامل طبیعی برای تولید انرژی و جلو گیری از هدر رفتن ان** قرار دادن ساختمانها در جهت نور آفتاب قرار دادن ساختمانها با زاویه مناسب نسبت به گنبد تولید انرژی از منابع تجدید پذیر **حفظ نام های قدیمی** عدم تغییر نام گذاری های قدیم نظر خواهی از مردم در نام گذاری معابر	**افزایش پوشش گیاهی داخل محل** کاشت نهال با فاصله مناسب(با توجه به اقلیم خزان برگ باشد) پیاده کردن سیستم آبیاری مناسب **مهار یخ زدگی معابر** استفاده از تجهیزات برای مقابله با یخ زدگی معابر استفاده از تجهیزات پیشرفته برای جلوگیری از یخ زدگی معابر **توجه به بالا آمدگی آبهای زیرزمینی در مرکز شهر** استفاده از مصالح مقاوم در پی ها ندادن مجوز برای احداث زیر زمین
شکل کشیده ای شهر وایجاد پهنه های وارونگی وآلودگی هوا سرمای بی موقع وسرمازدگی محصولات بالا بودن سطح آبهای زیر زمینی در شهر و آلودگی آن گرد شدن هوا در دهه های اخیر بالا بودن میزان تبخیر وتعرق گرم شدن زیاد هوادر چند روز از فصل تابستان کاهش آب در سالهای آتی استفاده از منابع تجدید ناپذیر	**حفظ آثار تاریخی** فرهنگ سازی زیبایی مناسب **استفاده مناسب از آبهای سطحی و استفاده شده** جمع آوری مناسب آبهای سطحی **کنترل آلودگی هوا بخصوص در روزهای گرم** استفاده از انرژی هایی بدون آلودگی یا با آلودگی کم استفاده از تکنولوژی پیشرفته در فعالیتهای گوناگون محدودیت ترافیکی افزایش پوشش گیاهی **جلوگیری از تبخیر زیاد** استفاده از روشهای نوین آبیاری استفاده از کانالهای زیر زمینی آب افزایش پوشش گیاهی	**افزایش ایمنی در مقابل حوادث طبیعی** استحکام دادن به ساختمانها در برابر زلزله استفاده از قوانین استفاده از متخصصین مربوطه پیشگیری و پیش بینی وقوع حوادث **استفاده بهینه از منابع** فرهنگ سازی بازیافت مواد استفاده از تکنولوژی و تجهیزات جدید استفاده از موادی که قابل بازیافت هستند در مصارف گوناگون **حفظ ساکنین قدیمی** بالابردن امکانات رفاهی در سطح محله شناخت وحفظ عناصری که باعث وابستگی افراد به محله بوده است

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

ارزیابی کیفی کاربری ها

تحلیل کیفی شامل دو دسته ماتریس ها و معیارهای کیفیت و محیط می باشد برای این منظور ابتدا ، ما، از ماتریس های: ۱- مطلوبیت ۲- ظرفیت ۳- سازگاری ۴- وابستگی مطابق جداول(۳ و ۴ و ۵) استفاده کردیم که توضیح آن عبارتند از:

۱-ماتریس مطلوبیت

در این ماتریس ، سازگاری بین کاربری و محل استقرار آن ارزیابی می شود و بر این اساس می توان گفت که هر کاربری طبق ویژگی های خاص آن برای محل خاصی مناسب است و هر محلی نیز کاربری های خاص خود را می طلبد. به عبارت دیگر یعنی آن کاربری ازچشم انداز مناسبی برخوردار است یا خیر ؟ برای تهیه این ماتریس از گزینه های زیر استفاده می کنیم:

الف) کاملاً مطلوب : به این معنی که خصوصیات کاربری ، از هر جهت مناسب محل مورد نظر می باشد.

ب) مطلوب : یعنی مشخصات کاربری ، تا حدودی با محلی که در آن قرار گرفته مطابقت دارد.

ج)نیمه مطلوب:یعنی کاربری ها از جهت مناسب بودن در حد میانه و به نوعی بی تفاوت است.

ج) نسبتاً نامطلوب : به این ترتیب که خصوصیات کاربری ، با محل مورد نظر نسبتاً در تعارض است.

د) کاملاً نامطلوب : یعنی خصوصیات مورد نیاز هر کاربری با خصوصیات محل کاملاً در تعارض باشد و یا کاربری مناسب محل مورد نظر نباشد.

این ماتریس نشان میدهد که میزان سازگاری بین کاربری ها و محل استقرار آنها از مطلوبیت خوبی برخوردار نمی باشد **جدول(۳)**.

جدول (۳) ماتریس مطلوبیت

ماتریس مطلوبیت		دسترسی	شیب خیابان	ابعاد زمین
مسکونی	مسکونی	●	●	●
تجاری	تجاری محله ای	●	●	●
	تجاری منطقه ای	●	●	●
آموزشی	مهدکودک	●	●	●
	دبستان	●	●	●
	موسسه زبان خارجه	●	●	●
اداری	بانک	●	●	●
	دفتر اسناد رسمی	●	●	●

۲- ماتریس ظرفیت

هرکاربری شهری مقیاسی دارد ، در این ماتریس به این موضوع پرداخته می شود که هر کاربری در چه سطحی می تواند عملکرد مناسبی داشته باشد. چنانکه دو مقیاس مذکور با یکدیگر منطبق باشند ، هر کاربری عملکرد مناسبی خواهد داشت ، در حالی که اگر منطبق نباشند ، مشکلات عدیده ای را برای هر دو پدیده به وجود خواهد آورد. از طرف دیگر ، هر سطح از ساختار فضایی شهری نیز تنها ظرفیت پذیرش سطح مناسبی از فعالیت ها را دارد ، بنابراین ساختار فضایی نیز می تواند چنین تقسیم شود : محله ، ناحیه، شهر و منطقه شهری **جدول(۴)**.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

جدول(۴) ماتریس ظرفیت

ماتریس ظرفیت		محله	ناحیه	منطقه
مسکونی	مسکونی	●		
تجاری	تجاری محله ای	●		
	تجاری منطقه ای			●
اداری	بانک		●	
	دفتر اسناد رسمی			●

۳- ماتریس سازگاری

کاربری های هم جوار موجود در خیابان طالقانی ،بایستی با یکدیگر و با کاربری های اطراف خود نیز، سازگاری داشته و برای یکدیگر ایجاد مزاحمت نکنند. بر این اساس، کاربری ها از نظر سازگاری ممکن است حالت های ذیل را داشته باشند:

کاملاً سازگار : یعنی هر دو خصوصیات مشترکی داشته و فعالیت آن ها نیز بر یکدیگر منطبق باشد مانند دو مسکونی کم تراکم.

نسبتا سازگار : به این ترتیب که هر دو کاربری از یک نوع بوده ، اما در جزئیات اختلافی داشته باشند ، مانند مسکن کم تراکم با مسکن با تراکم متوسط.

بی تفاوت : یعنی اینکه دو کاربری از جهت سازگاری نسبت به هم بی تفاوت باشند.

نسبتا ناسازگار : یعنی اینکه میزان ناسازگاری بین دو کاربری از سازگاری آن ها بیشتر است

کاملا ناسازگار : یعنی مشخصات دو کاربری هیچ گونه همخوانی با یکدیگر نداشته و در تقابل با یکدیگر باشند ، مانند کاربری صنعتی و کاربری مسکونی. **جدول(۵)**.

جدول(۵) ماتریس سازگاری

ماتریس سازگاری		مسکونی	تجاری		اداری	
		مسکونی	تجاری محله ای	تجاری منطقه ای	بانک	دفتر اسناد رسمی
مسکونی	مسکونی	●	●	▲	▲	○
تجاری	تجاری محله ای	●	●	●	●	◆
	تجاری منطقه ای	▲	●	●	●	●
اداری	بانک	●	●	●	●	●
	دفتر اسناد رسمی	▲	●	●	●	●

سازگار	●
نسبتا سازگار	▲
نسبتا نا سازگار	◆
ناسازگار	○

بررسی انجام شده نشان می‌دهد که بیشتر کاربری هایی که در کنار هم قرار گرفته اندسازگار هستند یعنی قرارگیری آنها در کنار هم مزاحمت زیادی ایجاد نمیکند ولی این کاربری ها بیشتر فرا محله ای هستند و حضورشان در محدوده باعث ایجاد شلوغی در معبر و مزاحمت برای کاربری های مسکونی میشود.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

۴- ماتریس وابستگی

در این نوع ماتریس کاربری ها میتوانند به صورت زنجیروار به هم وابسته باشند (درست بر خلاف نوع سازگاری که میتوانند مخالف هم باشند و در کنار هم قرار گرفتنشان ممکن است به یکدیگر زیان برساند) در این ماتریس تاکید بر این است که کاربری ها به صورت زنجیروار به هم وابسته باشند. **جدول (۶)**.

جدول (۶) ماتریس وابستگی

ماتریس وابستگی		فضای سبز	اداری		آموزشی	
		پارک	دفتر اسناد رسمی	بانک	دبستان	مهدکودک
مسکونی	مسکونی	●	◆	◆	●	●
تجاری	تجاری محله ای	▲	▲	◆	●	●
	تجاری منطقه ای	▲	▲	◆	●	●
آموزشی	مهدکودک	●	○	○	●	●
	دبستان	●	○	○	●	●
	دبیرستان	●	○	○	●	●
	موسسه زبان خارجه	●	○	○	●	●
اداری	بانک	▲	●	○	◆	◆
	دفتر اسناد رسمی	▲	●	○	◆	◆

نتیجه‌گیری

هدف کلی این پژوهش سنجش میزان ارتقاء کیفیت محیطی خیابان از طریق تبدیل آن به مسیر پیاده جهت دلپذیر نمودن هر چه بیشتر پیاده روی و تشویق به انجام آن و کاهش استفاده از وسایط نقلیه موتوری و همچنین انسانی تر کردن فضا جهت فراهم نمودن یک محیط مطلوب برای داد و ستد و تعاملات اجتماعی بوده است. فرضیات تحقیق بر این استوار بوده است که افزایش تنوع کارکردی در ساعات مختلف شبانه روز موجب گسترش پیاده راه ساخته خواهد شد، همچنین ایجاد مسیرهای حرکت پیاده افزایش امنیت اجتماعی را برای کاربران محیط به همراه دارد. این فرضیات با مطالعه نمونه مورد مطالعه تایید گردید. یعنی افزایش تنوع کارکردی در ساعات مختلف شبانه روز شهروندان را به پیاده روی در فضاهای شهری تشویق می کند و امکان پیاده راه سازی در چنین فضایی با کارکردهای متنوع و زیاد میسر می شود و نیز ارتقاء کیفیت محیط در فضاهای شهری توسط پیاده راه ، امنیت اجتماعی در این محیط را برای شهروندان افزایش می دهد.

این پژوهش هم چنین نشان داد که تاثیرگذاری ویژگی های کالبدی بر روی کیفیت محیط های شهری در اولویت اول است. سپس ادراک محیطی در اولویت دوم و ویژگی های کارکردی در اولویت سوم قرار دارند .که با توجه به نتایج حاصله ،اهم متغیرهای مستقل تاثیرگذار در این سه دسته (کالبدی، کاکردی وادراک محیطی) به ترتیب اولویت عبارتند از: شاخص ها ی امنیت، دسترسی، معابر، کارکردهای اقتصادی، محیط زیست شهری، کیفیت محیط اجتماعی، تعاملات اجتماعی، فعالیت ها ی فرهنگی ،تسهیلات شهری و آیتم ها ی کارکردهای تفریحی و روشنایی کمترین اثرات را دارا هستند. از این رو درصورتی که برای ارتقاء کیفیت محیط توسط پیاده راه ، روی آیتم های امنیت، دسترسی، معابر و کارکردهای اقتصادی سرمایه گذاری شود، انتظار بهبود وضعیت محتمل است. این پژوهش همچنین امکان معرفی شاخص هایی که بر روی کیفیت محیط ها ی

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

شهری ونیز تصمیم مردم برای پیاده روی در یک مکان خاص اثر دارد را مشخص می نماید. انتخاب افراد برای پیاده روی و لذت از یک فضای شهری مانند پیاده راه می‌تواند بر اساس درک ذهنی آنها از فضا، یا ویژگی ها ی محیطی فضای شهری صورت گیرد شکل(۷).

شکل(۷) طرح های پیشنهادی محدوده مورد مطالعه

ایه راهبردها و پیشنهادا

تپ **پیشنهادات**

- پیاده راه بدون دست فروش معنا ندارد. سرزندگی ای است که دستفروشان به پیاده راه می دهند.
- استفاده از مواد و مصالح بومی و همساز با اقلیم در جزییات پیاده راه
- طراحی اجزای محدوده پیاده جهت استفاده بهینه از نور طبیعی با توجه به نوع اقلیم
- طراحی بدنه های پیاده راه همساز با بناهای همجوار و خط آسمان و اقلیم و تغییرات آن
- توجه به زیرساختهای موجود با درنظر گرفتن توسعه های آتی و چشم اندازهای بصری
- توجه به الگوها و روشهای رایج ساخت و ساز در بافت موجود و پیرامونی پیاده راه
- رعایت نقطه نظرات اکثریت کاربران محدوده از طریق نظرسنجی و مشارکت دادن آنان
- به حداکثر رساندن تنوع کاربریها در محدوده پیاده و با رعایت اصل سازگاری
- توجه به مقیاس انسانی در کلیه مراحل مکانیابی و طراحی و در تمامی جزییات

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

- حداکثر استفاده از گیاهان، آب و عناصر و مصالح طبیعی در بهسازی و مبلمان پیشنهادی
- حفاظت از بناهای باارزش تاریخی در پیاده راه و یا توسعه محدوده های پیاده حول این ابنیه
- توجه به چشم اندازهای طبیعی و مصنوعی و بویژه دور منظر انتهایی در محدوده پیاده
- تبدیل خیابانها به راههای اصلی کاملا پیاده
- انطباق منظر شهر با تغییرات فصول :کافه های سرباز، میادین عمومی و اجراکنندگان برنامه های خیابانی هزاران نفر را در تابستان جذب می کنند . نیمکت های گرم و گرم کننده های گازسوز در گوشه های خیابان، زمستان را در مرکز شهر لذت بخش می سازند.

منابع

اصغرزاده یزدی، سارا، (۱۳۸۹)، **اصول پیشنهادی نوشهرگرایی در برنامه‌ریزی محله‌های شهری**، مجله مسکن و محیط روستا شهرسازی، **۲۹(۱۳۰)**: ۵۰-۶۳.

افراسیابی, منا؛ آرش صدری و افسانه داغستانی. (۱۳۹۴)، **تاثیر پیاده راه بر افزایش تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری**، دومین همایش بین المللی و چهارمین همایش ملی معماری، مرمت، شهرسازی ومحیط زیست پایدار، همدان، دبیرخانه دائمی همایش.

امینی, الهام و سارا غلامعلی پور، (۱۳۹۱)، **حمل و نقل انسان مدار؛ ضامن سلامت شهر و شهروند (نمونه موردی: محله یوسف آباد تهران)**، یازدهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران، تهران، سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران.

پوراحمد، احمد، حاجی شریفی، آرزو و رمضان‌زاده لسبویی، مهدی، (۱۳۹۱)، **سنجش و مقایسه کیفیت پیاده‌راه در محله‌های هفت حوض و مقدم شهر تهران**، مجله آمایش جغرافیایی فضا، **۲(۶)**: ۳۷ – ۵۶.

پوراحمد, احمد, زنگنه شهرکی, سعید, صفایی رینه, مصطفی. (۱۳۹۵). **تحلیل نقش پیاده‌راه‌های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعهٔ موردی: پیاده‌راه ۱۷ شهریور، تهران)**. پژوهش های جغرافیایی برنامه ریزی شهری, **۴(۲)**: ۱۷۵-۱۹۵.

توسلی، محمود و ناصر بنیادی، (۱۳۷۱)، **طراحی فضای شهری**، چاپ اول، تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.

توکلی, عبداله، (۱۳۹۵)، **ارتقای فضای شهری با تاکید بر پیاده راه ها به منظور افزایش تعاملات اجتماعی نمونه موردی : خیابان مهدیه آمل**، دومین کنفرانس بین المللی یافته های نوین پژوهشی در علوم، مهندسی و فناوری، استانبول- کشور ترکیه، موسسه فراز اندیشان دانش بین الملل.

ثقفی اصل، آرش. (۱۳۸۷). **اهمیت و نقش پیاده راه در شبکه ی حمل و نقل شهر پایدار.** جستارهای شهرسازی . ۲۶-۲۷: ۷۹ تا ۸۷.

حاتمی, یاسر, ذاکرحقیقی, کیانوش. (۱۳۹۶). **ارزیابی تأثیر کیفیت محیط شهری بر روابط اجتماعی استفاده کنندگان از فضا (مطالعه موردی: پیاده راه بوعلی سینا شهر همدان)**. فصلنامه علمی - پژوهشی پژوهش و برنامه ریزی شهری, **۸(۳۰)**: ۲۴۵-۲۶۶.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]
[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]

حبیبی، سید محسن؛ مسائلی، صدیقه. (۱۳۷۸). **سرانه کاربری‌های شهری**، وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان ملی زمین و مسکن. چاپ اول، تهران.

دهقان ابیانه, محسن، ۱۳۹۵، **رویکرد افزایش تعاملات انسانی در طراحی پیاده راه شهری**، نخستین کنفرانس ملی معماری شهرسازی جغرافیا و محیط زیست، قم.

رفیعیان، مجتبی؛ صدیقی، اسفندیارپور؛ محمدی، مرضیه، (۱۳۹۰)، **امکان سنجی ارتقای کیفیت محیط از طریق پیاده راه سازی محورهای شهری**، مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای.۳ (۱۱): ۵۶-۴۱.

رهنما، محمدرحیم؛ محمد زاده، ندا. (۱۳۹۳)، **تدوین چهارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرای شیراز با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی**، جغرافیا و توسعه ناحیه ای، **۱۲(۲۲)**: ۳۱-۱۵.

زیاری، کرامت االله (۱۳۸۰). **توسعه پایدار و مسئولیت برنامه‌ریزی شهری در قرن بیست و یکم**، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، **۱۶۰**: ۳۷۱ -۳۸۵.

شکوهی دولت آبادی، محمود و مسعود، محمد، (۱۳۸۹)، **پیاده راه عاملی برای افزایش سرمایه اجتماعی**، نشریه انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، ۱(۱): ۶۶-۵۵.

شکوهی، حسین، (۱۳۹۲)، **دیدگاه های نو در جغرافیای شهری**، سمت. چاپ سوم.

فاضلی، محمد. (۱۳۹۳)، **شهر، حمل و نقل وزندگی روزمره**، تهران، انتشارات تیسا.

فکوهی، ناصر ، (۱۳۸۹)، **همسازی و تعارض در هویت و قومیت**، تهران، انتشارات گل آذین .

گلکار، کورش، (۱۳۸۵). **مناسب سازی تکنیک تحلیلی سوآت (SWOT) برای کاربرد در طراحی شهری**. نشریه صفه، **۴۱**: ۳۱-۱۸.

لطفی سهند، ارسلان گل مکانی، محمد حسین پور ، مهسا شعله. (۱۳۹۳). **تدوین چهارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرای شیراز با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی**، مدیریت شهری، **۱۳(۳۶)**: ۲۴-۹.

مدنی پور،علی، (۱۳۷۹)، **طراحی فضای شهری، نگرشی بر فرآیندی اجتماعی و مکانی**، ترجمه فرهاد مرتضایی، نشر پردازش، چاپ سوم، تهران.

مشیری لنگرودی، آرش. (۱۳۹۵)، **طراحی پیاده راه (گذر شهری) با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی**، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد و غیر انتفاعی واحد شمال به راهنمایی علی دشتی.

معینی، سیدمحمدمهدی، (۱۳۸۵)، **افزایش قابلیت پیاده‌مداری گامی به سوی شهری انسان‌تر**، نشریه هنرهای زیبا، **۲۷**: ۵-۱۶.

Lehrer, Jim, 2004. **What is New Urbanism**: www.Newurbanism.org?

Nozzi, Dom, 2005. **Merits and principles of New Urbanism**", http://user.gru.net/domz/merits.htm.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

[DOR: 20.1001.1.22287736.1398.19.54.8.8]

[DOI: 10.29252/jgs.19.54.81]