

راهبردهای طراحی محلات دوستدار پیاده (مطالعه موردی: محله چهنو منطقه ۶ مشهد)

حسین حاتمی‌نژاد* - دانشیار دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران
نعیمه ترکمن‌نیا - دانش آموخته کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران

پذیرش نهایی: ۹۲/۹/۲۵

دریافت مقاله: ۹۱/۵/۷

چکیده

شهر پدیده‌های زنده و پویا در بستر زمان است که جسم آن، کالبد شهر و روح آن، شهروندان و تعاملات اجتماعی آن‌ها می‌باشد. همین کنش‌های اجتماعی در بستر شهر باعث سرزندگی، حس تعلق به مکان و هویت می‌گردد و یکی از با اهمیت‌ترین بسترهای حیات شهری، مسیرهای پیاده محلات شهری هستند. در پژوهش حاضر هدف تحقیق شناخت پتانسیل‌ها و محدودیت‌های کیفیت پیاده روی محله چهنو منطقه ۶ مشهد و ارائه راهکارها و سیاست‌هایی جهت حل محدودیت‌ها و تقویت فرصت‌های پیاده روی این محله با تأکید بر الگوی تحلیلی SWOT می‌باشد. ماهیت این تحقیق کاربردی و روش تحقیق توصیفی - تحلیلی است که برای گردآوری اطلاعات از روش میدانی و اسنادی استفاده شده است. در این تحقیق دو نوع پرسش‌نامه جهت کارشناسان و ساکنان محله تهیه گردید که تعداد پرسش‌نامه کارشناسان ۳۰ عدد و حجم نمونه مورد مطالعه با توجه به فرمول کوکران و حجم جامعه آماری (۱۰۳۷۸ نفر جمعیت ساکن محله چهنو در سال ۱۳۸۵) برابر ۲۶۰ پرسش‌نامه محاسبه شده است. الگوی تحلیلی SWOT نشان می‌دهد که کیفیت پیاده روی محله چهنو، دارای ۱۱ نقطه قوت و ۹ نقطه ضعف، ۹ فرصت و ۷ تهدید می‌باشد. همچنین تصمیمات راهبردی در این زمینه بایستی در جهت بهبود وضعیت موجود محله اتخاذ شود و در پایان پژوهش، راهبردهای به دست آمده اولویت بندی شده و پیشنهاد گردیده است.

واژگان کلیدی: پیاده روی، طراحی شهری، الگوی تحلیلی (SWOT)، راهبرد، محله چهنو.

۱. مقدمه

محیط از جنبه‌های کالبدی و اجتماعی به صورت توأمان ساخته شده است. انسان‌ها مکان‌های اطراف خود را خلق می‌کنند و مکان مستقل از انسان و مکان رابطه‌ای سوداگرانه است. افراد چیزهای مثبت و منفی را از محیط گرفته و یا به آن پس می‌دهند. این بده و بستان بر محیط و انسان تأثیرگذار است (ضرابیان و منعم، ۱۳۸۷: ۲۳).

به طور کلی در دهه‌های اخیر، دو نوع طراحی اتومبیل محور و سپس طراحی انسان محور الگوی برنامه‌ریزی شهرها قرار گرفته است. در این برنامه‌ریزی‌ها، اتومبیل مقدم بر انسان بوده و همه نیازها و فعالیت‌های انسان از جمله پیاده روی تحت الشعاع اتومبیل و نیازهای آن قرار گرفته است. با توجه به مشکلاتی که رویکرد اتومبیل محور در شهرها به وجود آورده، مشکلاتی مانند: آلودگی هوا، کاهش انرژی‌های تجدید ناپذیر، کم رنگ شدن سرزندگی شهری، هویت و حیات مدنی شهرها و ... نظریات مختلفی برای حل گوشه‌ای از این مشکلات مطرح گردیدند. نظریه توسعه پایدار، نوشهرگرایی، شهر گرایی سبز و رشد هوشمند نمونه‌هایی از این نظریات مطرح شده است که یکی از اهداف مشترک آن‌ها، دستیابی به جوامع پیاده مدار می‌باشد. از آنجا که رویکرد غالب در طراحی و ساماندهی محلات شهری در ایران، رویکرد برنامه‌ریزانه و گاهاً کالبدی و فیزیکی است. این شرایط اگرچه دارای مزایایی است ولی باعث کم توجهی به بعد اجتماعی و غیرفیزیکی محلات شده است. با توجه به موارد گفته شده در بالا، مطالعه و بررسی وضعیت موجود کیفیت پیاده روی محلات شهری از اهمیت بسیاری برخوردار است. در پژوهش حاضر وضعیت موجود یکی از محلات منطقه ۶ مشهد (چهنو) که از قدمت و سابقه سکونت ساکنان و همچنین از مرکز فعال محله برخوردار است، بررسی می‌شود. در این مقاله با استفاده از نظرات ساکنان و کارشناسان وضعیت موجود پیاده روی محله سنجیده شده و در پایان، راهبردهایی با هدف ارتقاء و افزایش قابلیت‌های فعالیت پیاده روی ساکنان این محله با استفاده از الگوی تحلیلی (SWOT) ارائه می‌گردد. سوالات پژوهش حاضر به شرح زیر می‌باشد:

- محله چهنو از چه نقاط قوت و ضعف در مورد کیفیت پیاده روی برخوردار است؟
- محله چهنو از چه نقاط فرصت و تهدید در مورد کیفیت پیاده روی برخوردار است؟
- راهبردهای پیشنهادی در جهت ارتقای فعالیت پیاده روی محله چیست؟

۲. مروری بر ادبیات تحقیق

در برنامه‌ریزی شهرهای جهان ابتدا رویکرد غالب طراحی اتومبیل محور بوده است که سپس با مشکلات به وجود آمده رویکردهای انسان محور مطرح شدند. پیاده مداری، خیابان‌ها و محلات دوستدار پیاده در رویکرد دوم مورد توجه بسیاری قرار گرفتند و در اینجا برخی از زمینه‌های نظری بحث پیاده مداری و محلات دوستدار پیاده بررسی می‌شود.

کوبین لینچ، پنج محور اصلی برای شکل خوب شهر قائل است که شامل سرزندگی، انطباق، دسترسی، حس معنی و کنترل می‌باشد. راه‌ها، خیابان‌ها، پیاده‌روها، گردشگاه‌ها و مسیرهای عبوری را شامل می‌شوند و قویترین وسیله برای استقرار مجموعه‌اند و باید بتوانند از مسیرهای همسایگی با کیفیاتی خاص متمایز گردند. راه‌ها، جهانی برگشت‌ناپذیر دارند و خیابان‌ها بوسیله نقاط انتهایی خود خصوصیت می‌یابند. محلات بخش‌هایی هستند که بوسیله هویت بسیار قوی خود قابل تمیز می‌باشند (شوای، ۱۳۸۴: ۳۸۶-۳۸۵). راب کریر معتقد است که فضای خیابان تنها هنگامی کارکرد دارد که خود بخشی از تشکیلاتی باشد که در آن گذر پیاده به خیابان منتهی می‌شود. خیابان‌های تجاری از جمله مهمترین خیابان‌ها می‌باشند و باید آن‌ها را متفاوت از خیابان‌های مسکونی طراحی کرد. آن‌ها باید نسبتاً تنگ‌تر طراحی شوند تا در آن‌ها عابر بی‌آنکه مجبور به عبور از عرض خیابان باشد، بتواند اجناس ویتترین مغازه روبه‌رو را ببیند (کریر، ۱۳۷۵: ۲۱). لوییز مامفورد از حقوق از دست رفته‌ی شهروندان به علت ورود اتومبیل به شهر دفاع می‌کند و راه حل آن را ایجاد فضاهای پیاده‌فراوان در شهرها می‌داند (نظری، ۱۳۸۷: ۲۳). جین جاکوبز در کتاب معروف خود «مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی» در سال ۱۹۶۵، کنترل دقیق اتومبیل را از طریق افزایش عرض پیاده‌راه‌ها، آهسته کردن ترافیک و وارد نکردن ترافیک به قسمت‌هایی که ضرورت نداشت، ترغیب می‌کرد (ماتین، ۱۳۸۶: ۷۷).

گوردون کالن بر قوه بینایی برای درک شهر تأکید می‌کند که لازمه این امر را حرکت عابر پیاده با سرعت ثابت می‌داند تا مناظر شهری در دسته‌ای از آشکارسازی‌ها (دیدهای پیاپی) به چشم آیند. با کنار گذاردن مناظر دل‌انگیز در کنار یکدیگر، شهر سرزنده‌تر می‌شود. کامیلو زیتته برخورداری زیبا شناختی با طراحی فضای شهری دارد. نظم بصری و محصوریت، توجه به فضای سبز و پراکندگی شهری، استفاده از عوامل اقلیمی جهت آسایش بیشتر انسان، ایجاد تنوع و دیدهای غیر قابل انتظار و ایجاد تصویر ذهنی مشخص برای عابر پیاده از جمله معیارهای مورد اشاره زیتته برای فضای شهری می‌باشد.

پیتر کالتورپ، شهرسازی را با تنوع، مقیاس پیاده، فضای عمومی و ساختار محله‌های دارای مرزبندی تعریف می‌کند. سپس می‌گوید که این اصول را باید در تمامی مقیاس‌های یک منطقه کلانشهری و در تمام مکان‌ها به کار گرفت (زالفیان، ۱۳۸۹: ۷۱-۷۰). منشور نوشهرگرایی نیز جنبشی در برابر الگوی پراکنده و گسترش افقی بی‌رویه شهری می‌باشد. این منشور تأکید دارد بسیاری از فعالیت‌های روزمره باید در فواصل پیاده اتفاق بیفتند. این ویژگی به کسانی که رانندگی نمی‌کنند، به ویژه کهنسالان و جوانان استقلال می‌بخشد. شبکه‌های درهم تنیده خیابان‌ها باید به گونه‌ای طراحی شوند که پیاده روی را ترغیب کرده و سفرهایی که با استفاده از خودرو انجام می‌شوند را چه از نظر تعداد سفر و چه از نظر مسافت کاهش دهند و از این راه به حفظ انرژی کمک کنند (منشور نوشهرگرایی، ۱۳۸۷: ۸۳). نظریات دیگری نیز درباره این بحث وجود دارند که در اینجا به همین موارد بسنده شده است.

۳. روش‌شناسی تحقیق

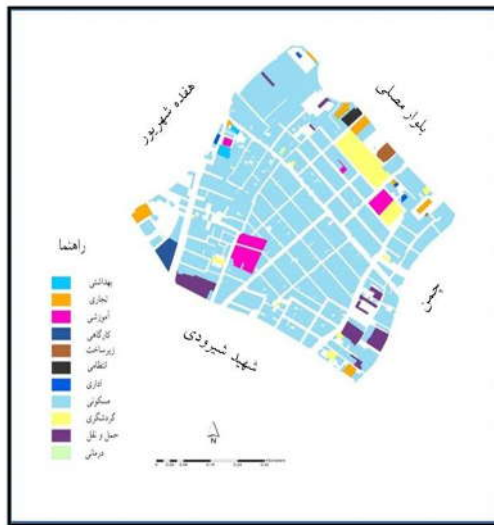
روش تحقیق در این مطالعه توصیفی - تحلیلی است. بخش اصلی داده‌های مورد استفاده در این تحقیق از طریق روش‌های میدانی (پرسش‌نامه و مصاحبه) و بخش دیگری از داده‌های مورد نیاز از قبیل چارچوب نظری - مفهومی پژوهش، اسناد و مدارک و سرشماری‌ها از طریق روش کتابخانه‌ای و مراجعه به سازمان‌های مربوطه به دست آمده است. پس از جمع‌آوری اطلاعات و پردازش آن‌ها در محیط نرم افزاری SPSS و GIS برای نمایش موقعیت محله و با استفاده از الگوی تحلیلی SWOT به تحلیل و تبیین موضوع پرداخته شد. در این تحقیق دو نوع پرسش‌نامه برای ساکنان محله و کارشناسان طراحی شد و نظرات این دو گروه در مورد نقاط قوت و ضعف، فرصت و تهدید کیفیت پیاده روی و اولویت بندی آنها و راهبردهای پیشنهادی در الگوی تحلیلی تحقیق لحاظ شد. تعداد پرسش‌نامه کارشناسان ۳۰ عدد و حجم نمونه با توجه به فرمول کوکران و حجم جامعه آماری (۱۰۳۷۸ نفر جمعیت ساکن محله چهنو در سال ۱۳۸۵) برابر ۲۶۰ پرسش‌نامه محاسبه شده است. مدل استفاده شده در این تحقیق SWOT است که نشأت گرفته از تفکر برنامه‌ریزی استراتژیک می‌باشد. این مدل بیشتر در مرحله تولید برنامه و ارائه برنامه راهبردی استفاده می‌شود. در این پژوهش نیز سعی شده با شناخت نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها که همان شناخت وضع موجود است به تحلیل زوجی این نقاط پرداخته و سپس راهبردهایی در این جهت پیشنهاد و اولویت آن‌ها نیز نسبت به هم سنجیده می‌شود.

۴. قلمرو پژوهش

به طور کلی شهر مشهد از لحاظ تقسیمات شهری به ۱۲ منطقه تقسیم شده است که منطقه ۶ تقریباً در جنوب شرق شهر قرار گرفته است. این منطقه دارای وسعتی برابر با ۱۵۰۰ هکتار می‌باشد. منطقه ۶ از شمال به خیابان شهید عباسپور و بلوار حر، از جنوب به جاده شهرک طرق، خیابان شهید مصطفی خمینی، بلوار ۲۲ بهمن و شهید شیروودی، از شرق به بلوار شهید فولادی، شهرک شیرین و باغات آستان قدس رضوی و از غرب به میدان ۱۷ شهریور و میدان وحدت محدود می‌شود. منطقه ۶ مشهد خود به ۴ ناحیه تقسیم می‌شود. جمعیت کل این منطقه بنا به آمار سال ۱۳۸۵، ۱۹۶۲۴۸ نفر است و تعداد خانوار نیز ۴۸۲۸۴ می‌باشد (zone6.Mashhad.ir).



شکل ۱. موقعیت محله چه‌نو در منطقه ۶ (منبع: شهرداری مشهد، ۱۳۸۵)



شکل ۲. وضع موجود محله چه‌نو (منبع: شهرداری مشهد، ۱۳۸۵)

محله چه‌نو یکی از محلات قدیمی با بافت مسکونی نسبتاً فرسوده منطقه ۶ مشهد می‌باشد که در قسمت غربی منطقه واقع شده است. با توجه به اینکه منطقه ۶ محله‌بندی نشده است، تفکیک و تعریف مرز این محله به صورت عرفی و توسط دسترسی‌های فرعی و اصلی می‌باشد. این محله از شمال غرب به دسترسی اصلی هفده شهریور، از شمال شرق به دسترسی اصلی بلوار مصلی، از جنوب غرب با دسترسی فرعی شیرودی و از جنوب شرق با دسترسی فرعی چمن محدود شده است. مساحت محله ۴۱/۶۲۷ هکتار، جمعیت کل محدوده ۱۰۳۷۸ نفر که ۵۲۷۷ نفر آن مرد و ۵۱۰۱ نفر زن می‌باشند.

۵. یافته‌ها

۵-۱. عوامل داخلی و خارجی تأثیرگذار بر کیفیت پیاده روی محله چهنو

گام اول در فرآیند تحلیل مدل (SWOT) تعیین نقاط قوت و ضعف، فرصت و تهدید می‌باشد. ارزیابی محدوده درونی به منظور تشخیص نقاط ضعف و قوت آن است. نقاط ضعف و قوت جزء فعالیت‌های قابل کنترل ناحیه هستند که در هر مقطع زمانی به ناحیه سود یا زیان می‌رسانند. فرآیند ارزیابی محیط درونی، موازی با فرآیند بررسی عوامل بیرونی است. ماتریس ارزیابی عوامل داخلی از لیست کردن نقاط قوت و ضعف محیط داخلی سیستم تهیه می‌شود و امتیاز نهایی هر عامل از ضرب ضریب هر عامل در رتبه آن عامل بدست می‌آید. ضریب عامل عددی است که برحسب درجه اثرگذاری بر سیستم بین ۰ تا ۱ بطوری که در نهایت مجموع ضرایب عوامل داخلی برابر ۱ باشد داده می‌شود. رتبه عددی است بین ۱ تا ۴ که برحسب مثبت بودن آن عامل در سیستم به آن عامل اختصاص داده می‌شود بطوری که نقاط ضعف رتبه‌ای بین ۱ تا ۲ و نقاط قوت رتبه‌ای بین ۲ تا ۴ می‌گیرند (فردآر، ۱۳۸۶: ۳۵۶).

جدول ۱. ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) کیفیت پیاده روی محله چهنو

عوامل داخلی سیستم		ضریب	رتبه	امتیاز نهایی
قوت	وجود محور اصلی مصلی و هفده شهریور	۰.۰۶	۳.۶	۰.۲۱۶
	قدیمی بودن ساکنان محله	۰.۰۹	۴	۰.۳۶
	انسداد ورود ماشین در بعضی کوچه‌ها از خیابان اصلی	۰.۰۵	۳.۳	۰.۱۶۵
	پوشش مناسب با شبکه معابر تقریباً شطرنجی	۰.۰۵	۳.۱	۰.۱۵۵
	نزدیکی به ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی	۰.۰۷	۳.۸	۰.۲۶۶
	تامین دسترسی سریع و آسان به سایر مناطق	۰.۰۴	۲.۸	۰.۱۱۲
	وجود مسجد و درمانگاه در داخل محله	۰.۰۳	۲.۵	۰.۰۷۵
	وجود مراکز خرید متعدد در فاصله قابل پیاده روی محل	۰.۰۵	۲.۹	۰.۱۴۵
	نزدیک بودن به حرم مطهر	۰.۰۶	۳.۲	۰.۱۹۲
	نبود اختلاف ارتفاع زیاد در بافت کالبدی	۰.۰۵	۳	۰.۱۵
ضعف	امنیت محله	۰.۰۵	۳.۴	۰.۱۷
	نابسامانی و نآسودگی حرکت پیاده	۰.۰۲	۱.۳	۰.۰۲۶
	عدم تامین پارکینگ جهت کاربری‌های عمده جاذب سفر	۰.۰۶	۱.۸	۰.۱۰۸
	کف سازی نامناسب پیاده رو	۰.۰۶	۱.۹	۰.۱۴۴
	وضعیت نامطلوب روشنایی خیابان‌ها	۰.۰۳	۱.۴	۰.۰۴۲
	کمبود میلمان شهری	۰.۰۴	۱.۵	۰.۰۶
	عدم تجهیز معابر برای دوچرخه و معلولان	۰.۰۴	۱.۶	۰.۰۶۴
	زشتی سیمای عمومی و منظر پیاده رو	۰.۰۲	۱.۲	۰.۰۲۴
	بافت فرسوده برخی مساکن	۰.۰۶	۱.۷	۰.۱۰۲
	ضعف در سیستم جمع آوری و دفع فاضلاب	۰.۰۷	۲	۰.۱۴
مجموع	۱	-	۲.۶۸۶	

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۰

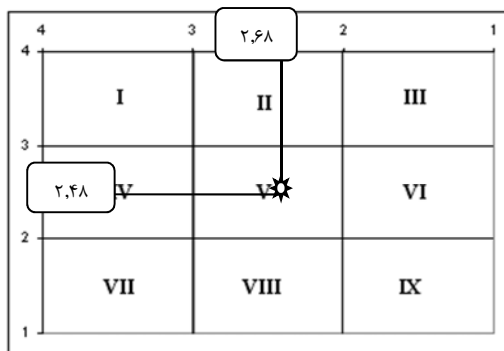
جدول ۲. ماتریس ارزیابی عوامل خارجی (نقاط فرصت و تهدید) کیفیت پیاده روی محله چهنو

امتیاز نهایی	رتبه	ضریب	عوامل خارجی سیستم	
۰,۳۶	۴	۰,۰۹	امکان افزایش بهره‌وری اقتصادی	فرصت
۰,۱۶۱	۲,۳	۰,۰۷	امکان احیای محلات و زندگی اجتماعی	
۰,۲۰۴	۳,۴	۰,۰۶	فرصت تزریق کاربری جدید	
۰,۰۱۵	۳	۰,۰۵	تقویت شبکه حرکت محلی	
۰,۱۶۸	۲,۸	۰,۰۶	تقویت نشانه‌های شهری	
۰,۳۰۴	۳,۸	۰,۰۸	تقویت سرزندگی شبانه روزی	
۰,۱۲۵	۲,۵	۰,۰۵	احیای فضاهای شهری جهت ایجاد خاطره‌های جمعی	
۰,۲۳۱	۳,۳	۰,۰۷	پوشش مناسب خط اتوبوسرانی	تهدید
۰,۱۴۵	۲,۹	۰,۰۵	امکان افزایش ارتفاع در نقاط نیاز به نشانه	
۰,۰۶۵	۱,۳	۰,۰۵	سهم زیاد مشاغل خدماتی نسبت به سایر مشاغل	
۰,۰۷۵	۱,۵	۰,۰۵	کاهش حس مکان به مرور زمان	
۰,۱۶	۲	۰,۰۸	رشد سریع وسایل نقلیه و افزایش آلودگی محیط	
۰,۰۸۴	۱,۴	۰,۰۶	کمبود فضای باز برای گسترش فضای سبز	
۰,۰۸۴	۱,۲	۰,۰۷	ساخت و سازهای بی‌ضابطه	
۰,۰۹۶	۱,۶	۰,۰۶	تداخل سواره و پیاده	مجموع
۰,۰۰۷	۱,۴	۰,۰۵	ساخت بناهای مرتفع و ناهماهنگ با سیمای عمومی	
۲,۲۴۸	-	۱		

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۰

۲-۵. ماتریس داخلی و خارجی

از این ماتریس برای تعیین وضعیت کلی راهبردها استفاده می‌شود. این ماتریس دارای نه خانه است. بررسی‌های قبل از تهیه ماتریس داخلی و خارجی چنین امکانی را به وجود می‌آورد که اثرات مورد انتظار تصمیمات راهبردی بر محدوده را پیش بینی نماید.



شکل ۳. ماتریس داخلی و خارجی کیفیت پیاده روی محله چهنو

۳-۵. ماتریس SWOT کیفیت پیاده روی محله چهنو

در جدول (۳) با توجه به عوامل داخلی و خارجی کیفیت پیاده روی محله چهنو، راهبردهای چهارگانه به صورت ماتریس ارائه می‌شود. این راهبردها از ترکیب عوامل داخلی و خارجی پیشنهاد می‌گردند و در این جدول مشاهده می‌شود که هر راهبرد کدام عوامل داخلی و خارجی را پوشش می‌دهد.

جدول ۳. ماتریس SWOT کیفیت پیاده روی محله چهنو

نقاط ضعف	نقاط قوت	کلیه استراتژی‌های ممکن (SWOT)
W ^۱ : نابسامانی و ناسودگی حرکت پیاده	S ^۱ : وجود محور اصلی صلبی و هفده شهریور	
W ^۲ : عدم تامین پارکینگ جهت کاربریهای عمده جاذب سفر	S ^۲ : قدیمی بودن ساکنان محله	
W ^۳ : کم‌سازي نامناسب	S ^۳ : نزدیکی به ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی	
W ^۴ : وضعیت نامطلوب روشنایی خیابان‌ها	S ^۴ : پوشش مناسب با شبکه معابر تقریباً شطرنجی	
W ^۵ : ضعف در سیستم جمع آوری و دفع فاضلاب	S ^۵ : انسداد ورود ماشین در بعضی کوچه‌ها از خیابان اصلی	
W ^۶ : کمبود میلمان شهری	S ^۶ : تامین دسترسی سریع و آسان به سایر مناطق	
W ^۷ : عدم تجهیز معابر برای دوچرخه و معلولان	S ^۷ : وجود مسجد و درمانگاه در داخل محله	
W ^۸ : زشتی سیمای عمومی و منظر پیاده روی	S ^۸ : نبود اختلاف ارتفاع زیاد در بافت کالبدی	
راهبردهای WO	راهبردهای SO	فرصت‌ها
WO ^۱ : تامین پارکینگ جهت کاربریهای عمده جاذب سفر (W ^۲ , O ^۲ , O ^۳ , O ^۵)	SO ^۱ : امکان نظارت بر فضا توسط ساکنین و افزایش ایمنی در محله (S ^۲ , O ^۱)	O ^۱ : امکان احیای محلات و زندگی اجتماعی
WO ^۲ : تجهیز معابر برای حرکت پیاده، معلولان و دوچرخه (W ^۱ , W ^۳ , W ^۴ , W ^۷ , O ^۱ , O ^۴ , O ^۵ , O ^۷)	SO ^۲ : تقویت کاربریهای مختلط در محله (O ^۲ , O ^۳ , O ^۴ , O ^۱ , S ^۱ -S ^۳ , S ^۷ , S ^۹)	O ^۲ : امکان افزایش بهره‌وری اقتصادی
WO ^۳ : بهبود سیستم دفع فاضلاب (W ^۵ , O ^۵)	SO ^۳ : بهبود کیفیت سرویس دهی سیستم حمل و نقل عمومی (S ^۳ , O ^۵)	O ^۳ : فرصت تزریق کاربری جدید
WO ^۴ : تجهیز محله به میلمان شهری و تامین روشنایی مناسب هنگام شب (W ^۴ , W ^۶ , W ^۷ , O ^۱ , O ^۴ , O ^۵)		O ^۴ : تقویت سرزندگی شبانه روزی
WO ^۵ : آموزش و رواج فرهنگ پیاده روی و دوچرخه سواری در محله (W ^۱ , O ^۱ , O ^۷)		O ^۵ : تقویت شبکه حرکت محلی
WO ^۶ : توجه به زیبایی منظر پیاده روها و سیمای عمومی محله (O ^۱ , O ^۴ , O ^۵ , O ^۶ , O ^۷ , W ^۱ , W ^۸)		O ^۶ : تقویت نشانه‌های شهری
		O ^۷ : احیای فضاهای شهری جهت ایجاد خاطره‌های جمعی
		O ^۸ : امکان افزایش ارتفاع در نقاط نیاز به نشانه
راهبردهای WT	راهبردهای ST	تهدیدها
WT ^۱ : ایجاد سنگفرش مناسب (W ^۱ , W ^۳ , T ^۲ , T ^۵)	ST ^۱ : ساماندهی مشاغل کاذب (S ^۱ , S ^۳ , S ^۹ , T ^۱ , T ^۳)	T ^۱ : سهم زیاد مشاغل خدماتی نسبت به سایر مشاغل
WT ^۲ : تعریض پیاده روی و ایجاد پیوستگی در سطح محله (W ^۱ , T ^۵)		T ^۲ : کاهش حس مکان به مرور زمان
WT ^۳ : طراحی مناسب دو جداره پیاده روها (W ^۸ , T ^۲ , T ^۶ , T ^۷)	ST ^۳ : کنترل و نظارت بر ساخت و سازها (S ^۸ , T ^۱ , T ^۲ , T ^۳ , T ^۴)	T ^۳ : رشد سریع وسایل نقلیه و افزایش آلودگی محیط
WT ^۴ : درختکاری جداره‌های پیاده روی تا حد امکان (W ^۱ , W ^۸ , T ^۴)	ST ^۴ : کنترل ارتفاع ساختمان‌ها از طریق قوانین (S ^۸ , T ^۷)	T ^۴ : کمبود فضای باز برای گسترش فضای سبز
WT ^۵ : تامین پارکینگ جهت زوال (W ^۲ , T ^۳ , T ^۵)		
WT ^۶ : تقویت نشانه‌های محله (W ^۸ , T ^۲ , T ^۶ , T ^۷)		
	ST ^۵ : احیا و مرمت ساختمان‌های قدیمی مرکز محله (T ^۶ , T ^۲ , S ^۷)	T ^۵ : تداخل سواره و پیاده
		T ^۶ : ساخت و سازهای بی‌ضابطه
		T ^۷ : ساخت بناهای مرتفع و ناهماهنگ با سیمای عمومی

۶. بحث و نتیجه‌گیری

۶-۱. طراحی محلات پیاده مدار

در سرزمین‌های اسلامی، شهر مجموعه ایست از محلات متجانس و همگن که بر اساس روابط، مناسبات، شکل و وابستگی‌های قومی، مذهبی و حرفه‌ای یا سرزمینی، در مکانی مشخص مجتمع شده و هویت و اصالت خود را سال‌ها به همین صورت نگاه داشته‌اند (مشهدیزاده، ۱۳۸۷). محله از نظر ابعاد مختلف قابل تفکیک و تعریف است. ممکن است محلات از نظر اداری با دیوار، راه و یا مرزهای تعیین شده و مشخص، از نظر اجتماعی با ادراک ساکنین محل، از نظر عملکردی با حوزه‌های خدمات محلی، از نظر زیست محیطی با خصوصیات ترافیکی از جمله کیفیت و امنیت و بالاخره از نظر زیبایی با داشتن ویژگی‌های مشخص تعریف می‌شوند (Barton, ۲۰۰۰: ۱۶). در طرح خیابان‌های داخل محلات مسکونی باید برتری را به آرامش محله و ایمنی پیاده‌ها داد. به این منظور با طراحی مناسب راه و اطراف آن، سرعت حرکت وسایل نقلیه در داخل محلات پایین نگه داشته می‌شود. انطباق دادن مسیر خیابان‌های محلی به بناهای موجود در بافت شهر و عوارض طبیعی آن باید اساس طراحی قرار گیرد. کند کردن حرکت ترافیک موتوری در خیابان‌های داخلی محلات مسکونی، روش مؤثر و عملی برای حفظ محیط زیست داخل محلات است (وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۴: ۱۳۰). ایجاد محله‌های زنده و پیاده مدار نیازمند هماهنگی دقیق در زمینه‌های مختلف و همچنین توجه به جزئیات است. اهمیت اختلاط کاربری‌ها و پیوستگی فضایی باید به طور مضاعف مورد توجه قرار گیرد. همچنین لزوم ارتباط کامل خیابان‌ها و مسیرها و ایجاد معابر ایمن و تقاطع‌های کوچک با گذرهای مناسب عابر در نظر گرفته شود. توجه برنامه‌ریزان، طراحان شهری، معماران و معماران منظر می‌بایست به موقعیت ساختمان‌ها، ورودی آن‌ها، پارکینگ‌ها، چگونگی طراحی در مقیاس انسانی و نحوه جذاب ساختن محیط برای تشویق پیاده روی معطوف شود (American Planning Association, ۲۰۰۶: ۴۸۰).

۶-۲. سیاست‌هایی برای کاربردی کردن اصل ایجاد جوامع پیاده محور

۱. کمک مالی به جوامع محلی جهت بهبود خیابان‌ها و پیاده روهای موجود برای ایجاد جوامع پیاده محور
۲. استقرار خدمات اساسی نزدیک به خانه، محل کار و حمل و نقل
۳. اجرای طراحی ساختمانی که مناطق تجاری را پیاده محور کند
۴. تعیین نوعی از استانداردهای طراحی برای اطمینان از امنیت و تحرک عابران و وسایل غیرموتوری حمل و نقل
۵. تعیین استانداردهای طراحی برای پیاده روها
۶. اجرای روش‌هایی جهت کاهش ترافیک در مکان‌هایی که در اثر واحدهای همسایگی شهری و مسکونی سرعت ترافیک زیاد شده است

۷. زیباتر کردن و حفظ پیاده روهای موجود و تازه ساخت
۸. تامین دسترسی آسان برای معلولین به پیاده روها، خیابان‌ها، پارک‌ها و سایر خدمات عمومی
۹. اتصال پیاده روها، پارکینگ‌ها، کمربندهای سبز و ساخت وسازها
۱۰. شناخت فرصت‌های اقتصادی که فعالیت پیاده روها را تشویق می‌کنند (زنگنه شهرکی، ۱۳۹۰: ۳۸).
با توجه به مطالعات میدانی، بررسی وضعیت موجود محله چهنو و بنا به الگوی تحلیلی SWOT، محله مورد نظر دارای ۱۱ نقطه قوت، ۹ نقطه ضعف و ۹ نقطه فرصت و ۷ نقطه تهدید بوده و با قرارگیری جایگاه ماتریس داخلی و خارجی کیفیت پیاده روی محله چهنو در خانه (۵)، به این شکل می‌توان برآورد نمود که عوامل داخلی سیستم گرایش بیشتری به سمت ضعف دارند و در مقابل عوامل خارجی سیستم در وضعیت متوسط به بالا قرار گرفته‌اند. راهبردهای مورد انتظار در این بخش بایستی در جهت تداوم روند بهبود وضعیت موجود گام بردارند. به طور کلی در زمینه کیفیت پیاده روی محله چهنو مشخص شد که باید بیشتر به ساماندهی وضع موجود محله باید پرداخت. در مرحله آخر نیز راهبردهای چهارگانه به دست آمده از جداول بالا، بعد از محاسبه جذابیت از طریق نظر کارشناسان و ساکنین بدین صورت اولویت بندی گردیدند.
۱. تعریض پیاده رو و ایجاد پیوستگی در سطح پیاده روهای محله،
۲. تامین پارکینگ جهت کاربری‌های عمده جاذب سفر به خصوص در ایام نوروز و تعطیلات مذهبی،
۳. بهبود سیستم دفع فاضلاب،
۴. تجهیز معابر برای حرکت پیاده، معلولان و دوچرخه،
۵. تقویت کاربری‌های مختلط در محله
۶. کنترل و نظارت بر ساخت و سازها
۷. طراحی مناسب دو جداره پیاده روها،
۸. آموزش و رواج فرهنگ پیاده روی و دوچرخه سواری در محله.

۷. منابع

۱. حافظ نیا، محمدرضا، ۱۳۸۶، مقدمه‌ای بر روش تحقیق در علوم انسانی، انتشارات سمت، تهران.
۲. دانش، علیرضا و بصیری مؤدهی، رضا (مترجمین)، ۱۳۸۷، منشور نوشهر گرایی، انتشارات برنامه‌ریزی شهری، تهران.
۳. دیوید، فرد، آر، ۱۳۸۶، مدیریت استراتژیک، علی پارسائیان و سید محمد اعرابی، چاپ یازدهم، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، تهران.
۴. زالفیان، مرتضی، ۱۳۸۹، طراحی فضای شهری با تأکید بر حرکت عابر پیاده، پایان نامه کارشناسی ارشد رشته طراحی شهری، دانشگاه تهران.

۵. زنگنه شهرکی، سعید، ۱۳۹۰، تحلیل اثرات اجتماعی - اقتصادی و زیست محیطی گسترش افقی شهر و چگونگی به کار گیری سیاست‌های رشد هوشمند شهری (مطالعه موردی: شهر یزد)، رساله دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران.
۶. سایت شهرداری منطقه ۶ مشهد.
۷. شوای، فرانسواز، ۱۳۸۴، شهرسازی تخیلات و واقعیات، مترجم: سید محسن حبیبی، انتشارات دانشگاه تهران.
۸. ضرابیان، فرناز، منعم، محمدرضا، ۱۳۸۷، بررسی میزان و عوامل تأثیرگذار بر حس مکان، ماهنامه شهرداری‌ها، شماره ۸۹، سال نهم.
۹. عسکری، صدف، ۱۳۸۷، برنامه‌ریزی محله حسن آباد زرگنده با تکیه بر حرکت پیادگان، گروه شهرسازی، پایان نامه کارشناسی، دانشگاه تهران.
۱۰. کریر، راب، ۱۳۷۵، فضای شهری، مترجم: خسرو هاشمی نژاد، موسسه انتشارات جهاد دانشگاهی، تهران.
۱۱. ماتین، کلیف، ۱۳۸۶، ابعاد سبزطراحی شهری، مترجم: کاوه مهربانی، انتشارات پردازش و برنامه‌ریزی شهری، تهران.
۱۲. مشهدیزاده دهاقانی، ناصر، ۱۳۸۷، تحلیلی از ویژگی‌های برنامه‌ریزی شهری در ایران، چاپ هشتم، انتشارات دانشگاه علم و صنعت، تهران.
۱۳. نظری، فرناز، ۱۳۸۷، ارتقا قابلیت پیاده‌مداری در محیط‌های مسکونی، پایان نامه کارشناسی شهرسازی، دانشگاه تهران.
۱۴. وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۴، آیین نامه طراحی راه‌های شهری، بخش ۱ مبانی، انتشارات وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
۱۵. American Planning Association, ۲۰۰۶, **Planning and urban design standards**, John Wiley and Sons, Hoboken, New Jersey, ۴۴۸ p.
۱۶. Barton H (Ed.), ۲۰۰۰, **Sustainable Communities: The Potential for Eco-neighbourhoods (Earthscan, London)**, ۳۰۷ p.
۱۷. PDF; <http://www.smart growth.org/library/by principle/asp>
۱۸. Ye lin et al., ۲۰۰۵, **What Is Smart Growth?-Really?** Journal of Planning Literature, vol. ۱۹, pp. ۳۰۱.