

## اصول طراحی پیاده‌راه خیابان المهدی کرج با رویکرد سرزندگی

تاریخ دریافت مقاله :

۱۴۰۳/۱۲/۱۴

تاریخ پذیرش مقاله :

۱۴۰۳/۰۶/۰۳

صدیقه معین مهر<sup>۱</sup> (نویسنده مسئول)عارفه تمیزی<sup>۲</sup>

چکیده

در دهه‌های اخیر با گسترش بی‌رویه شهرها، نقش عابرپیاده در خیابان‌ها کم‌رنگ شده که این امر سبب ایجاد محیط‌های کسل‌کننده در شهرها و کاهش سرزندگی فضاهای شهری شده است. پیاده‌راه‌ها به دلیل نقش عملکردی، اجتماعی و فرهنگی ویژه، از مهمترین فضاهای شهری برای گذران اوقات فراغت و فعالیت‌های اجتماعی هستند. به همین دلیل خیابان‌ها و فضاهای باز مرکز شهرها، قابلیت بالایی برای تبدیل شدن به پیاده‌راه دارند. هدف از این پژوهش، تبیین اصول طراحی پیاده‌راه خیابان المهدی می‌باشد که باعث ارتقاء تعاملات اجتماعی و افزایش سرزندگی برای تعامل بین شهروندان شود. خیابان المهدی که یکی از پرترددترین خیابان‌های شهر کرج می‌باشد محلی برای دستفروشان شده است در صورتی که قابلیت پیاده‌محوری را دارد. روش تحقیق این پژوهش از نوع پژوهش‌های کیفی می‌باشد که از طریق مطالعات کتابخانه‌ای و مشاهدات میدانی به روش توصیفی-تحلیلی گردآوری می‌شود. این مقاله نشان دهنده اهمیت یکپارچه‌سازی اصول مطرح شده در این پژوهش با نیازها و فرهنگ محله‌ی کرج برای ایجاد فضایی دعوت‌کننده و زنده است. این مطالعه تأیید می‌کند که توجه به کوچکترین جزئیات در طراحی می‌تواند تأثیرات عمیقی بر روحیه و رفتار شهروندان داشته باشد و هر فضای شهری را به سکویی برای غنی‌سازی زندگی اجتماعی و پایداری شهری تبدیل کند. در نهایت، مطالعه حاضر به این نکته دست یافته است که طراحی پیاده‌راه خیابان المهدی در کرج، با تأکید بر اصول سرزندگی و تعامل اجتماعی، پتانسیل قابل توجهی در بهبود کیفیت زندگی شهری و ایجاد فضایی دینامیک و پویا برای عموم مردم دارد. این طراحی، که بر مشارکت پذیری، ایمنی، دسترس‌پذیری، استفاده چندمنظوره و جذابیت زیبایی‌شناختی تأکید ورزیده بود، بستری مناسب برای ایجاد روابط اجتماعی و فعالیت‌های فرهنگی و اقتصادی می‌افزیند.

**کلمات کلیدی:** پیاده‌راه، اصول طراحی، سرزندگی، فضای عمومی شهری، خیابان المهدی کرج

<sup>۱</sup> استادیار گروه معماری، دانشکده هنر و معماری و شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران جنوب، تهران، ایران. (پست الکترونیک:

B\_moeinmehr@azad.ac.ir)

<sup>۲</sup> دانشجوی کارشناسی ارشد، دانشکده هنر و معماری و شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران جنوب، تهران، ایران.

ویژه اولین همایش ملی "معماری فردا شهر آینده: چالش‌ها و راه‌کنش‌های عصر هوشمندسازی"

## ۱- مقدمه

پیاده‌روی، قدیمی‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در فضا است که برای همه قشرهای جامعه، اصلی‌ترین الگوی جابه‌جایی در داخل کانون‌های زیستی به دلیل کم هزینه بودن یا دسترسی آسان به شمار می‌رود (معینی، ۱۳۹۰، ۱۷). پیاده‌راه سازی، نیرومندترین و اثرگذارترین جنبش طراحی دوباره خیابان‌ها و محلات است که محیط عمومی بسیاری از شهرها را تغییر داده است (صرافی و همکاران، ۱۳۹۳، ۲۲۷).

امروزه رشد شهرنشینی و ازدیاد وسایل نقلیه در کشور باعث از بین رفتن مقیاس انسانی در سطح شهر، نابودی فضاهای شهری، ارتباطات چهره به چهره و به طور کلی تنزل کیفیت محیط از منظره‌های مختلف شده و امکان بهره‌گیری از موقعیت مکانی محیط را به شدت کاهش داده است؛ در نهایت به بروز محیطی با کیفیت کم به ویژه برای عابران پیاده منجر شده است (محمدی و همکاران، ۱۳۹۲، ۲). با توجه به اهمیت حرکت پیاده در فضاهای شهری باید بستر آن فراهم شود و برنامه ریزی و طراحی شهرها در راستای امکان حرکت مطلوب، راحت و ایمن افراد پیاده در فضای شهری صورت گیرد تا شهروندان با خیال راحت در محیطی امن، آرام و جذاب پیاده‌روی کنند و به خدمات و تسهیلات مورد نیاز خود دست پیدا کنند (تاجیک و پرتوی، ۱۳۹۳، ۲).

نگاهی به شیوه‌های تردد در شهرهای معاصر ایران نشان دهنده برتری سواره بر پیاده است. فضای پیاده‌راه می‌تواند نشاط و سرزندگی را برای مناطق شهری به ارمغان آورده و همچنین مردم را به حضور بیش تر و فعال تر در شهر ترغیب نماید و این مورد هم لازم به ذکر است که به دنبال کاهش کیفیت زندگی شهری در اروپا که در اواخر دهه پنجاه قرن بیستم شدت گرفت، توجه به مسئله حضور انسان و حرکت پیاده افزایش پیدا کرد و در برخورد با آن چند روش کلی برای انجام اقدامات انتخاب شد. مجموعه این اقدامات یا شامل ایجاد محدوده‌های خاص با حذف کامل تردد سواره یا شامل ایجاد محدودیت زمان و سرعت ترافیک سواره بوده است که به نام طرح‌های آرام‌سازی ترافیک شناخته می‌شود (شکوهی دولت آبادی، ۱۳۸۹، ۵۱). بنابراین با شناخت عوامل مؤثر بر احداث پیاده‌راه مطلوب و تامین تسهیلات لازم، امکان افزایش حضور افراد در چنین فضاهایی فراهم می‌شود (صادقی، ۱۳۹۲، ۹۲).

در این مقاله، از آنجا که اهمیت و توجه به عابر پیاده و مناسب سازی محیط شهری برای حضور در فضای شهری از چالش‌های پیش رو در کلان شهرهای امروز است، ایده‌های پیاده‌راه سازی و سپس ایده پیاده‌راه مداری برای کمک به هرچه زیست پذیرتر شدن شهرها، بهبود کیفیت فضاهای شهری و در نتیجه بهبود وضعیت اجتماعی و اقتصادی آن‌ها مطرح شدند. برای بهبود کیفیت فضای شهری میتوان از رویکرد سرزندگی استفاده کرد که در این مقاله به طور خاص در خیابان المهدی مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

## ۲- پرسش‌های پژوهش

۱-۲- اصول طراحی پیاده‌راه خیابان المهدی کرج با رویکرد سرزندگی چیست؟  
۲-۲- چگونه می‌توان با بهره‌گیری از رویکرد سرزندگی موجب ارتقای پیاده‌محوری در خیابان المهدی کرج شد؟

### فرضیه پژوهش:

۲-۳- به نظر می‌رسد با بهره‌گیری از رویکرد سرزندگی می‌توان پیاده‌محوری در خیابان المهدی کرج را ارتقاء بخشید.

### ۳- پیشینه تحقیق

سابقه تحقیق درباره این پژوهش در مقاله‌های مربوط به پیاده‌راه‌ها و رویکرد سرزندگی قابل بررسی است که به تعدادی از آنها اشاره خواهد شد:

- محمدی و همکاران در مقاله ای تحت عنوان "امکانسنجی پیاده‌راه سازی در محورهای شهری" بیان میکنند که زندگی شهر نشینی امروز باعث شده است که قسمت اعظمی از فضای شهری به خیابان ها و محل تردد اتوموبیل ها بدل شود و اشاره میکنند که با توجه به این موضوع باید توجه زیادی به احیا پیاده روها شود (محمدی و همکاران، ۱۳۹۳، ۲۳).

- تاجیک و پرتوی نیز در مقاله ای تحت عنوان "مدل مفهومی و چارچوب تحلیلی پیاده‌مداری با تأکید بر رویکرد نوشهرسازی"، اضافه میکنند که پیاده روی قدیمی ترین و جذابترین شکل جابجایی انسان در فضا بوده است و این در حالی است که «کم تحرکی» به عنوان یکی از آسیبهای سلامت عمومی و از مقوله های کاهش کیفیت زندگی انسان معاصر محسوب می شود. پس آنچه رخ داده است، از دست رفتن یکی از ارزشهای بنیادین زندگی است، و آن تجربه زیسته فضاهای شهری است. شکوهی و مسعود در پژوهش خود با عنوان پیاده راه عاملی برای افزایش سرمایه اجتماعی اشاره میکنند که یکی از عواملی که می تواند باعث افزایش سطح تعاملات شود، حرکت عابر پیاده در فضای شهری است (تاجیک و پرتوی، ۱۳۹۳).

- قربان‌پور و همکاران در مقاله ی خود تحت عنوان "ارزیابی مولفه های موثر بر تقویت سرزندگی در مسیرهای پیاده شهری" با توجه به رشد فزاینده جمعیت در شهرها و پیامدهای منفی اجتماعی- اقتصادی، کالبدی و زیست‌محیطی، پیاده مداری و ایجاد فضاهای شهری مردم محور باید مورد توجه قرار گیرد. شکلگیری یک فضای شهری پیاده اولین قدم است. پس از شکلگیری این فضاها باید به ارتقا کیفیت و سرزندگی آنها توجه کرد تا این فضاهای شهری عرصه‌های برای حضور مردم باشد (قربان‌پور و همکاران، ۱۳۹۷).

- محمدی و چنگلوایی در پژوهشی تحت عنوان "ارزیابی مولفه های کیفیت فضای شهری بر میزان مطلوبیت مسیرهای پیاده گردشگری (مورد پژوهی اولویت بندی مسیرهای گردشگری پیاده در شهر اصفهان)" اشاره میکنند که امروزه موفقیت شهرها در رقابت های مکانی و بین شهری وابستگی بسیار مهمی به توانایی ارائه تصویری جذاب از خود دارد. مکان ها و فضاهای شهری به عنوان کلیدی ترین عواملی که این نقش را برعهده دارند از جایگاه ویژه های در ساختار رقابت های شهری برخوردار می باشند (محمدی و چنگلوایی، ۱۳۹۲).

- سیف الهی فخر و همکارانش در مقاله ای تحت عنوان "تعیین شاخصهای موثر در خلق مکانهای امن پیاده‌مدار جهت ارتقاء تعاملات اجتماعی (نمونه موردی: خیابان بهار آزادی محله خاک سفید تهران)" اضافه میکنند که فضاهای شهری پیاده مدار، مکانهایی برای حضور شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعیشان هستند که پرداختن به کیفیات آنها سرزندگیشان را به حداکثر می رساند. از شاخصترین این کیفیات، امنیت و ایمنی می باشد. مکان های ناامن حضور مردم را در شهر به عنوان شهروندان جامعه مدنی، کمرنگ می سازند (سیف الهی فخر و همکاران، ۱۳۹۲). معینی در کتاب خود تحت عنوان "شهر پیاده مدار" اشاره میکند که جابجایی بصورت پیاده در نظام حمل و نقل شهری سهم بالایی را با توجه به توسعه و بهبود زیر ساخت ها و توجه دوباره شهرهای جهان به موضوع پیاده و نیازهای آن در چند دهه اخیر پیدا نموده است. شهرها به دلیل ارتقاء کیفیت زیست محیطی در جهت کاهش سوخت فسیلی، بهبود سلامت جسمی و روانی انسان، 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 وابسته است (معینی، ۱۳۹۰).

- کاشانی جو در پژوهش خود تحت عنوان "از شناخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری" میگوید که فضاهای شهری، مکانهایی هستند که به عموم شهروندان تعلق داشته، منحصر به جنبه کالبدی و فیزیکی نبوده و در حقیقت با حضور انسان و فعالیت اوست که معنا مییابند. فضاهای شهری قدمتی دیرینه در تاریخ شهرسازی داشته و در ادوار مختلف به اشکال گوناگون در شهرها حضور یافته و سبب شکلگیری بافت شهری در پیرامون و یا بر حول محور خود گردیده اند (کاشانی جو، ۱۳۸۹). مسائلی و حقیقی بروجنی در مقاله ای با عنوان "دیدگاه شهروندان در خصوص سرزندگی محورهای گردشگری پیاده (پیاده‌راه گردشگری چهارباغ عباسی اصفهان)" می‌افزایند که بسیاری از طرحهای توسعه محورهای گردشگری پیاده، علیرغم صرف هزینه و زمین در فاز مطالعاتی، پس از افتتاح، همچنان با مشکل عدم استقبال عمومی و سرزندگی مواجه هستند (مسائلی و حقیقی بروجنی، ۱۴۰۱).

- پوراحمد و عباسی در مقاله‌ای با عنوان "تحلیل توانمندی‌ها و تنگناهای وضعیت پیاده راه صف (باغ سپه سالار) منطقه ۱۲ تهران و روند آن در گذر زمان" اضافه میکنند که وجود پیاده راه به ارتقای تصوی ذهنی افراد از شهر کمک کند، به گفته "جین جکوبز" شهر را میتوان از خیابانهایش شناخت پیاده راه صف به علت نگرش صرفاً کالبدی و عدم توجه به بعد ذهنی منظر مورد بررسی قرار گرفت (پوراحمد و عباسی، ۱۳۹۵).

- Park در مقاله‌ای تحت عنوان تأثیرات پیشرفت پیاده‌راه‌ها که در سال ۲۰۱۴ توسط پارک ات آل تدوین شد، کیفیت پیاده‌راه‌ها و تمایل مردم به پیاده‌روی که به عواملی چون حس ایمنی و امنیت، حضور دیگر شهروندان، دسترسی بصری و کالبدی، دید در شب، مقیاس و حس محصوریت، تنوع بصری، راحتی آمد و شد و جذابیت و مصفا بودن پیاده‌راه بستگی دارد. (Park et al, 2014).

- Sci در مقاله‌ای تحت عنوان عوامل موثر در سرزندگی خیابان‌ها در مرکز شهر که در سال ۲۰۱۴ توسط اس سی جی تدوین شده بود، سرزندگی در مفهوم کلی به خودکفایی، پایداری، سازگاری، انعطاف‌پذیری، ظرفیت برای تغییر، خودسازی، مسئولیت و امنیت مربوط میشود. سرزندگی شهری یعنی ظرفیت شهر برای پاسخگویی و انطباق با شرایط (sci, 2014: 368).

#### ۴- روش تحقیق

روش این تحقیق، تحلیلی-توصیفی است، در بخش نخست کلیات عنوان شد، سپس به طرح مباحث نظری و ادبیات موضوع تحقیق پرداخته شده و در آخر نمونه موردی از ابعاد بررسی شده‌است. پژوهش از نوع کتابخانه‌ای و کیفی است که بخش نظری با مطالعه کتب، اسناد، پایان‌نامه‌ها و مقالات متعدد و بخش کیفی که با استفاده از مشاهدات میدانی برای جمع‌آوری اطلاعات صورت گرفته است. با توجه به این امر، تحقیق حاضر را می‌توان در زمره تحقیقات توسعه‌ای دانست، چراکه در پی ایجاد کیفیت و افزایش ایمنی فضاهای عمومی و در بافت‌های تاریخی شهر با رویکرد سرزندگی و انسان محوری از طریق برنامه‌ریزی و اصول طراحی پیاده‌راه‌ها دانست.

#### ۵- چارچوب نظری پژوهش

##### ۱-۵- پیاده راه‌ها

حرکت پیاده، طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است و پیاده‌روی هنوز مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است (سیف‌اللهی فخر و همکاران، ۱۳۹۲، ۳). اصطلاح پیاده‌راه در مقابل خیابان که مخصوص حرکت سواره است بیشتر متداول شده است. واژگان مختلفی نظیر محدوده پیاده (مال)، محدوده بدون اتومبیل، پهنه پیاده، گردشگاه پیاده و پهنه بدون ترافیک در کشورهای مختلف به کار برده می‌شوند (معینی، ۲۰۱۳، ۲۰).

زیگر می‌گوید: «خیابان‌های پیاده، به‌طور عمده برای استفاده پیاده بوده و وسایل نقلیه موتوری فقط برای دفع زباله، حمل بار و در مواقع اضطراری یا در ساعات خاص اجازه ورود به آن را دارند». علاوه بر این پیاده‌راه‌هایی نیز وجود دارند که دارای حمل‌ونقل عمومی مثل اتوبوس و تراموا می‌باشند که با نام «پیاده‌راه‌های دارای حمل‌ونقل عمومی» یاد می‌شود. دیگر همچنین چهارگونه پیاده‌راه را نام می‌برد: خیابان تغییر یافته (یک بلوک از خیابان به روی ترافیک وسایل نقلیه بسته شده و منحصرأ برای استفاده پیاده اختصاص داده می‌شود)، پیاده‌راه منقطع یا میدان (چندین بلوک از یک خیابان تجاری منحصرأ به پیاده اختصاص داده شده و خیابان‌های متقاطع با آن به روی ترافیک وسایل نقلیه باز است)، پیاده‌راه پیوسته (حوزه‌ای با چندین بلوک همراه با تقاطع‌های خیابان به طور کامل به پیاده‌راه تبدیل می‌شود)، شبکه پیاده رو تغییرپذیر (پیاده‌راه‌هایی که به طور پیوسته در میان کوچه‌ها، گذرهای طاق‌دار و یا ورودی‌های داخل ساختمان ایجاد می‌شوند). پیاده‌راه‌ها قسمتی از فضاهای شهری هستند که به دلایل ویژه عمدتاً به خاطر دارا بودن برخی ظرفیت‌های خاص و در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده و به‌طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص

<sup>1</sup> Ziger

می‌یابند. فلسفه وجودی این فضاهای شهری پیاده مدار را می‌توان نه صرفاً عملکردهای فیزیکی و ارتباطی، تثبیت و تقویت برخی کاربری‌ها و مسائل اقتصادی، بلکه گسترش ارتباطات و تعاملات اجتماعی - فرهنگی و ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی دانست (کاشانی‌جو، ۱۳۸۹، ۵۶).

## ۲-۵- سرزندگی شهری

سرزندگی از ضروریات یک شهر سالم و پایدار است. فضاهای عمومی شهری همواره بستری برای تحقق و تجلی سرزندگی در شهرها بوده‌اند. در برنامه‌ریزی شهری امروز، ایجاد پیاده راهها که گونه‌های از فضاهای عمومی محسوب می‌گردد در کنار اهداف متعدد، در راستای تقویت سرزندگی نیز موردتوجه قرار گرفته‌اند (فصیحی و همکاران، ۱۳۹۸، ۱۱)



نمودار ۱: معیارهای شهر سرزنده (منبع: خنیفر و همکاران، ۱۳۹۲، ۸۶)

سرزندگی به معنای داشتن انرژی جسمی و روحی تعریف شده‌است که افراد احساس شور و شوق، سلامتی و انرژی در وجود خود می‌کنند. سرزندگی در مفهوم کلی به خودکفایی، پایداری، سازگاری، انعطاف پذیری، ظرفیت برای تغییر، خودآزی، مسئولیت و امنیت مربوط می‌شود. سرزندگی شهری یعنی ظرفیت شهر برای پاسخ دادن و انطباق با شرایط حیات و زندگی فرد در میان جمع بودن است و آنچه به فضا زندگی می‌بخشد مردم و حضور فعال و پرشور و نشاط آن‌ها در فضا است. در جدول ۱ تعاریف ارائه شده درباره سرزندگی آمده‌است.

جدول ۱- مفاهیم ارائه شده برای سرزندگی در شهر

ردیف	مفاهیم ارائه شده برای سرزندگی شهری	مآخذ
۱	چارلز لاندری سرزندگی را قدرت خام و انرژی شهر می‌داند که باعث تمرکز می‌شود و شهر را به سمت هدفی برای زنده ماندن و خلاقیت هدایت می‌کند که محرکی برای سرزندگی است و در آن فعالیت خلاق تمرکز دارد. لاندری شهری را سرزنده می‌داند که دارای معیارهای ایمنی و امنیت، ترانم، تنوع، دسترسی، رقابت، ظرفیت سازمانی، ارتباطات، خلاقیت، هویت و تمایز باشد.	(خنیفر و همکاران، ۱۳۹۲، ۸۶، Sci, ۲۰۱۴)

۲	چیکونز مدعی است شهرهای سالم و بانشاط شهرهایی ارگانیک، خودجوش و خوش اقبال است، بر پایهٔ تنوع اقتصادی و انسانی، معماری، جمعیت‌های مترکم و اختلاط کاربری‌ها می‌بالد. او پویایی و احساس زنده بودن شهر را درگرو مراکز شهری پیچیده، مترکم و پرازدحام می‌داند.	(مدیری و همکاران، ۱۳۹۰)
۳	سرزندگی شامل کیفیت‌هایی نظیر کیفیت اقتصادی، حرکت پیاده‌ها، حس شهریت در مراکز شهری، فعالیت‌های رؤیت‌پذیر، تجمع فعالیت‌های خرده‌فروشی و جزآن است.	(کلکار، ۱۳۷۹)
۴	راب کریر سرزندگی را در اختلاط کاربری اراضی، فعالیت‌های شبانه‌روزی، سلسله مراتب توزیع کاربری‌ها و جزآن می‌داند.	(حبیبی و سلیمی، ۱۳۷۶)
۵	بخشی از تمایل که به رضایت از زندگی در محل خاصی مربوط می‌شود، همچنین، سرزندگی به سلامت جامعهٔ محلی توجه دارد.	(Lowe et al., 2013, 11)
۶	لینچ سرزندگی را یکی از ابعاد عملکرد طراحی شهری می‌داند و درجه‌ای را توصیف می‌کند که فعالیت‌های مکان، نیازهای زیستی و قابلیت‌های انسان را شکل می‌دهد. سرزندگی به درجه‌ای می‌پردازد که فضای شهری فضای اجتماعی موفق باشد.	(Jalaladdini & Oktay, 2012)
۷	مونت‌گومری سرزندگی را با توجه به تعداد افرادی معنا می‌کند که در ساعات مختلف شبانه‌روز در خیابان حضور دارند، فعالیت‌های جاذب خیابان که باعث به وجود آمدن زندگی فعال در خیابان می‌شود و محیط را سرزنده و بانشاط و پرجنب‌وجوش می‌کند.	(Montgomery, 1998)

### ۳-۵- پیاده‌راه‌ها و سرزندگی شهری

پیاده‌روی هنوز مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است (محمدی و چنگلویایی، ۱۳۹۲، ۲۵). در جامعه جهانی معاصر، حرکت پیاده به عنوان یکی از جنبه‌های حضور انسان در فضای شهری که سبب سرزندگی و پویایی فضا و نیز افزایش نقش‌های مختلف آن می‌شود، مطرح می‌گردد (کانونی و همکاران، ۱۳۹۵، ۵۶). پیاده‌راه‌ها، محل حضور همه‌ی شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی‌شان است در آن جا شهروندان در یک رابطه‌ی تعاملی با یکدیگر، با هم بودن را آموخته و در جهت ارتقای حیات جمعی می‌کوشند. از این رو سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی پیاده‌راه‌ها است (پورااحمد و عباسی، ۱۳۹۵، ۶۲). سرزندگی به معنای داشتن انرژی جسمی و روحی تعریف شده است که افراد احساس شور و شوق، سلامتی و انرژی در وجود خود می‌کنند. سرزندگی در مفهوم کلی به خودکفایی، پایداری، سازگاری انعطاف‌پذیری، ظرفیت برای تغییر، خودسازی، مسئولیت و امنیت مربوط می‌شود. سرزندگی شهری یعنی ظرفیت شهر برای پاسخ دادن و انطباق با شرایط.

### ۴-۵- فضای عمومی شهری

گرچه توجه به نقش و ارتقاء وضعیت فضاهای عمومی شهری از بدو پیدایش شهرها و به ویژه در طول بیش از یک سده گذشته همواره وجود داشته اما نگاه صاحب‌نظران به این موضوع از روندی یکنواخت و ثابت برخوردار نبوده و در دوران گوناگون متفاوت بوده است. به طور کلی، به نظر میرسد که می‌توان مهم‌ترین رویکردهای معاصر در ارتباط با فضاهای عمومی شهری را بر مبنای گرایش غالب موضوعی (و نه زمان تقویمی نظریه‌پردازی) در سه دوره اصلی؛ پس از انقلاب صنعتی تا سال ۱۹۶۰، از سال ۱۹۶۰ تا ۱۹۹۰ و از ۱۹۹۰ تا کنون دسته‌بندی شده است (کاشانی جو، ۱۳۸۹).

جدول ۲- خلاصه دسته بندی مهمترین صاحب نظران و رویکردهای مرتبط با فضاهای عمومی شهری (منبع: کاشانی جو، ۱۳۸۹)

ردیف	دوره زمانی	رویکرد غالب	مهمترین صاحب نظران
۱	دوره اول انقلاب صنعتی تا ۱۹۶۰	تاکید بر ادراک فضایی و بصری	کامیلوسیت، گوردون کالن، راب کریبر، آلدو روسی، کریستوفر الکساندر، کلیف ماتین، علی مدنی پور، جهان شاه پاکزاد
۲	دوره دوم ۱۹۹۰ تا ۱۹۶۰	تاکید بر تاثیرات محیطی- رفتاری	کونین لینچ، آموس راپاپورت، رومدی پاسینی، التمنت، هولویل، مور، جان لنگ، حسین بحرینی
		رویکرد تقویت تعاملات اجتماعی	حنا آرت، پاول زوکر، جین جیکوبز، ویلیام وایت، یان گل، اولدنبرگ، کلر کوپر مارکوس
		تاکید بر حرکت در فضای شهری و گسترش پیاده مداری	تونی گارنیه، اشپرای رگن، لارنس هالپرین، ادموند بیکن، هیلپیر، مایکل ای آرث
۳	دوره سوم ۱۹۹۰ تا کنون	رویکرد ایجاد امنیت و مقیاس انسانی در فضای شهری	لوییس مامفورد، فرانسیس تیبالدز، آندره دوآنی، پیتر کتزر، الیزابت پلاتر زیبرگ، الزلینکا، دین برنان
		ملاحظات زیست محیطی و پایداری	سرگئی چرمایف، گراهام هاگتون، کولین هانتز، هوگ بارتون، ریچارد راجرز

بر همین اساس، مشخص میگردد که در دوره اول تاکید اصلی بیشتر بر ادراک فضایی و بصری و در دوره دوم بر تقویت تعاملات اجتماعی، گسترش پیاده مداری و تاثیرات محیطی - رفتاری فضاهای شهری بوده است. در حالی که در دوران اخیر با تثبیت نقش کالبدی و اجتماعی فضاهای شهری بیشترین فعالیت ها و نظریه ها مبتنی بر ملاحظات زیست محیطی- پایداری و ایجاد امنیت و انسان مداری در قلمروهای عمومی می باشد. به عبارت دیگر، بررسی روند تحول نظریه ها و رویکردهای غالب در سه دوره مورد اشاره بیانگر آن است که با گذشت زمان هم به حضور انسان به عنوان عامل اصلی ایجاد پویایی و سرزندگی در فضای شهری، توجه بیشتری گردیده و هم تمرکز از ویژگیهای کمی انسانی همچون جاذبه های بصری به شاخصه های کیفی مانند ایجاد امنیت و پایداری محیطی تغییر پیدا نموده است. فضاهای شهری پیاده پاسخی برای نیاز عالی انسان در شهر است. شهر تنها تراکم فیزیکی بناها و راهها نیست، بلکه بستری است که موجد تعالی، کمال و تبلور مدنی جامعه است. بازتعریف نواحی و فضاهای شهری پیاده و ایجاد کیفیت در آنها امکانی است برای پرکردن خلأ ناشی از مناسبات با اصطلاح مدرن که البته ملزم به برنامه ریزی نیز است. از یکسو نواحی شهری، جاذبه های تاریخی، فرهنگی، طبیعی و اجتماعی بسیاری دارد که آن را مقصد گردشگری و خاطره تعریف میکند. از سوی دیگر، دیدار دوستان، خرید، تفریح، بازدید از میراث فرهنگی و طبیعی، زیارت، و حضور در مراسم اجتماعی و سفرهای روزانه انگیزه های گوناگونی است میتوان با انطباق این دو بعد بر هم، یکی از زمینه های توسعه پایدار شهری را فراهم کرد (عاشوری، ۱۳۸۹، ۴۴).

## ۶- بحث و یافته‌ها

### ۶-۱- شهر کرج، منطقه پنج

این منطقه در سال ۱۳۷۳ از شهرداری مهرشهر بزرگ جدا شده است. این منطقه با مساحت: ۱۱۷۲ هکتار و جمعیتی بالغ بر ۲۵۰ هزار نفر از ضلع شمال با خیابان شهید بهشتی و از ضلع شرق به خیابان سه راه رجایی شهر بلوار امام خمینی (ره)، میدان معلم و از ضلع جنوب و جنوب غربی به اتوبان تهران کرج و از غرب، هم مرز با شهرداری کمال شهر می‌باشد. این منطقه شامل محله‌هایی با نام‌های: حصارک پائین، ۴۵ متری، المهدی، شهرک پردیسان، شهرک چمران، شهرک رازی، شهرک استادان، شهرک مترو، گلشهر، دهقان ویلا اول و دوم، میانجاده، کرج نو، شهرک گلها، شهرک قائمیه می‌باشد.



تصویر ۱: محدوده منطقه پنج شهرداری کرج

### ۶-۲- منطقه حصارک

منطقه حصارک نیز از مناطقی است که از دیرباز مورد توجه و تأمل بوده و براساس نقل قول از معمرین این منطقه حصارک حصار کوچکی بوده که در منطقه حصارک بالا واقع گردیده و البته زندان قزل حصار می‌تواند در زمینه‌هایی از عوامل مؤثر در شکل‌گیری تمدن این منطقه محسوب شود. حصارک از قدیمی ترین مناطق کرج به شمار می‌رود. این منطقه دارای موقعیت آب و هوایی و محیط طبیعی و اقلیمی ویژه است. منطقه حصارک را به دو قسمت تقسیم کرده‌اند: یکی حصارک بالاست و آن دیگری حصارک پایین. اگرچه این دو منطقه از لحاظ تعامل فرهنگی و معاشرت اجتماعی باهم اختلاط تنگاتنگ دارند، ولی در خیلی از زمینه‌ها هیچگونه اشتراک فرهنگی مشاهده نمی‌شود.

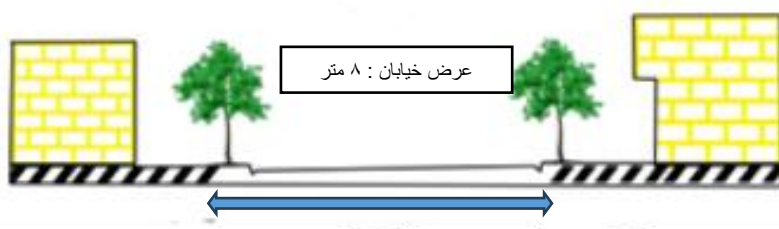


تصویر ۲: موقعیت خیابان المهدی در منطقه حصارک



### ۳-۶- خیابان المهدی

خیابان المهدی در منطقه ۵ کرج واقع شده است و از محله حصارک بالا کرج عبور می‌کند و مکان‌های مهمی مانند شهرک گلها (باغ سلیمانی) در آن واقع شده‌اند. خیابان المهدی محله حصارک بالا به معابر مهمی مانند قزوین، شهید بهشتی، بلوار هوشیار و همچنین قلم - شهید رجایی متصل گردیده‌است. خیابان المهدی در محدوده‌ای با قشر نسبتاً ضعیف قرار گرفته‌است و تقریباً اکثر افراد ساکن در این محله، افرادی با درآمد کم، زندگی اجتماعی متوسط رو به پایین هستند اما مغازه‌های واقع در این خیابان از ارزش مادی و قیمت بالایی برخوردارند. این خیابان از جمله خیابان‌های تجاری و مسکونی کرج به‌شمار می‌آید. از گذشته تا به حال، این خیابان دارای مغازه‌های مختلف از جمله طلافروشی، لباس فروشی، کفش فروشی، شیرینی فروشی، گوشت و پروتئین، سوپر مارکت، خواروبار فروشی، غذیه فروشی، فروش لوازم خانگی و ... بوده است و به عنوان یک خیابان با عرض کم و طول نه‌چندان زیاد دارای تراکم و شلوغی بسیار زیادی است؛ ولی به‌طور کلی می‌توان گفت این خیابان بورس کفش و پوشاک است.



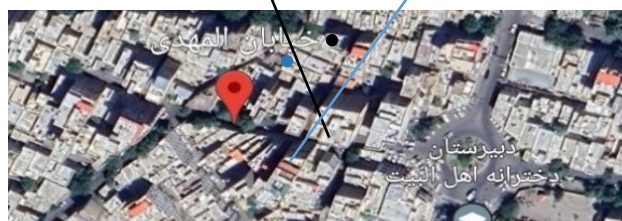
نمودار ۲: عرض محور مورد مطالعه



تصویر ۴: جنوب خیابان



تصویر ۳: شمال خیابان



تصویر ۵: مسجد صاحب‌الزمان

وجود عناصر مهم ماندگار در ذهن مردم (نشانه بصری و گره‌های فعالیت) از جمله معیار های یک خیابان است؛ از این رو می‌توان به استار مال که مرکز خرید و بورس طلا و جواهر است و مسجد صاحب‌الزمان اشاره کرد که در صورت پیاده‌راه شدن، این دو نقطه را به هم پیوند می‌دهد. در این خیابان برنامه‌های اجتماعی، فرهنگی و ورزشی فراوانی در طول سال در برگزار می‌شود.



تصویر ۶: گنبد و المان مسجد صاحب‌الزمان

از آنجایی که خیابان المهدی خیابانی قدیمی در محله حصارک کرج است، دارای درختان نسبتاً زیاد و بزرگ و قدیمی‌ای است که نقش مهمی در ایجاد سایه ایفا می‌کند. در سال‌های اخیر نیز درخت‌ها و درختچه‌هایی کاشته شده‌اند که سایه کافی را در فصول گرم فراهم می‌نماید. سکونت در خیابان و یا اطراف آن از دیگر ابعاد مورد بررسی در امکان‌سنجی احداث پیاده‌راه است. وجود سکونت، به خصوص در طبقات بالای همکف و یا فضاهای اطراف خیابان بسیار مورد تأکید است. این مورد موجب استفاده بیشتر فضا در طول شبانه‌روز شده و موجب افزایش نظارت اجتماعی و افزایش امنیت فضا می‌شود که خیابان المهدی کاملاً دارای این شرایط می‌باشد.



تصویر ۷: وجود سکونت در طبقات بالای همکف و فضاهای اطراف خیابان

همانطور که گفته شد خیابان المهدی به علت قرارگرفتن در محله شلوغی از شهر کرج، با تمرکز فوق العاده انواع فعالیت‌های تجاری- خدماتی و مسکونی روبه‌روست؛ به همین دلیل در معرض فشارهای شدید ناشی از تراکم جمعیت و ترافیک و نیز تغییرات و تحولات سریع در بافت کالبدی است. این خیابان در واقع از جمله مراکز تجاری شهر محسوب می‌شود که درصد زیادی از رفت‌وآمد در طول روز را به خود اختصاص می‌دهد. این قسمت از شهر مشکلات کالبدی زیادی دارد؛ مانند عرض کم معابر، مشکلات مربوط به کفسازی، ازدحام جمعیت و ترافیک شهری، و معضلات و مشکلات مربوط به دست‌فروش‌ها و غیره؛ به همین دلیل اجرای طرح پیاده‌مداری موج کاهش مشکلات ناشی از وسایل نقلیه از جمله افزایش آلودگی هوا، افزایش هزینه زیرساخت‌ها، امنیت عابر پیاده و... می‌شود. البته اجرای این طرح‌ها در بیشتر کشورها و شهرهای ایران عموماً موفق بوده و نتایج مثبت زیادی را به دنبال داشته‌است؛ هرچند که اجرای هر طرحی باید متناسب با پتانسیل و ویژگی‌های منطقه مدنظر باشد تا اجرای طرح موفقیت‌آمیز شود.



تصویر ۸: استار مال، بورس طلا و جواهر

این حجم از شلوغی و جمعیت زیاد ساکن در این محدوده منجر به ایجاد نابسامانی‌ها و مشکلات بسیاری شده است. به‌طور مثال به دلیل وجود چندین پاساژ که اصلی‌ترین پاساژ آن بورس طلا فروشی است، روزانه به خصوص در ایام عید جمعیت زیادی در این خیابان تردد می‌کنند و مسیر عبور ماشین‌ها را دچار مشکل می‌کنند. اگرچه این خیابان یک طرفه است اما به دلیل انبوه زیادی از مردم و ماشین‌های پارک شده و همچنین وجود دستفروش‌های کنار مسیر، عبور ماشین‌ها با مشکل روبرو شده‌است.



تصویر ۱۱: اغتشاشات بصری در خیابان

تصویر ۱۰: ازدحام جمعیت در خیابان

تصویر ۹: تجاوز دستفروشان به خیابان

## ۴-۶- خیابان‌های اطراف



تصویر ۱۴- خیابان برزنت

تصویر ۱۳- خیابان پشت پاسگاه

تصویر ۱۲- نام خیابان های اطراف



تصویر ۱۶- خیابان بهشتی



تصویر ۱۵- خیابان ۸ متری

## ۷- اصول طراحی

- ۱- **اصل پیوستگی و دسترس پذیری:** ایجاد مسیرهای پیاده‌راه بدون وقفه و با کیفیت بالا که برای تمامی کاربران، از جمله افراد با توانایی‌های متفاوت، قابل دسترس باشد.  
طراحی هموار و مناسب برای استفاده آسان از وسایل کمکی مانند ویلچر و کالسکه.
- ۲- **اصل امنیت و ایمنی:** تأمین روشنایی مناسب در تمام طول مسیر برای استفاده در طول شب.  
طراحی برای جلوگیری از جرم و به کارگیری اصول طراحی پیشگیرانه از وقوع جرم.
- ۳- **ترکیب فضاهای سبز:** استفاده از فضاهای سبز و گیاهان به منظور ایجاد محیطی دلنشین و کاهش سطوح استرس. ادغام فضاهای کوچک باز و گلخانه‌ها جهت فراهم کردن فرصت‌هایی برای توقف و استراحت.
- ۴- **اصل تعامل اجتماعی:** فراهم کردن فضاهای عمومی چندکاربره مانند نواحی نشیمن، زمین بازی کودکان و کافه‌ها.  
طراحی رویدادها و برنامه‌های فرهنگی منظم که فراخور جمعیت و فرهنگ محلی باشد.
- ۵- **اصل جذابیت زیباشناختی:** پیاده‌راه باید دارای زیبایی‌شناسی ویژه با استفاده از هنر شهری، نمادها و المان‌های معماری باشد. بهره‌گیری از طرح‌های پویا و رنگارنگ کفپوش‌ها و دیواره‌ها.
- ۶- **اصل پایداری:** استفاده از مصالح سازگار با محیط زیست و پایدار. طراحی جهت کاهش اثرات زیست‌محیطی و حفظ منابع طبیعی. بکارگیری عناصر ذکر شده در طراحی این پیاده‌راه.

جدول شماره ۳ - نحوه اجرای اصول طراحی پیاده راه

ردیف	اصول ارائه شده	نحوه اجرا در خیابان المهدی
۱	اصل پیوستگی و دسترس پذیری	جلوگیری از تردد وسیله نقلیه
۲	اصل امنیت و ایمنی	استفاده از وسایل روشنایی در تمامی مسیر و نبودن فضای تاریک در تردد شبانه
۳	ترکیب فضاهای سبز	در قسمت‌های مرکزی خیابان، استفاده از گیاهانی که متناسب با اقلیم است و ترجیحا همیشه سبز
۴	اصل تعامل اجتماعی	ایجاد فضاهای عمومی برای نشستن و تعاملات اجتماعی در مرکز خیابان
۵	اصل جذابیت زیباشناختی	استفاده از هنرهایی که عموما به صورت کم هزینه و به وسیله مواد بازیافتی بوده‌اند. ایجاد فضاهای هنری
۶	اصل پایداری	استفاده از مصالح دوستدار محیط زیست در خیابان، مثل: بتن سبز، آجر های پلاستیکی، بامبو و ...

۱-۷- ارائه معیارهای طراحی پس از ایجاد پیاده راه

۱- در اکثر نمونه‌های موفق شبکه‌های اصلی حرکت به‌صورت عمودی از عرض پیاده‌راه‌ها در تقاطع‌های مهم می‌گذرد. این بدان معناست که شبکه‌های اصلی حرکت سواره نباید قطع شود و پیوستگی آن باید حفظ شود و یا اینکه بتوان ترافیک سواره را به خیابان‌های دیگر انتقال داد.

۲- در همه پیاده‌راه‌های بررسی شده، شیب طولی قابل ملاحظه‌ای در آن دیده نمی‌شود. هرچند معیار «شیب طولی متوسط کمتر از ۵ درصد» را که برگرفته از قوانین موجود و الزامی در کشور است برای هرگونه پیاده‌راهسازی در ایران باید مدنظر قرار داد.

۳- در تمامی نمونه‌های موفق، تعداد مناسبی از جمعیت در پیاده‌راه وجود داشت که موجب تنوع استفاده‌کنندگان در فضا نیز شده بود. منظور از جمعیت مناسب، آن حدی از جمعیت است که موجب شلوغی نسبی خیابان و پر به نظر رسیدن آن می‌شود.

۴- لبه‌های جذاب که ناشی از فعالیت و کالبد جذاب است در تمامی پیاده‌راه به وضوح دیده می‌شود و از علل اصلی موفقیت آن به شمار می‌رود.

۵- از ویژگی‌های مهم پیاده‌راه که در بسیاری از نمونه‌های موفق نیز وجود دارد فعالیت‌های متنوعی است که در فضا وجود دارد. این فعالیت‌ها یا انتخابی‌اند (شامل استفاده از خرده‌فروشی‌ها) یا اجتماعی‌اند شامل (برنامه‌ها و جشنواره‌های متعدد) که بهانه‌ای برای حضور افراد در فضا هستند. همچنین وجود این فعالیت‌ها در شب (فعالیت‌های شامگاهی)، موجب خالی نشدن فضا و سرزندگی در شب می‌شود.

۶- در همه پیاده‌راه‌های موفق بررسی شده، سیستم حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان پشتیبان حرکت پیاده عمل می‌کند؛ به‌طوری‌که که پیاده می‌تواند در فاصله کوتاه و یا مناسب پیاده‌روی (حداکثر ۵۰۰ متر) به تنوعی از حمل‌ونقل عمومی دست پیدا کند.

۷- پارکینگ‌های متعدد و کافی در اطراف پیاده‌راه، آن هم در نزدیکی ورودی‌های فضا و در فاصله مناسب پیاده‌روی (حداکثر ۵۰۰ متر) به‌وضوح دیده می‌شود.

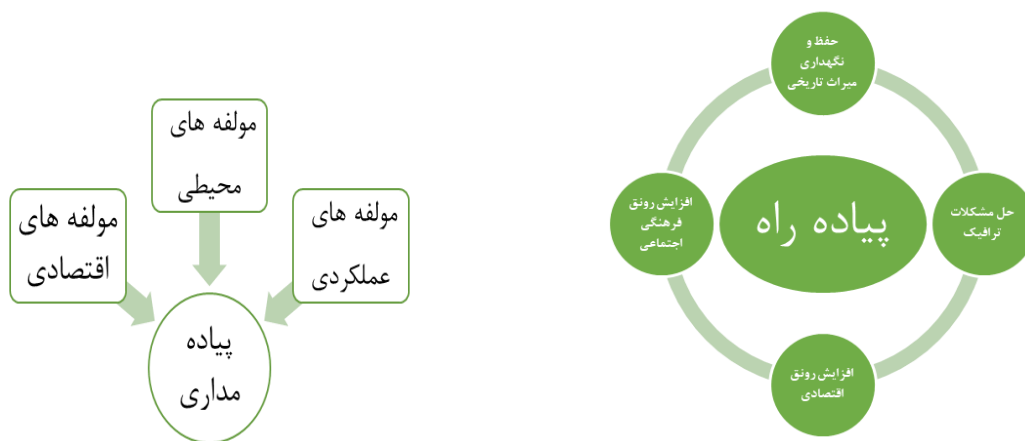
۸- در پیاده‌راه‌های بررسی‌شده، وجود سکونت، به‌خصوص در طبقات بالای همکف و یا فضاهای اطراف خیابان بسیار مورد تأکید بوده‌است. این مورد موجب استفاده بیشتر فضا در طول شبانه‌روز شده و موجب افزایش نظارت اجتماعی و افزایش امنیت فضا می‌شود.

۹- پیاده‌راه‌های بررسی‌شده دارای تعداد زیادی ورودی هستند که دسترسی افراد را در همه طول مسیر برای حضور در فضا فراهم می‌نماید.

۱۰- در نمونه‌های بررسی‌شده، وجود جذابیت‌های مهم نظیر سینما، بازارچه، کلیسا و غیره در پیاده‌راه به علت جذب جمعیت مناسب بسیار مورد تأکید بوده‌است.

۱۱- وجود عناصر مهم و ماندگار در ابتدا، انتها و در طول پیاده‌راه موجب جذابیت و کشش بصری و عملکردی بسیار در پیاده‌راه‌ها شده‌بود.

۱۲- در اکثر پیاده‌راه‌ها پوشش گیاهی جز عناصر اصلی پیاده‌راه است که موجب حفاظت افراد در برابر آفتاب شدید و سرسبزی فضا شده‌است.



نمودار ۳: مهم ترین اهداف در ایجاد پیاده‌راه

نمودار ۴: مؤلفه های پیاده مداری

### ۸- نتیجه‌گیری

در نهایت، مطالعه حاضر به این نکته دست یافته است که طراحی پیاده‌راه خیابان المهدی در کرج، با تأکید بر اصول سرزندگی و تعامل اجتماعی، پتانسیل قابل توجهی در بهبود کیفیت زندگی شهری و ایجاد فضایی دینامیک و پویا برای عموم مردم دارد. این طراحی، که بر مشارکت پذیری، ایمنی، دسترسی پذیری، استفاده چندمنظوره و جذابیت زیبایی‌شناختی تأکید ورزیده بود، بستری مناسب برای ایجاد روابط اجتماعی و فعالیت‌های فرهنگی و اقتصادی می‌آفریند. به کارگیری المانهای طراحی شهری با رویکرد سرزندگی نظیر نیمکت‌ها، کف‌پوش‌های تعاملی، فضاهای سبز و آثار هنری، امکان به اشتراک گذاری تجربیات و ایجاد بستری برای برقراری ارتباطات میان شهروندان را فراهم می‌آورد و به افزایش حس تعلق به مکان و مشارکت اجتماعی کمک می‌کند. همچنین، با تأکید بر دسترسی و حرکت پیاده و دوچرخه، این طراحی به کاهش وابستگی به خودرو، بهبود شاخص‌های سلامت و کاهش اثرات منفی محیطی کمک می‌کند. بدین ترتیب، خیابان المهدی می‌تواند نمونه‌ای برجسته از تحقق پذیری رویکردهای پایدار و مردم‌محور در فضاهای شهری به‌شمار آید. این مطالعه تأیید می‌کند که توجه به کوچکترین جزئیات در طراحی می‌تواند تأثیرات عمیقی بر روحیه و رفتار شهروندان داشته باشد و هر فضای شهری را به سکویی برای غنی‌سازی زندگی اجتماعی و پایداری شهری تبدیل کند. از این رو، توصیه می‌شود که در پروژه‌های توسعه شهری، این معیارها به عنوان بخش اساسی از فرآیند طراحی در نظر گرفته شوند.

## ۹- ماخذ

- پوراحمد، ا، عباسی، ش. (۱۳۹۵). تحلیل توانمندی ها و تنگناهای وضعیت پیاده راه صف (باغ سپه سالار) منطقه ۱۲ تهران و روند آن در گذر زمان. فصل نامه جغرافیا و برنامه ریزی شهری چشم انداز زاگرس.
- تاجیک، آ. پرتوی، پ. (۱۳۹۲). مدل مفهومی و چارچوب تحلیلی پیاده‌مداری با تأکید بر رویکرد نوشهرسازی (مورد پژوهی: فاز چهار مهرشهر کرج). فصلنامه مطالعات شهری، صفحه ۹۶-۸۱
- سیف الهی فخر، س، لاریمیان، ت، و معززی مهر، طهران، ا. م. (۱۳۹۲). تعیین شاخص های موثر در خلق مکان های امن پیاده مدار جهت ارتقاء تعاملات اجتماعی (نمونه موردی: خیابان بهار آزادی محله خاک سفید تهران). معماری و شهرسازی ایران، (۵)، ۸۵-۹۵.
- شکوهی دولت آبادی، م و مسعود، م. (۱۳۸۹). پیاده راه عاملی برای افزایش سرمایه اجتماعی. معماری و شهرسازی ایران، دوره ۱ پاییز.
- صادقی، ع. (۱۳۹۲). دانش چندفرهنگی و ارتقای سبک زندگی در ایران. فرهنگ مشاوره و روان درمانی.
- صرافی، م. م. توکلی نیا، ج. چمنی مقدم، م. (۱۳۹۳). جایگاه برنامه ریز در فرآیند برنامه ریزی شهری ایران. فصلنامه مطالعات شهری.
- فصیحی، ح، پریزادی، ط، کرمی، ت. ج. (۱۳۹۸). بررسی نقش پیاده‌راه در سرزندگی فضاهای عمومی مطالعه موردی: پیاده‌راه حرم شهر ری. فصلنامه شهر پایدار، دوره ۲، شماره ۴، صفحه ۱-۱۵.
- عاشوری، ع. (۱۳۸۹). بررسی نقش پیاده‌راه در حیات شهر، ماهنامه منظر، شماره ۸، صفحه ۴۴-۴۷.
- قربان پور، م، زالی، ن، یوردخانی، م، و آزاده، س. ر. (۱۳۹۷). ارزیابی مولفه های موثر بر تقویت سرزندگی در مسیرهای پیاده شهری (مطالعه موردی: پیاده راه علم الهدی شهر رشت). مطالعات برنامه ریزی سکونتگاه های انسانی (چشم انداز جغرافیایی)، ۱۳(۱) (پیاپی ۴۲)
- کاشانی جو، خ. (۱۳۸۹). بازشناخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری. هویت شهر، ۴(۶)، ۹۵-۱۰۶.
- گلکار، ک. (۱۳۷۹). مؤلفه های سازنده کیفیت طراحی شهری. نشریه علمی - پژوهشی صفا، شماره ۳۲، صص ۶۵-۳.
- محمدی، م، و چنگلواپی، ی. (۱۳۹۲). ارزیابی مولفه های کیفیت فضای شهری بر میزان مطلوبیت مسیرهای پیاده گردشگری (مورد پژوهی اولویت بندی مسیرهای گردشگری پیاده در شهر اصفهان). معماری و شهرسازی ایران، (۵)، ۱۵-۳۲.
- مسائلی، ز، حقیقی بروجنی، س. (۱۴۰۱). دیدگاه شهروندان در خصوص سرزندگی محورهای گردشگری پیاده (پیاده‌راه گردشگری چهارباغ عباسی اصفهان). دانشگاه آزاد اسلامی، واحد اصفهان.
- David J. Lowe, Maarten B, Alan G. Hogg, Rewi M(2019). **Newnham. Ages of 24 widespread tephra erupted since 30,000 years ago in New Zealand, with reevaluation of the timing and palaeoclimatic implications of the Lateglacial cool episode recorded atKaipo bog**
- Jalaladdini, S. and Oktay, D. (2012) **Urban Public Spaces and Vitality: A Socio-Spatial Analysis in the Streets of Cypriot Towns**. Social and Behavioral Sciences, 35, 664-674.
- Mateo-B, (2003). **Pedestrian's needs matter: Examining Manila's walking environment**. School of Geography, Planning and Environmental Management, The University of Queensland, Australia
- Montgomery, J. (1998). **Making a City: Urbanity, Vitality and Urban Design**. Journal of Urban Design, 3, 93-116.
- Park, S., Deakin, E., & Lee, J. S. (2014), **Developing perception-based walkability index to test impact of micro-level walkability on sustainable mode choicedecision**, Transportation Research Record: Journal of

the Transportation Research Board, 2464, 126-134.  
-Sci, I.J. (2014). **Factors affecting the vitality of streets in Downtown Johor Bahru City,**  
Indian  
Journal of Scientific Research, 7(1): 361-374.



## The design principles of Al-Mahdi Karaj Street sidewalk with vitality approach

### Abstract:

Sedigheh Moein Mehr <sup>1</sup>(corresponding author)

Arefeh Tamizi <sup>2</sup>

In recent decades, with the excessive expansion of cities, the role of pedestrians in the streets has diminished, which has created dull environments in cities and reduced the vitality of urban spaces. Sidewalks are one of the most important urban spaces for spending time due to their special functional, social and cultural role. are leisure and social activities. The purpose of this research is to explain the design principles of Al-Mahdi Street sidewalk to promote social interaction and increase vitality for interaction between citizens. Al-Mahdi Street, which is one of the busiest streets in Karaj city, has become a place for peddlers if it is pedestrian-oriented. The research method of this research is qualitative research which is collected through library studies and field observations in a descriptive-analytical way. This article shows the importance of integrating the principles presented in this research with the needs and culture of Karaj neighborhood to create an inviting and lively atmosphere. This study confirms that attention to the smallest details in design can have profound effects on the mood and behavior of citizens and turn any urban space into a platform for enriching social life and urban sustainability.

**Keywords:** Walk, Design Principles, Vitality, Urban public space, Al-Mehdi street, Karaj

---

<sup>1</sup> Assistant Professor, Department of Architecture, Faculty of Art and Architecture and Urban Planning, Islamic Azad University, South Tehran Branch, Tehran, Iran (email: B\_moeinmehr@azad.ac.ir)

<sup>2</sup> Master's student, Faculty of Art and Architecture and Urban Planning, Islamic Azad University, South Tehran Branch, Tehran, Iran.