

## ارزیابی میزان موفقیت پیاده راه ۱۷ شهریور و تأثیرات اجتماعی - اقتصادی حاصل از آن (مطالعه تطبیقی محور قبل و بعد از اجرای طرح پیاده راهسازی)

عقیل اجاق

مدیر گروه شهرسازی دانشگاه علمی کاربردی شهرداری تهران، تهران، ایران

مصطفی هرائینی

کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی دانشگاه تهران، تهران، ایران<sup>۱</sup>

بهاره ایمانی

کارشناسی ارشد برنامه ریزی آمایش سرزمین دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

### چکیده

با شروع انقلاب صنعتی، اختراع اتومبیل و گسترش شهرها، به تدریج اولویت دادن به نقش عابر پیاده و فضاهای پیاده محور در شهرها و فضاهای شهری کم رنگ شده و از کیفیت فضایی عرصه های عمومی شهر، فضاهای باز شهری و پیاده راهها کاسته شده است؛ ورود موضوع توسعه پایدار از جوانب مختلف باعث ایجاد فضایی در جهت رسیدن به این امر و فضاهای سازگار با محیط زیست شد. عرصه هایی که خود به عنوان بستر و خاستگاه، نقش محوری در ارتقای سطح تماسها، ارتباطات و تعاملات اجتماعی بین شهروندان ایفا می کنند. مسئله اصلی در این پژوهش که به عنوان یک دیدگاه مورد نظر است توجه به تأثیرات مهم و انکارناپذیر پیاده راهها در تغییر کاربری واحدهای تجاری هم جوار از یک حالت ایستا به یک حالت پویا و اقتصادی می باشد. محدوده مورد مطالعه در این تحقیق محور میدان امام حسین (ع) تا میدان شهدا است. که به دنبال آن خواستار این مهم هستیم که شاخص های کیفی و کمی که بر این پیاده راه از نظر اقتصادی تأثیرگذار بوده است را بررسی نماییم و با استفاده از نرم افزار SPSS و ضریب همبستگی اسپیرمن میزان نقش پذیری پیاده راهها و تأثیر آنها در تغییرات اجتماعی و اقتصادی حول محور آن را مورد مطالعه و بررسی قرار دهیم. نتایج حاصله از تحقیق بیان کننده این موضوع است که با گذشته چندین سال از احداث و اجرای این طرح میزان رضایت اهالی و کسبه از منظر اجتماعی و اقتصادی پائین آمده و برخلاف آنچه تصور می شد نه تنها به وضعیت اجتماعی و اقتصادی محل کمک نکرده بلکه منجر به افول بعضی از شاخص های توسعه پایدار شهری نیز شده است.

**واژه های کلیدی:** تأثیرات اجتماعی - اقتصادی، پیاده راه، خیابان ۱۷ شهریور، شهر تهران

## مقدمه

«پیاده راه‌ها» یا «مسیرهای ویژه پیاده» جزئی از فضاهای عمومی شهری است که امروزه به دلیل تأکید بیش از حد بر حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن و غفلت از ساماندهی و برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده و نیز به لحاظ برقراری ارتباط فضایی بین عملکردهای شهری و تقویت روابط اجتماعی، در بین برنامه ریزان، طراحان شهری و نیز شهروندان حائز اهمیت می‌باشد و ایجاد گرایشی نوین در شهرسازی معاصر، تحت عنوان «برنامه‌ریزی پیاده» یا «گسترش فضاهای پیاده»، «جنبش پیاده گستری» را به همراه داشته است. به‌رحال واقعیت این است که تاکنون معیار پیاده نه به‌عنوان بخشی مستقل از فضای شهری بلکه به‌منزله تابعی از حرکت سواره به شمار رفته و برنامه‌ریزی برای خودرو در بیشتر مواقع بر برنامه‌ریزی برای پیاده مقدم بوده است. اگر قبول کنیم که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهری بر فعالیت روزمره اجتماعی شهروندان تأثیر می‌گذارد، این تأثیر را بیش از هر جای دیگری می‌توان در معیار ویژه پیاده یا مکان‌های بسته بر ترافیک موتوری مشاهده کرد. مسیرهای ویژه پیاده راه‌ها علاوه بر اینکه در تجدید حیات مراکز شهری نقشی مؤثری را ایفاء می‌کند، با فراهم آوردن تعاملات اجتماعی به شهروندان اجازه می‌دهد در محیطی آرام، بدون دغدغه‌های خیابان با آرامش کامل به خرید و گشت‌وگذار بپردازند. پیاده راه‌ها با جذب پیاده‌ها در مسیر خود باعث یک تغییر در کاربری‌های اطراف خود می‌شوند که این تغییر خود را به سود تبدیل واحدهای مسکونی و مزاحم به کاربری‌های تجاری و اداری سوق می‌دهند. همین عامل باعث گردیده که برنامه‌ریزی و طراحان شهری در ایران روزبه‌روز نیازهای انسان عابر و پیاده را بررسی نموده و در تحقق اهداف اجتماعی و اقتصادی مسیرهای پیاده‌رو، ارزش‌ها و جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهای پیاده شهری را بررسی نمایند پس از به‌دست آوردن کمیت شاخص، می‌بایست جنبه‌های کالبدی، تاریخی و رفتاری عابرین پیاده نسبت به پیاده راه‌های مذکور را نسبت به هم مقایسه کرد تا سطح و تراز این عوامل نسبت به هم در تأثیرگذاری پیاده‌پذیری‌ها بر تغییر کاربری اطراف و بالا بردن توان اقتصادی آنها را سنجید، و آنها را نسبت به میزان تأثیر بیشتر اولویت‌بندی نمود.

## بیان مسأله پژوهش

برنامه ریزی در راستای ارزیابی و سنجش پیاده راه‌ها و تأثیر آن در کیفیت مکانی میادین پیاده‌پذیر و محورهای ارتباطی که به‌صورت پیاده‌رو در آمده‌اند. می‌تواند ما را از وجود نحوه کنش تعامل عابران با پیاده راه‌ها و میزان رضایت آنها در ابعاد کالبدی، اجتماعی و فرهنگی را نشان دهد و از طرفی نقش این عابرین در میزان خرید و توقف در مسیر پیاده‌پذیرها، می‌تواند منجر به تغییر کاربری‌ها از وضع موجود به کاربری‌هایی با پتانسیل‌های تجاری و خدماتی مطلوب، گردد. در واقع این پژوهش درصدد بررسی و سنجش پیاده راه‌ها باهدف افزایش توان اقتصادی کاربری‌های اطراف آن است. در این پژوهش محدوده مورد مطالعه ما محور پیاده راه میدان امام حسین تا میدان شهدا می‌باشد. این محور که اکنون به "بین‌الحرمین" معروف شده است. به‌گونه‌ای طرح‌ریزی شده است که بتوان مسیری پیاده‌پذیر را برای عابرین و بخصوص شکل‌گیری یک منطقه اجتماعی و اقتصادی نظیر دیگر پیاده راه‌های موجود در شهر تهران

ایجاد کند. از آنجاکه عابرین پیاده از شبکه دسترسی‌های موجود در مراکز شهری پیاده راه‌هایی را که بیشتر به مراکز تجاری، فرهنگی و بازار منتهی می‌شود و به‌دوراز ازدحام وسایل موتوری است را می‌پذیرند اما این در حالی است که پیاده‌ها در این محور با وسایل حمل‌ونقل همگانی (مینی‌بوس و ون) جابجا می‌شوند و این عامل باعث گردیده آن‌گونه که باید تغییرات مثبت در کاربری‌ها و اجتماع محلی با توجه به حجم جمعیت صورت نگیرد، جز در مواردی اندک که به میداين امام حسين (ع) و ميدان شهدا منتهی می‌شود. مطالعه حاضر به بررسی وضعیت و چگونگی تغییر وضعیت اجتماعی و اقتصادی حاشیه‌ای محور امام حسین تا میدان شهدا، در قبل و بعد از ایجاد طرح پیاده راه می‌پردازد. بر این اساس هدف اصلی تحقیق، بررسی تأثیر پیاده راه محور ۱۷ شهریور (امام حسین ع) تا میدان شهدا) بر چگونگی وضعیت اجتماعی و اقتصادی اهالی حول و حوش این محور می‌باشد. و به تبع این مهم اهداف دیگر این پژوهش عبارتند از:

۱. شناسایی وضعیت موجود اجتماعی و اقتصادی محور نسبت به قبل و تأثیرات به وجود آمده
۲. ارائه راهکار مناسب در جهت حفظ ارزش‌های اجتماعی و اقتصادی اهالی در دو طرف محور

## ادبیات موضوع و پیشینه تحقیق

### تعریف پیاده راه :

پیاده راه<sup>۲</sup> مفهومی از مناطق عابر پیاده به شبکه‌هایی است که در آن عبور و مرور حق اختصاص یافته از یک راه به عابرین پیاده می‌باشد. در مناطق شهری معمولاً با ترکیبی از پیاده‌رو در کنار گذرگاه‌های اختصاصی است. این مسیرها اغلب برای کاربرانی دیگر مثلاً دوچرخه‌سواران نیز قابل استفاده می‌باشد (Kingham and Usher, 2005).

پیاده راه‌ها یک راه هموار مناسب برای قدم زدن و کاملاً مستقل از خیابان هستند و مثلاً برای تردد عابرین در یک پارک ایجاد می‌شود. نیازهای عابرین یکی از مهم‌ترین عوامل مهم در طراحی معابر پیاده پذیر از سوی طراحان می‌باشد، می‌توان گفت زمانی این پیاده پذیرها نقش مثبت و مؤثری را ایجاد می‌کنند که قابلیت انعطاف برای برآورده کردن نیازهای کلیه گروه‌های عابرین را داشته باشد (چوبین، ۱۳۸۸) در پیاده راه اولین چیزی که در نگاه اول به چشم می‌خورد حضور همه گروه‌های مردم صرف‌نظر از جنس، سن و طبقه اجتماعی و ... در کنار هم است که ترکیب منحصر به فردی را در آن به وجود آورده است. می‌توان گفت پیاده راه پاتوق هیچ گروه خاصی نیست. چراکه در پیاده‌روها همه در متفاوت بودن شباهت دارند، پیاده‌روها صرفاً محلی برای گذر نیست بلکه فضایی برای زندگی و حیات است (آرامکی ۱۳۹۰). تا قبل از انقلاب صنعتی اندازه و تناسب عناصر شکل‌دهنده شهر بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابه‌جایی‌ها نیز بر اساس حرکت فرد پیاده بود (قریب ۱۳۸۳). رشد تکنولوژی، پیشرفت بهداشت و در نهایت افزایش جمعیت منجر به توسعه بیش از حد شهرها شده است لیکن حضور ماشین و تسلط همه‌جانبه آن به زندگی انسان‌ها موجب فراموشی نیازهای واقعی آنها و به وجود آمدن چالش‌ها و دغدغه‌هایی برای مسئولین شهری هم از

<sup>2</sup> Pedestrian routes

بُعد ترافیک شهری و هم از بُعد سلامتی و جسمی و روح و روان انسان‌ها منجر شد (معصومی، ۱۳۸۵). گسترش تقسیم حمل‌ونقل عمومی و افزایش خودروها در شهر ضمن توسعه شهرها به دلیل دسترسی راحت‌تر و سریع‌تر به توسعه حاشیه شهر منجر گردید این خود عاملی در جهت کم‌توجهی به بافت مرکزی و پوک شدن مراکز شهری گردید (معصومی، ۱۳۸۵).

در محیط‌های شهری به‌خصوص ایجاد معابری تحت عنوان معابر پیاده جهت استفاده‌های عمومی، فارغ از هیاهو و سروصدای خیابان‌ها می‌توان گوشه‌ای از نیازهای واقعی انسان را به او برگرداند. پیاده راه قسمتی از فضای شهری هستند که به جهت ویژگی‌ها و پتانسیل‌های ارتباطی - عملکردی - فرهنگی - تاریخی و ... تسلط کامل عابر پیاده در آنها وجود دارد (منتظرالحجه و محمد زاده ۱۳۹۰).

مسیرهای پیاده، نیازها و استانداردهای مطرح در رابطه با آن، در ادبیات شهرسازی ایران و جهان به‌خصوص در چند دهه اخیر جایگاه مشخصی یافته است. بسیاری از محققین کشورهای اروپایی و امریکایی به‌خصوص از حدود دهه ۶۰ قرن بیستم، با توجه دوباره به انسان و ایجاد محیط‌های انسانی در شهرها، تحقیقات گسترده و متنوعی را در ابعاد مختلف و در زمینه مسیرهای پیاده شهری انجام داده‌اند. مقالات و کتب بسیاری در زمینه اجتماعی، فرهنگی، نیازهای کالبدی و شبکه‌های حمل‌ونقل شهری، مطالعات روان‌شناختی در ارتباط با محیط و منظر شهری، مطالعات زیست‌محیطی و همچنین مطالعات متنوعی در زمینه نحوه عملکردهای شهری و مسیرهای پیاده نوشته شده و به انجام رسیده و به‌عنوان پشتوانه‌های باارزشی در انجام مطالعات و تحقیقات مختلف مورد استفاده قرار می‌گیرند. در ایران نیز به فاصله چند دهه نسبت به کشورهای اروپایی و امریکایی، توجه به مسئله عابر پیاده و انجام مطالعات و برنامه‌ریزی‌های مختلف آغاز شده است.

### پیاده راه سازی<sup>۳</sup>:

در لغت‌نامه کمبریج پیاده راه‌سازی عبارت است از "ساخت منطقه‌ای که در آن وسایل نقلیه اجازه عبور ندارند" پس پیاده راه‌سازی، تبدیل یک خیابان به یک منطقه‌ای فقط برای استفاده پیاده‌ها با اجازه ورود ندادن به وسایل نقلیه است. منطقه‌ای بدون انزوا گیری پیاده‌ها. پیاده راه‌سازی به‌طور منطقی در جهان واقع قابل پیاده‌سازی نیست. به طور مثال وسایل نقلیه‌ای چون آمبولانس و خودرو پلیس و یا آتش‌نشانی باید اجازه ورود به منطقه پیاده راه را داشته باشند. به طور کلی منطقه پیاده راه‌سازی شده شامل ۳ نوع است:

۱. پیاده راه تمام‌وقت
۲. پیاده راه پاره‌وقت
۳. آرام ساز ترافیک

مزایای پیاده راه‌ها شامل حمل‌ونقل و مزایای اجتماعی و مزایای محیط زیستی و اقتصادی و سلامت است.

(Nikhil soni .neetisheree soni, 2016)

### طراحی پیاده راه‌ها

با توجه به تنوع پیاده، طراحی باید طیف گسترده‌ای از نیاز استفاده‌کنندگان را شامل نیازهای کودکان که نیاز به پشتیبانی خودرو محور دارند و یا سالمندان را تأمین نماید. این دیدگاه برای برطرف کردن موانع دسترسی برای افراد با نیازهای خاص مناسب است. فضاهای عمومی موفق سودی به شهرها پرداخت می‌کنند و همچنین موجب مباحثات ساختمان‌های شهری و افزایش توریست و سرمایه گذاری‌های اقتصادی و شرکت کردن در سلامت و کیفیت زندگی می‌شوند. علاوه بر این، فضاهای عمومی نقش مهمی در برنامه‌ریزی شهر و جوامع اجتماعی دارد (Pasaogullari and Doratli 2004).

کاربری در فضاهای عمومی به سه دسته تقسیم می‌شود: (Gehl 1997)

فعالیت‌های ضروری

فعالیت‌های اختیاری

فعالیت‌های اجتماعی

طراحی پیاده راه‌ها باید در تشویق فعالیت‌های ضروری (پیاده‌روی و خرید)

### اهداف پیاده راه سازی:

اگرچه دلایل فرهنگی، تاریخی و سیاسی فرم طرح پیاده راه‌سازی متفاوت است اما اغلب طرح‌ها به منظور کاهش ازدحام خودرو در مرکز شهر، پایداری فعالیت‌های تجاری مرکز شهر، افزایش ایمنی، بهبود تعادل اکولوژیکی، خلق مرکز شهر سرزنده و زیست پذیر صورت می‌گیرند. از نظر لاک وود و استلینگز (۱۹۹۸) ارتقا محیط و جاذبه‌ی خیابان، افزایش ارزش املاک، کاهش اثرات منفی وسایل نقلیه بر محیط‌زیست، خلق خیابان‌های بسیار زیبا، کاهش سرعت وسایل نقلیه موتوری در خیابان‌ها و در نهایت افزایش ایمنی افراد پیاده یا دوچرخه از مهم‌ترین اهداف اجرای طرح پیاده راه‌سازی می‌باشند (Loockwood, and Stilling, 1998).

### پیشینه تحقیق

تحقیقات انجام شده در ایران، در ارتباط با موضوع پیاده راه و تسهیلات پیاده روی، غالباً در رابطه با سایر اصول و معیارهای مبتنی موردنظر در شهر مطرح می‌گردند و به‌طور خاص نیز، تحقیقات انجام شده در پی تحقق اهداف و سیاست‌های کلی برنامه‌های توسعه‌ای دولت بوده که در جهت حل معضلات ترافیکی در شهرهای بزرگ ایران، به انجام مطالعاتی در مورد پیاده روی و مسیرهای پیاده توسط مشاورین مختلف، منجر گردیده است. متعاقب انجام تحقیقات، پروژه‌های اجرایی ایجاد پیاده راه در چند شهر بزرگ ایران از جمله تبریز، مشهد و شیراز انجام گردیده است و رو به گسترش می‌باشد بطوریکه در حال حاضر مطالعات انجام معابر ویژه پیاده در چند نقطه متفاوت تهران انجام

گردیده و در حال طی مراحل قانونی اجرای پروژه می‌باشند. از جمله این مطالعات عبارتند از: مطالعات و طراحی مسیر ویژه عابر پیاده در خیابان صف (حدفاصل جمهوری- مصباح) خیابان لاله‌زار (حدفاصل میدان امام خمینی- خیابان جمهوری) خیابان ستارخان (حدفاصل فلکه دوم صادقیه تا خیابان خسرو) و بافت مرکزی تجریش شامل (خیابان شهرداری، میدان قدس و میدان تجریش) راه‌های پیاده دارای پیشینه به قدمت خود خیابان‌ها هستند، در اغلب موارد، گذرگاه‌های پیاده وسیله‌ای برای توسعه زیستگاه‌ها بوده‌اند. پیشینه ایجاد پیاده راه به شهر رم در زمان ژولیوس سزار برمی‌گردد، که موجب شد به علت شلوغی و تراکم بیش از حد، خیابان‌ها و برخوردهای مداوم سواره و پیاده، از عبور و مرور ارابه‌ها را در داخل شهر، در ساعات روز به جز ارابه‌های لازم برای کارهای ساختمانی و چند گروه از کالسکه‌های دولتی، ممانعت به عمل آورد. تاریخچه احداث پیاده راه‌ها به مفهوم امروزی در حدود ۷۰ سال پیش بازمی‌گردد و شهرهایی اروپایی به ویژه در دو کشور آلمان و هلند در این زمینه پیشگام بوده‌اند. شهرهای آمریکایی در حال توسعه نیز از حدود سه دهه قبل این موضوع به شکل جدی مورد توجه قرار گرفت. در عین حال، در بررسی سیر تکامل پیاده راه‌ها در جهان می‌توان تغییر رویکرد به‌مرور زمان از اهداف اقتصادی و کالبدی صرف به نگرش‌های رفاهی و اجتماعی را مشاهده کرد (کاشانی جو، ۱۳۸۹).

در خصوص تجارب جهانی موجود در صورت اختصاص فضای معین برای حرکت پیاده، مهم‌ترین راهبرد به‌کار گرفته شده، تفکیک و جداسازی محوطه مرکزی شهر با خیابان‌های حلقوی و تبدیل محوطه مرکزی به منطقه پیاده است. نخستین اقدام از این نوع، به اواخر قرن نوزدهم بازمی‌گردد. طی این اقدام اولمستد شهرساز و معمار معروف آمریکایی که بنیان‌گذار رشته معماری منظر یا زمین‌آرایی به شمار می‌آید فکر جداسازی معابر را برای نخستین بار در سال ۱۹۳۵ در طراحی پارک مرکزی نیویورک به کاربرد و مسیرهای پیاده و سواره را از هم جدا کرد. از تجارب مهم جهانی در حیاط پیاده راه مبتنی بر تعاریف فعلی، می‌توان به این نمونه‌ها اشاره کرد:

- در کپنهاگ در سال ۱۹۱۹، یکی از خیابان‌های اصلی به نام استروگت به معبر پیاده تبدیل شد.
- در دهه ۱۹۰۷ طرح ناحیه مرکزی با تأکید بر توسعه کاربری‌های مختلط، تسهیلات حرکت پیاده و گسترش حمل‌ونقل عمومی در شهر تورنتوی کانادا به اجرا درآمد.
- در کشور فرانسه، توسعه خیابان‌های مختص عابر پیاده از سال ۱۹۰۵ به بعد آغاز شد
- در سال ۱۹۳۹ طرح بهسازی ناحیه مرکزی شهر آتن بر اساس گسترش پیاده راهها و بهبود سیمای کالبدی و اجتماعی شهر اجرا شد.

- در امریکا، با پیاده راه آزادی در قلب شهر بوستون، شانزده نقطه ارزشمند تاریخی شهر به هم پیوستند. با وجود گذشت چندین دهه از جنبش پیاده گستری در سایر کشورها، طراحی مسیرهای پیاده با عنوان "پیاده‌سازی محورهای تاریخی" هنوز مبحثی نو در کشور ما به شمار می‌آید. از جمله تجربه‌های عملی در ارتباط با احداث پیاده-راه در ایران می‌توان به: تجربه تفکیک سواره از پیاده در تبریز (خیابان تربیت، خیابان استاد شهریار و محور قلعه سنگی) اشاره نمود. از دیگر تجربه‌ها خیابان جنت در بافت مرکزی شهر مشهد می‌باشد. در کلان‌شهر تهران توجه به جنبش

پیاده گستری بسیار دیرتر از دیگر شهرها مدنظر مسئولین و مدیران امور شهری قرار گرفته است و این در حالی است که معمولاً هرگونه اقدام شهرسازی در پایتخت به صورت الگویی جهت دیگر شهرهای کشور قرار می‌گیرد. از جمله نمونه‌های اجرا شده در تهران می‌توان به پیاده‌سازی خیابان صف، سپه‌سالار، خیابان مروی و بازار تهران اشاره نمود. غنی زاده در رساله خود تحت عنوان "ساماندهی و طراحی فضای حرکت در بافت محله شهری نمونه موردی محله اختیاریه، ۱۳۸۰" به این موضوع پرداخته تاثیر پذیری عابر پیاده از وسیله نقلیه و تاثیر پذیری وسیله نقلیه از عابر پیاده بر فضای عملکردی معابر پیاده کامل با هم مرتبط بوده و برای ساماندهی و طراحی فضای حرکت پیاده در بافت محله باید ترافیک محله را در نظر داشت.

بهمنی و برنجی در سال ۱۳۹۰ در مقاله ای با عنوان امکان سنجی و طراحی مسیر پیاده رو داراباد-جمشیدیه، با افزایش روند شهر نشینی، محیط های طبیعی اطراف شهرها دستخوش تغییرات فراوان شده، ماهیت طبیعی خود را از دست میدهد. این فضاهای طبیعی از سویی تحت تاثیر شهرها و از سویی دیگر با استفاده بی رویه شهر نشینان برای تفرج و تفریح به تدریج در معرض تغییر و نابودی قرار می‌گیرند. هدف از این تحقیق حفاظت از محیط های تفریحی حاشیه شهرها بوده است تا بتوان با ارائه کاربست مناسب جهت پیاده راه سازی و ارائه مدل مناسب از تخریب محیط جلوگیری کرد.

رحمانی نیا و همکاران در سال ۱۳۸۸ در مقاله ای با عنوان اثر پیاده روی بر کیفیت و کمیت و برخی پارامترهای فیزیولوژیک مرتبط با خواب در مردان سالمندان هدف این پژوهش بررسی اثر هشت هفته برنامه پیاده روی بر کیفیت و کمیت و برخی پارامترهای در مردان سالمند بود. به این فیزیولوژیک مرتبط با خواب (منظور ۲۰ مرد سالمند سالم) به صورت تصادفی به دو گروه ۱۰ نفره پیاده روی و شاهد تقسیم شدند. آزمودنی ها در گروه پیاده روی به مدت هشت هفته هر هفته سه جلسه و هر جلسه به مدت ۳۰-۴۰ دقیقه با شدت ۷۰-۶۰ در صد حداکثر ضربان قلب ذخیره روی نوار گردان تمرین کردند. کیفیت خواب آزمودنی ها توسط پرسشنامه کیفیت خواب پیتزبورگ و کمیت خواب توسط ثبت طول مدت خواب مفید شبانه آزمودنی ها ارزیابی شد. متغیرهای فیزیولوژیک مرتبط با خواب آزمودنی ها ۳۱ درصد بهبود. بنابراین میتوان نتیجه گرفت هشت هفته پیاده روی کیفیت و کمیت خواب را به همراه برخی از پارامترهای فیزیولوژیک مرتبط با خواب در سالمندان بهبود میبخشد و به عنوان راهی برای درمان مشکلات خواب در سالمندان مفید خواهد بود.

تقوایی و فتحی در سال ۱۳۹۰ در مقاله ای با عنوان معیارهای مکان گزینی و طراحی مسیرهای دو چرخه سواری، رشد روز افزون شهر نشینی، جمعیت شهری و به تبع آن رشد عبور و مرور و رفت و آمدهای ساکنان شهر با وسایل نقلیه موتوری در سطح برون و درون شهری، مشکلات بسیاری را در سیستم حمل و نقل ایجاد نموده است. بر این اساس برای کاهش معضلات ترافیک، حمل و نقل و آلودگی هوا برنامه ها و طرح های متنوعی اجرا میگردد. یکی از برنامه هایی که با اجرای عملی و صحیح ان میتوان تا حد قابل توجهی آرامش را به سیستم حمل و نقل و عبور و مرور شهری باز گرداند توسعه حمل و نقل انسان گرا میباشد. در این پژوهش چگونگی انتخاب معیارهای صحیح و مناسب

برای مسیرهای دوچرخه در مناطق مختلف با توجه به موقعیت مکانی و عوامل موثر بر آن مورد بررسی قرار گرفته و این نتیجه بدست آمده است که در طراحی مسیرهای دوچرخه هر اندازه به کیفیت طراحی توجه گردد و معیارهای مناسب برای مسیرهای دوچرخه سواری در نظر گرفته شود استفاده از دوچرخه و در نتیجه گسترش دوچرخه سواری در امر حمل و نقل درون شهری، گذران اوقات فراغت توسط افراد مختلف بیشتر می‌گردد، زیرا امنیت و آرامش خاطر استفاده کنندگان که از عوامل بسیار مهم در طراحی مسیر می باشد، در نظر گرفته شده است.

الیاس زاده و کسری چالش های حمل و نقل پیاده محور با رویکرد و توسعه پایدار در سال ۱۳۹۱ مورد بررسی قرار داده اند که در این پژوهش بررسی چالشهای پیاده محور برای رسیدن به توسعه پایدار مد نظر بوده است. پس همانطور که مستحضر هستید در میابیم موضوع انتخابی یک پژوهش بسیار جدید در زمینه پیاده محور می باشد که در این زمینه کمتر کسی پژوهشی در این مقوله انجام داده است. بنابراین در این پژوهش ما به بحث ارزیابی و سنجش پیاده راه ها با هدف افزایش توان اقتصادی کاربری های اطراف آن در محدوده میدان شهدا تا میدان امام حسین می پردازیم.

### **اهمیت پیاده راه ها و ضرورت توجه به آنها به عنوان یک شریان در بطن شهر**

توجه به پیاده راه ها همواره با رشد متراکم و فشرده شهرها همراه بوده است و برنامه ریزان را به سمتی سوق داده تا بتوانند که تا بالاترین معابر پیاده سازی را در برنامه ریزی معابر خود برای میادین تجاری و فرهنگی و تاریخی ایجاد کنند و یک فضای آرام بخش را در درون شبکه شهری به دور از ازدحام وسایل نقلیه موتوری بیافرینند تا موجب سلامت و امنیت عابران و همچنین بالا بردن توان اقتصادی کاربری های واحدهای همجوار این محورها شوند.

محدوده پیاده راه امام حسین (ع) تا میدان شهدا با توجه به عوامل اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، و کالبدی، علیرغم اینکه در مرکز شهر قرار گرفته است ولی نسبت به دارا بودن ویژگی های یک محور پیاده پذیر نظیر بازار تهران که منجر به تحولات اقتصادی و اجتماعی - فرهنگی مثبت می گردد، نشده است. لذا در این پژوهش به دنبال این امر هستیم تا تاثیر این پیاده راه بر کاربری های موجود با شناسایی عوامل کمی و کیفی اقتصادی پیاده راهها را بررسی نمائیم، لذا بجز این مورد به طور کلی می توان گفت ضرورتی که جهت انجام این تحقیق مدنظر می باشند عبارتند از:

#### **۱. مزایای مربوط به حمل و نقل**

تحرک و قابلیت دسترسی: در اکثر موارد، دسترسی ضعیف برای عابران پیاده در یک منطقه، ناشی از بهبود دسترسی برای خودرو و سایر وسایل نقلیه شخصی است (ravetz, 1980). از این رو ممنوعیت خودروها و سایر وسایل نقلیه شخصی باید در بهبود تحرک و قابلیت دسترسی برای کاربران سبک پایدار نتیجه حاصل نماید. هنگامی که مناطق پیاده راه ایجاد میشوند، ترافیک پیاده گرایش به افزایش می یابد. تحقیقات نشان میدهد که گرایش تعدادی از عابران



پیاده بعد از ساخت منطقه پیاده راه دوبرابر میشود و محیط های فیزیکی پیاده اساسا بعد از پیاده راه سازی بهبود می یابد.

مزیت دیگر در بحث حمل و نقل، کاهش استفاده از خودرو و کاهش نیاز به پارکینگ است. مزیت دیگر کاهش تصادفات جاده ای و جراحات ناشی از آن است. مزیت دیگر افزایش امنیت و سلامت است. بهبود سرعت و زمان سفر از مزیت دیگر است.<sup>۴</sup>

## ۲. ضرورت اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی :

برخوردهای اجتماعی هرچند کوتاه و گذرا، رو در رو شدن و دیگران را دیدن و دیده شدن از نیازهای اولیه انسان است. با توجه به اینکه بخشی از روابط اجتماعی در معابر پیاده رخ می دهد، تماسهای لذت بخش و خشنود کننده شهر زنده با شهروند در این معابر که خاطره انگیز و دوست داشتنی است، موقعیتهایی را با ویژگیهای منحصر بفرد فراهم می آورد. حضور حرکت و جریان در مکانهای شهری امکان ملاقات ها را به وجود می آورد و گروههای مختلف اجتماعی را در تعامل فرهنگی با یکدیگر قرار می دهد و حیات شهری را جاری می سازد. بطور کلی، فضاهای شهری زمانی می توانند به گفت و گو منجر شوند که متعلق به عموم مردم باشند. اگر بخشی از فضاهای شهری تأمین کننده نیازهای بخشی از مردم باشند یا با نیازهای واقعی شهروندان بیگانه باشند، نه تنها امکان گفت و گو را فراهم نمی سازد بلکه به جدایی و احساس غربت نیز می انجامد، بنابراین فضاهای عمومی شهری به عنوان بستر ساز گفت و گو باید به گونه ای باشد که امکان دسترسی همه شهروندان به آن وجود داشته باشد و از طرفی این فضاها باعث آرامش در خرید و صرف زمان بیشتر به دور از خیابان های پر ازدحام می باشد که از نظر اقتصادی تاثیر چشمگیر می تواند داشته باد (اسداللهی، ۱۳۸۳: ۷۹).

## ۳. ضرورت های کالبدی:

تحول نحوه نگرش به محیط شهر و سیستم حمل و نقل و عابر پیاده به عنوان جزئی اصلی در این سیستم حمل و نقل شهری، برای طراحان، برنامه ریزان، مدیران شهری و عامه مردم یک ضرورت است. از این رو بازبینی مقررات و آئین نامه های اجرایی مربوط، تهیه راهنما های طراحی و اجرای ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد پیاده، ترویج عمومی مفاهیم حقوق افراد در برای آگاه سازی کلیه اقشار، اولویت بخشی به عابرین پیاده، معماری و شهرسازی در خصوص جامعه و در نهایت گنجاندن آموزشهای تخصصی در برنامه کار متخصصان امور معماری، برنامه ریزی و طراحی شهری و همچنین آموزشهای حرفه ای باید در برنامه کار عوامل اجرایی امور شهری و بطور کلی فرهنگ سازی در این زمینه، می تواند به عنوان تمهیداتی در رفع مشکلات مربوط به سیستم حمل و نقل شهری و عابرین پیاده به عنوان جزئی مهم از این سیستم در شهر در نظر گرفته شود (اسداللهی، ۱۳۸۳: ۷۹).

ضرورت توجه به پیاده راهها و تاثیر آنها در بالا بردن توان اقتصادی کاربری های اطراف پیاده محورها می تواند باعث ارتقاء کمی و کیفی واحدها و کاربری های موجود در دو طرف محور گردد و از طرفی باعث بالا رفتن توان اقتصادی این کاربری ها نسبت به سایر کاربری های دیگر در منطقه گردد و شکل و نحوه ی فعالیت کاربری ها را به سمت واحدهای تجاری و خدماتی تغییر دهد .

#### ۴. ضرورت زیست محیطی و سلامت جامعه :

آلودگی هوا بر اثر تردد وسایل نقلیه موتوری در شهرها از مهمترین و حادثترین مسائل شهرهای بزرگ است. ۷۰ درصد آلودگی هوای شهرها ناشی از بخش حمل و نقل است. در ایالات متحده، را در سال ۱۹۷۰ پدید آورد. آلاینده " هوای پاک " نگرانی درباره آلودگی هوای شهری، موضوع های شهری ناشی از وسایل نقلیه شامل ۹۵ درصد مونوکسید کربن، ۶۵ درصد هیدروکربنها، ۴۰ درصد اکسیدهای نیتروژن، ۱۵ درصد ذرات معلق و ۵۰ درصد دوده های شیمیایی ناشی از واکنشهای اتمسفری هیدروکربنها و اکسیدهای نیتروژن می باشند. لذا بدلیل آلودگی هوا و آلودگی صوتی که وسایل حمل و نقل عمومی در فضاهای شهری ایجاد می کنند، مناطق پیاده به عنوان یک عامل مفید و مناسب برای کاهش آلودگی ها و نیز بهبود سیمای مراکز شهری و محافظت و ارتقاء ارزشی مراکز تاریخی به شمار می روند. و از طرفی می توان تاثیر این عوامل را بر سلامت و بهداشت، روحی و روانی اجتماع ، مشاهده نمود که می تواند با حساسی از آرامش و شادابی همراه باشد؛ یا به دلیل شرایط استفاده گسترده از اتومبیل و استقرار انسانها در فضاهای تنگ و محدود آن، با محدودیت و کسالت، استرس ها و فشارهای عصبی همراه باشد (صداقت شایگان، ۱۳۸۱:۱۲).

#### روش تحقیق

روش تحقیق در این مقاله روش توصیفی- تحلیلی می باشد. در این روش تلاش می شود با شناسایی متغیرهای موثر بر مسأله که از مبانی نظری تحقیق و تجارب مطالعاتی حاصل می شود. در این روش با توجه به بررسی وضعیت کنونی اجتماعی - اقتصادی و تاثیرات بوجود آمده و ارتباط آنها با احداث پیاده راه امام حسین(ع) - میدان شهدا، در صدد برآورد میزان رضایتمندی اهالی و کسبه بعد از اجرای طرح در این محور هستیم. در این روش از ابزار پرسشنامه، مصاحبه و مشاهده استفاده شده است، تا بتوان فرآیند مطالعه این تحقیق را بررسی نمود. برای انتخاب نمونه آماری از فرمول کوکران بهره برده است. و با توجه به ماهیت موضوع پژوهش می توان گفت برای بررسی سنجش رضایت اهالی و کسبه در ابعاد اجتماعی و اقتصادی پیرامونی محور امام حسین(ع) - میدان شهدا از تحلیل آماری SPSS و ضریب همبستگی و سطح معناداری پیرسون استفاده شده است. نتایج حاصل از این پژوهش، نشانگر این مدعاست که مؤلفه های کالبدی، اقتصادی، اجتماعی نظیر: قدرت خرید مردم ، میزان ساعات تردد مردم ، مقدار فروش، امنیت اجتماعی محور، تعامل فرهنگی و ...، که مؤلفه های اصلی کمی و کیفی تحقیق را شامل می شوند. بر میزان افزایش و کاهش توان اجتماعی - اقتصادی اهالی و کسبه حول محور رابطه معنا داری را ایجاد کرده اند.

### یافته‌های پژوهش و آزمون فرضیه تحقیق

با توجه به شاخص های مورد بررسی در این تحقیق و بر اساس یافته های پژوهش که از مشاهده میدانی در محدوده مورد مطالعه بدست آمده است می توان به بررسی شاخص های مهم اقتصادی، اجتماعی در تاثیر گذاری بر رضایت اهالی و کسبه در محور امام حسین(ع) - میدان شهدا را بررسی نمود. در این پژوهش محققان با کمک گرفتن از برداشت ها و اطلاعات گردآوری شده، با توجه به اهداف تحقیق، پس از وارد نمودن داده‌های خام در نرم افزار spss با استفاده از آزمون همبستگی میزان رضایت اهالی و کسبه در ابعاد اجتماعی و اقتصادی را مورد سنجش قرار داده و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. در راستای این هدف از ضریب همبستگی پیرسون بهره گرفته شده است. ضریب فوق برای تعیین ارتباط بین هر یک از شاخص های رضایتمندی اهالی از وضعیت کنونی اجتماعی و اقتصادی موجود نسبت به وضعیت قبل از اجرای طرح می باشد.

با توجه به سنجش میزان وضعیت اجتماعی و اقتصادی و با هدف رضایتمندی اهالی و کسبه در خصوص وضعیت قبل از اجرای طرح از شاخص های اجتماعی (۱) احساس امنیت اهالی در محله (۲) بالا رفتن مشارکت محلی (۳) احساس هویت محلی، از شاخص های اقتصادی (۴) قدرت خرید مردم (۵) میزان فروش و درآمد روزانه (۶) امنیت شغلی استفاده شده است.

### وضعیت اجتماعی و اقتصادی در محور امام حسین - میدان شهدا در قبل و بعد از ایجاد طرح:

جدول شماره (۱) وضعیت اجتماعی و اقتصادی قبل از ایجاد طرح

میزان رضایتمندی کسبه قبل از ایجاد طرح به درصد					شاخص
بسیار زیاد	زیاد	متوسط	کم	بسیار کم	میزان رضایت
۱۸٪	۶۹٪	۱۱٪	۲٪	۰٪	احساس امنیت اهالی در محله
۸٪	۵۷٪	۲۷٪	۷٪	۱٪	بالا بودن مشارکت محلی
۱۵٪	۶۴٪	۱۳٪	۶٪	۲٪	احساس هویت محلی
۱۲٪	۶۷٪	۱۸٪	۳٪	۰٪	قدرت خرید مردم
۱۶٪	۷۳٪	۹٪	۱٪	۱٪	میزان فروش و درآمد روزانه
۴۲٪	۳۲٪	۱۷٪	۶٪	۳٪	امنیت شغلی

منبع: یافته های تحقیق، ۱۳۹۵

همانگونه که در جدول شماره (۱) ملاحظه می‌گردد میزان رضایتمندی صاحبان املاک تجاری در قیبل از ایجاد طرح امام حسین - میدان شهدا کاملاً در بین شاخص های اجتماعی و اقتصادی کاملاً رضایت بخش بوده است. اما بعد از ایجاد طرح با توجه به جدول شماره (۲) رضایتمندی از وضعیت قبل از ایجاد طرح دچار نوسانات شدیدی شده است و به تبع آن عدم رضایت اهالی را در حاشیه محور امام حسین(ع) - میدان شهدا را بعد از ایجاد طرح در پی داشته است .

جدول شماره (۲) وضعیت اجتماعی و اقتصادی بعد از ایجاد طرح

میزان رضایتمندی کسبه قبل از ایجاد طرح به درصد					شاخص	
بسیار زیاد	زیاد	متوسط	کم	بسیار کم	میزان رضایت	
٪۹	٪۱۵	٪۲۹	٪۳۱	٪۱۶	احساس امنیت اهالی در محله	
٪۱۰	٪۱۳	٪۲۵	٪۳۳	٪۱۹	بالا بودن مشارکت محلی	
٪۱۳	٪۲۸	٪۳۲	٪۱۳	٪۱۳	احساس هویت محلی	
٪۸	٪۱۴	٪۲۴	٪۳۸	٪۱۸	قدرت خرید مردم	
٪۲	٪۱۲	٪۱۸	٪۲۱	٪۴۷	میزان فروش و درآمد روزانه	
٪۰	٪۹	٪۱۲	٪۲۶	٪۵۳	امنیت شغلی	

منبع: یافته های تحقیق، ۱۳۹۵

در این قسمت می‌خواهیم با توجه به جدول شماره (۱) و (۲) که وضعیت شاخص های اجتماعی و اقتصادی اهالی حول محور را در قبل و بعد از اجرای پروژه رضایتمندی اهالی و کسبه را بررسی کرده را با توجه شاخص های موجود و با توجه به ضرایب همبستگی و سطح معناداری آنها را نسبت به هم بسنجیم. تا میزان ارتباط رضایتمندی را در قبل و بعد از اجرای پروژه ملموس و معنادار گردد.

### میزان رضایتمندی اهالی از وضعیت اجتماعی محور خیابان ۱۷ شهریور در قبل و بعد از ایجاد طرح

برای سنجش رابطه رضایتمندی اهالی از وضعیت اجتماعی (احساس امنیت اهالی در محله ، بالا بودن مشارکت محلی، احساس هویت محلی) در دو بعد زمانی قبل و بعد از اجرای طرح از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است.

جدول (۳) ضریب همبستگی بین رضایتمندی اهالی از وضعیت اجتماعی در دو دوره زمانی قبل و بعد از اجرای پروژه

سطح معناداری	ضریب همبستگی	متغیرها	
۰/۰۲۴	۰/۲۱	وضعیت قبل از اجرای طرح	میزان رضایتمندی اهالی از وضعیت اجتماعی
۰/۰۰۷	-۰/۱۰	وضعیت بعد از اجرای طرح	

منبع: یافته های تحقیق، ۱۳۹۵

با توجه به جدول شماره (۳) و وضعیت ارتباطی شاخص اجتماعی در خصوص میزان همبستگی و معنادار بودن این شاخص با رضایتمندی اهالی حول محور خیابان ۱۷ شهریور، میتوان گفت. نتایج حاصل در جدول شماره (۳) بیانگر آن است که ضریب همبستگی بین میزان رضایت اهالی از وضعیت اجتماعی در قبل از اجرای طرح معادل (۰/۲۱) بوده و سطح معناداری نیز در سطح (۰/۰۲۴) است. که این نشان دهنده رابطه مستقیم رضایتمندی اهالی از وضعیت اجتماعی قبل از ایجاد طرح می باشد و در مرحله دوم نیز ضریب همبستگی بین میزان رضایت اهالی از وضعیت اجتماعی در بعد از اجرای طرح معادل (-۰/۱۰) بوده و سطح معناداری نیز در سطح (۰/۰۷) است. که این نشان دهنده رابطه معکوس نسبت به وضعیت قبل می باشد.

### میزان رضایت تجار و کسبه از وضعیت اقتصادی خود در قبل و بعد از ایجاد طرح

برای سنجش رابطه رضایتمندی تجار و کسبه از وضعیت اقتصادی (قدرت خرید مردم، میزان فروش و درآمد روزانه، امنیت شغلی) در دو بعد زمانی قبل و بعد از اجرای طرح از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است

جدول (۴) ضریب همبستگی بین رضایتمندی تجار و کسبه از وضعیت اقتصادی در دو دوره زمانی قبل و بعد از اجرای

پروژه

سطح معناداری	ضریب همبستگی	متغیرها	
۰/۰۲۱	۰/۲۸	وضعیت قبل از اجرای طرح	میزان رضایتمندی اهالی از وضعیت اقتصادی
۰/۰۱۲	-۰/۰۰۹	وضعیت بعد از اجرای طرح	

منبع: یافته های تحقیق، ۱۳۹۵

با توجه به جدول شماره (۴) و وضعیت شاخص های اقتصادی در خصوص میزان همبستگی و معنادار بودن این شاخص با رضایتمندی تجار و کسبه حول محور خیابان ۱۷ شهریور، می توان گفت. نتایج حاصل در جدول شماره (۴) بیانگر آن است که ضریب همبستگی بین میزان رضایت تجار و کسبه از وضعیت اقتصادی در قبل از اجرای طرح معادل (۰/۲۸) بوده و سطح معناداری نیز در سطح (۰/۰۲۱) است. که این نشان دهنده رابطه مستقیم رضایتمندی تجار و کسبه از وضعیت اقتصادی حاکم در دوره قبل از ایجاد طرح می باشد و در مرحله دوم نیز ضریب همبستگی بین میزان رضایت تجار و کسبه از وضعیت اقتصادی در دوره بعد از اجرای طرح معادل (۰/۹۰۰-) بوده و سطح معناداری نیز در سطح (۰/۰۱۲) است. که این نشان دهنده رابطه معکوس نسبت به وضعیت قبل از این دوره داشته است.

### نتیجه گیری و ارائه پیشنهادات

با توجه به اینکه پیاده راه ۱۷ شهریور (محور امام حسین (ع) - میدان شهدا) یکی از محورهای پر رفت و آمد در سال های گذشته بوده است و قبل از ایجاد طرح تردد وسایل موتوری (عمومی - شخصی) در آن بسیار بود و همچنین میزان توقف و خرید شهروندان با توجه به مسیرهای ایاب و ذهاب روزانه بالا بوده است قادر بوده در جذب شهروندان جهت خرید از واحدهای تجاری این محور در قبل از اجرای طرح بین الحرمین مثبت عمل نماید، و یک رضایتمندی تام در بین کسبه و تجار این محور حاصل گردد. اما بعد از ایجاد محور پیاده راه میدان امام حسین تا میدان شهدا به علت عدم ورود وسایل نقلیه موتوری (چه عمومی و چه شخصی) این محور در جابجایی شهروندان نقش خود را از دست داده است با این تفسیر می توان گفت یکی از عوامل مهم در انتقال شهروندان به این مسیر (که وجود شبکه معابر سواره بوده) جهت خرید کالا و مایحتاج روزانه کاربرد خود را از دست داده است و بر همین مبنی و با دیدگاه سیستمی می توان گفت هر علت، معلولهای خود را در پی خواهد داشت که به تبع این موارد از رونق واحدهای تجاری و کسبه حاشیه ای این محور به علت عدم وجود پارکینگ ها در مسیرهای منتهی به میدان امام حسین (ع) و میدان شهدا، عدم خرید و تردد شهروندان، و همچنین پائین آمدن امنیت محله به علت عدم ورود وسایل نقلیه امدادی و انتظامی در محورهای مسدود شده باعث افت شدید این محور گردیده است و به تبع آن میزان رضایتمندی مالکان واحدهای تجاری از شاخص های بیان شده در این محور پائین آمده است.

و همچنین از طرفی ورودی تمام کوچه های منتهی به این محور از طرف شهرداری مسدود گردیده است که این عامل خود در بحث وضعیت اجتماعی و امنیتی محله خیلی تاثیر گذار بوده است، به گونه ای که در ساعات عصر و شب پاتوق افراد ناشناس در این محور شده و از لحاظ روانی و بار اجتماعی برای اهالی مشکلاتی را به وجود آورده است و از سوی دیگر تعقیب و گریز سارقان و مزاحمین از سوی پلیس نیز دچار مشکلات متعددی شده است چرا که پلیس در ورودی ها فرعی با مشکل روبه رو است و این عامل کمکی در جهت فرار افراد ناهنجار خواهد بود و از سوی دیگر متاسفانه آن گونه که باید این محور نتوانسته شکل اجتماعی و هویتی خاصی را بعد از اجرای طرح برای

اهالی در دو سوی محور ایجاد کند چرا که در زمان ایجاد شده بدون مشارکت مردمی و تصمیم گیری های محلی و نادیده گرفتن شرایط اجتماعی و فرهنگی محلات بر اساس قدرت سازمانی ایجاد شده و بررسی های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی در کل نادیده گرفته شده و این عامل منجر به مهاجرت تعدادی از اهالی اصیل محلات و برهم خوردن هویت محله در محلات مناطق ۱۲ و ۱۳ شهرداری تهران حول این محور شده است. بر همین اساس پیشنهاد می گردد جهت شکوفایی اجتماعی و اقتصادی این محور برای اهالی و کسبه موارد ذیل را باید رعایت و پیگیری شود :

- ۱- توجه به محور امام حسین(ع) - میدان شهدا به عنوان یک محور نو پا و دارای قابلیت پتانسیل های اجتماعی و فرهنگی (آئینی و مذهبی)
- ۲- بازگشایی بعضی از معابر فرعی جهت احساس امنیت و ورود پلیس انتظامی به داخل محلات
- ۳- برگزاری همایش ها و نشست هایی در جهت بالا بردن احساس هویت محلی و قدرت بخشیدن به شهروندان در تصمیم گیری برای محلات
- ۴- جلب و تشویق مردم جهت خرید از واحدهای تجاری با رویکرد ایجاد یک محور جدید تجاری با توجه به خواسته های مردم
- ۵- ایجاد مسیرهای مناسب برای تردد وسایل نقلیه مجاز در اطراف محور و همچنین احداث پارکینگ های طبقاتی برای وسایل نقلیه شخصی خریداران
- ۶- حفظ امنیت اجتماعی و فرهنگی شهروندان با احداث کیوسک های انتظامی
- ۷- روشنایی مناسب در ساعات غروب و شب در جهت پیاده روی شهروندان و همچنین حضور مستمر پلیس در محور
- ۸- توجه به رفاه حال شهروندان در این محور با ایجاد مراکز بهداشتی و رفاهی مناسب
- ۹- بررسی نیازهای مردم و ایجاد یک محور تجاری خاص با هدف جلب رضایت مردم مانند محور بازار و پانزده خرداد

## منابع

- ۱- اسدالهی، شیوا (۱۳۸۳) ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری، ماهنامه شهرداریها، سال ششم، شماره ۶۶، ۶۸-۷۲
- ۲- بهرام چوبین (۱۳۸۸) زندگی پیاده در شهر با رویکرد معماری فضاها پیاده، مرکز اطلاعات علمی و تخصصی حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران.
- ۳- پری، مارک، فرزین، پاک، شهرزاد (۱۳۸۳) وابستگی به خودرو و فرهنگ در بیروت، مجله شهرداری ها شماره ۶۵، سال ششم.
- ۴- صرافی، م. محمدیان مصمم.ح.(۱۳۹۱)امکان سنجی پیاده راه سازی خیابان های مرکز شهر همدان.
- ۵- داداش پور مقدم، مجید (۱۳۸۹) اندیشه‌های نو در مبلمان شهری برای جانبازان و معلولان و افراد ناتوان، چاپ اول، تبریز: اندیشه تبریز.
- ۶- سلطان حسینی، محمد، پورسلطانی، حسین، سلیمی، مهدی، عمادی، سارا (۱۳۸۹). امکان سنجی قابلیت پیاده روی در فضای شهری بر پایه الگوی توسعه، فصلنامه پژوهش و برنامه ریزی شهری، دوره ۲، شماره ۴.
- ۷- شاه حسینی، پروانه، افضلی گروه، زهرا (۱۳۹۴) تحلیلی بر وضعیت مبلمان شهری منطقه ۱۵ شهرداری تهران، فصلنامه مطالعات برنامه ریزی شهری، شماره ۱۱، دوره سوم
- ۸- شفیعی، حسن (۱۳۸۳) فضاهای عمومی بستر تعامل شهروندان، مجله شهرداریها، شماره ۶۴، سال ششم.
- ۹- صداقت شایگان، داود (۱۳۹۰) ایمنی عابر پیاده، مجله تازه های ترافیک، شماره ۳۵، ص ۶.
- ۱۰- غفاریان شعاعی، مهران، نقصان محمدی، محمد رضا، تاجدار، وحید (۱۳۹۳) شناسایی نحوه و میزان تأثیر عناصر پیاده رویهای شهری بر ابعاد و مؤلفه های سلامت عابران، فصلنامه مطالعات شهری، شماره ۷.
- ۱۱- معصومی، مسیح اله (۱۳۸۹) بررسی تحلیلی معابر پیاده شهری از طریق نگرش سنجی شهروندان (مطالعه موردی شهر سبزوار- خیابان بیهق)، رساله دکتری دانشکده معماری دانشگاه علم و صنعت.
- ۱۲- نصیری، اسماعیل (۱۳۹۰) راهبردهای طراحی و کنترل فضاها پیاده رو شهری، فصلنامه رشد جغرافیا، شماره ۹۵.
- 13- Kingham and Usher (2005) .<http://www.its.leeds.ac.uk/projects /consult /private/level2 /instruments>.
- 14- Gehl.J(1997). Project for Public Spaces. <http://www.pps.org/reference/jgehl>.
- 15- Soni, N., & Soni, N. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. *Land Use Policy*, 57, 139-150.
- 16- Pasaogullari, N., & Doratli, N. (2004). Measuring accessibility and utilization of public spaces in Famagusta. *Cities*, 21(3), 225-232.
- 17- Ahlström, H., & Gehl, H. B. (1997). Overview of MnDPDP as a pancreas-specific contrast agent for MR imaging. *Acta Radiologica*, 38(5), 660-664.



- 18- Lockwood, I, Stillings, T., 1998, Traffic calming for crime reduction and neighborhood Revitalization, Institute of Transportation Engineers, Available at [www.ite.org/traffic/documents/AHA98A19.pdf](http://www.ite.org/traffic/documents/AHA98A19.pdf), Retrieved on June 07, 2010.
- 19- Brambilla. R & Longo. G, (1977) Pedestrian zones: a design guide, Columbia University, , p.54.
- 20- Fruin. J, (1987) Planning and design for pedestrians, New York: Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, p.2.
- 21- Robert. J & Monheim. H, (1999) The Economic Case for Green Modes & Impact of Pedestrian Areas in the Federal Republic of Germany planning for Pedestrians in Hong Kong.

## Evaluate how successful Pedestrian routes 17 Shahrivar and social influences - its economic (A Comparative Study of road axis before and after project implementation)

With the onset of the industrial revolution, the invention of cars, urban sprawl, gradually giving priority to the pedestrian and pedestrian-oriented spaces in cities and urban spaces trimmed and the quality of public areas, urban open spaces and sidewalks fell; Login sustainable development of the various aspects of creating space in order to achieve this, and be environmentally friendly spaces. Their areas of origin as a bed and pivotal role in promoting contacts, communication and social interaction between citizens play. The main issue in this study is intended as a comment on the change due to the effects of the important and undeniable sidewalks adjacent units from a static to a dynamic state and economy. The study area centered on the study of Imam Hussein (AS) is to Shohada Square. This is followed by calls for qualitative and quantitative criteria that are important in terms of economic impact has been on this walk examine And using SPSS software and Spearman correlation coefficient role taking the sidewalks and their impact on social and economic changes around the study and examine it. The results of this study represents is that in the past several years of construction and project satisfaction of residents and businesses in terms of low socioeconomic and contrary to what was thought not only to the socio-economic situation of not help but lead to decline some of the indicators of sustainable urban development as well. Keywords: socio-economic impact, Pedestrian routes, Street 17 Shahrivar in Tehran

Keywords: socio-economic impact, Pedestrian routes, Street 17 Shahrivar in Tehran