

اثرات اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه‌سازی در شهر تهران از دیدگاه شهروندان (مطالعه موردی: پیاده‌راه ۱۷ شهریور)*

مهندس رضا کانونی*، دکتر محمدتقی رضویان***

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۵/۰۱/۱۸ تاریخ پذیرش نهایی: ۱۳۹۷/۰۶/۰۵

چکیده

پیاده‌راه‌ها یا مسیرهای پیاده برای تبدیل فضاهای سکونتگاهی به مکان امن و لذت‌بخش برای پیاده‌روی اختصاص داده شده‌اند. عرصه‌هایی که خود به‌عنوان بستر و خاستگاه، نقش محوری در ارتقای سطح تماس‌ها، ارتباطات و تعاملات اجتماعی بین شهروندان ایفا می‌کنند. پژوهش حاضر به بررسی اثرات اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور تهران پرداخته است که از حیث هدف کاربردی و به لحاظ روش توصیفی-تحلیلی است. در پژوهش حاضر سه نوع پرسش‌نامه برای ساکنین، عابرین و شاغلین محدوده پیاده‌راه ۱۷ شهریور طراحی و پخش شد. برای تجزیه و تحلیل سؤالات پرسش‌نامه از آزمون‌های کولموگروف-اسمیرینوف، تی‌تک نمونه‌ای و رگرسیون چندمتغیره استفاده شده است. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که از نظر هر سه گروه مورد مطالعه احداث پیاده‌راه در بعد اجتماعی مثبت بوده است ولی در بعد اقتصادی تأثیر مثبتی نداشته است.

واژه‌های کلیدی

پیاده‌راه، پیاده‌راه‌سازی، اثرات اجتماعی و اقتصادی، پیاده‌راه ۱۷ شهریور تهران

*مقاله حاضر مستخرج از پایان‌نامه کارشناسی ارشد رضا کانونی با عنوان «اثرات فضایی پیاده‌راه‌سازی در شهر تهران (مطالعه موردی: پیاده‌راه ۱۷ شهریور)» به راهنمایی دکتر محمدتقی رضویان در دانشگاه شهید بهشتی تهران می‌باشد.
** کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی تهران (مسئول مکاتبات)

Email: rezakanooni@yahoo.com

*** استاد گروه جغرافیای انسانی و آمایش، دانشگاه شهید بهشتی تهران

Email: M-Razavian@sbu.ac.ir

۱-۱- مقدمه

فضاهای شهری نقش مهمی در حیات اجتماعی انسان‌ها دارند. به‌طوری‌که این فضاها «فضاهای طراحی‌شده‌ای» هستند که با سه شاخص «عمومی بودن»، «وسیع و باز بودن» و «امکان برقراری تعاملات اجتماعی شناخته می‌شود». از منظر عملکردی و کارکردی فضاهای شهری به چهار حوزه تقسیم می‌شوند که طبعاً با یکدیگر روابطی پویا دارند: فضاهای مسکونی، کاری، اوقات فراغت و ارتباطی. در این میان فضاهای ارتباطی، مخصوص گذر و عبور بوده، لذا دارای نقش‌های مختلفی از جمله نقش مبادله اجتماعی و گذران اوقات فراغت هستند. گسترش روزافزون شهرها و ورود اتومبیل به عرصه فعالیت‌های شهری و دگرگونی ارتباطات اجتماعی، جذابیت خیابان‌ها و فضاهای پیاده را متأثر نمود و موجب تأکید بیش‌ازحد به حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن، به‌عنوان اصلی‌ترین شرط رونق اقتصادی - اجتماعی شهر، توسط برنامه ریزان و مدیران شهری شد. در نتیجه اوج‌گیری و حادث شدن مشکلات شهری همچون ازدحام ترافیک، تخریب بافت‌های ارزشمند شهری، آلودگی زیست‌محیطی، عدم ایمنی شهرها، افول ارزش‌های بصری واکنش‌های گسترده‌ای علیه سلطه حرکت موتوری در شهرهای جهان به وجود آمد. یکی از این جنبش‌ها، جنبش پیاده گستری است، اتومبیل و افزایش تعاملات اجتماعی و احیای هویت شهری می‌باشد. پیاده‌راه‌ها نیز به‌عنوان یکی از نمودهای فضای شهری، می‌توانند نقش مهمی در بررسی میزان کیفیت زندگی در یک شهر، ایفا کنند (کاشانی جو، ۱۳۸۹، ۱۵۱-۱۶۱).

فضاهای شهری یا عرصه‌های عمومی مکان اصلی زندگی اجتماعی شهروندان است که نقشی به سزا در تبلور ماهیت زندگی جمعی و حیات مدنی انسان‌ها دارد. از منظر عملکردی و کارکردی فضاهای شهری به چهار حوزه تقسیم می‌شوند که طبعاً با یکدیگر روابطی پویا دارند: فضاهای مسکونی، کاری، اوقات فراغت و ارتباطی (فکوهی، ۱۳۸۳، ۲۴۵)؛ بنابراین شرط اساسی برای اینکه یک فضای شهری، فضای عمومی تلقی شود این است که در آن تعامل و تقابل اجتماعی صورت گیرد بر این اساس تنها راه‌حل ممکن برای ایجاد ارتباطات عمومی، نه روزنامه‌ها و وسایل ارتباط جمعی، بلکه حوزه فعالیت فضاهای همگانی است (Hagelskamp, 2003, 24). در این میان فضاهای ارتباطی، مخصوص گذر و عبور بوده، لذا دارای نقش‌های مختلفی از جمله نقش مبادله اجتماعی و گذران اوقات فراغت هستند. گسترش روزافزون شهرها و ورود اتومبیل به عرصه فعالیت‌های شهری و دگرگونی ارتباطات اجتماعی، جذابیت خیابان‌ها و فضاهای پیاده را متأثر نمود و موجب تأکید بیش‌ازحد به حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن،

به‌عنوان اصلی‌ترین شرط رونق اقتصادی - اجتماعی شهر، توسط برنامه ریزان و مدیران شهری شد. در نتیجه اوج‌گیری و حادث شدن مشکلات شهری همچون ازدحام ترافیک، تخریب بافت‌های ارزشمند شهری، آلودگی زیست‌محیطی، عدم ایمنی شهرها، افول ارزش‌های بصری واکنش‌های گسترده‌ای علیه سلطه حرکت موتوری در شهرهای جهان به وجود آمد. یکی از این جنبش‌ها، جنبش پیاده گستری است که خواهان اتکا کمتر به اتومبیل و افزایش تعاملات اجتماعی و احیای هویت شهری می‌باشد (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹، ۵۶). جنبش فضاهای پیاده نه‌تنها سیمای کالبدی شهرها را عوض کرده است، بلکه تغییرات نوینی را در کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی و فرهنگی مردم به وجود آورده است (اسماعیل‌زاده و همکاران، ۱۳۹۴، ۱۱۵). در رابطه با تجربیات جهانی پیاده‌راه‌سازی می‌توان به پیاده‌راه‌های لیمبکر و کتویگر در شهر اسن آلمان، بردیک در شهر کالامازو آمریکا و استروگت در شهر کپنهاگ دانمارک اشاره کرد. پیاده‌راه‌سازی در شهرهای مذکور اثراتی مانند کاهش تدریجی ترافیک و پارکینگ، رونق اقتصادی این محورها، انطباق مرکز شهر با تغییرات فصول، سرزندگی پیاده‌راه‌ها در شبانه‌روز را به دنبال داشته است. همچنین از تجربیات پیاده‌راه‌سازی در ایران نیز می‌توان به پیاده‌راه‌های جنت مشهد، تربیت تبریز، خیام ارومیه و لیان بوشهر اشاره کرد. در این میان شهر تهران نیز دارای پیاده‌راه‌های مختلفی از جمله کوچه مروی، صف (باغ سپهسالار)، پانزده خرداد و هفده شهریور می‌باشد (کاشانی جو، ۱۳۸۹). پیاده‌راه ۱۷ شهریور با اهداف مختلفی از جمله سامان‌دهی و ارتقاء کیفیت محیطی، اجتماعی و اقتصادی در محدوده مداخله طراحی، دستیابی به فضای شهری مطلوب و غیره در سال ۱۳۹۱ به بهره‌برداری رسید و به‌عنوان یک پیاده‌راه فرهنگی و آئینی معرفی شد. این پیاده‌راه در مرز بین مناطق ۱۲ و ۱۳ شهرداری تهران واقع شده است و از جمله اماکن قدیمی شهر تهران محسوب می‌شود که هم از لحاظ تاریخی و هم از لحاظ اقتصادی حائز اهمیت می‌باشد. مسئله اصلی موجود در پیاده‌راه ۱۷ شهریور تعطیلی اکثر مغازه‌های اتومبیل و موتورسیکلت فروشی می‌باشد که این امر باعث شده به لحاظ رونق اقتصادی دچار مشکل شود و بعد از احداث پیاده‌راه کاربری‌های جدید به این محدوده اضافه‌شده که تعطیلی بعضی از کاربری‌ها را پوشش دهد و موفقیت یا عدم موفقیت این امر نیز جای تردید دارد و این تغییرات به لحاظ اجتماعی نیز تبعات مثبت و منفی بسیاری داشته که پژوهش حاضر در پی آن است که به ارزیابی تأثیرات پروژه پیاده‌راه‌سازی ۱۷ شهریور در ابعاد اجتماعی و اقتصادی بپردازد. سؤالات تحقیق عبارت‌اند از: (۱) چگونه احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور توانسته است در ابعاد اجتماعی موجب توسعه و تحول محدوده طرح شود؟ (۲) چگونه احداث پیاده‌راه

۱۷ شهریور توانسته است باعث توسعه اقتصادی محدوده طرح شود؟ و فرضیات مطرح‌شده نیز شامل: ۱- احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور باعث افزایش تعاملات و بهبود شاخص‌های اجتماعی محدوده طرح‌شده است. ۲- احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور منجر به رونق کسب‌وکار محدوده طرح‌شده است.

پیشینه پژوهش

وحید ظاهر (۱۳۹۱)، در پایان‌نامه خود با عنوان «بررسی اثرات پیاده‌راه‌سازی در مناطق کلان‌شهری (خیابان دانشکده منطقه ۹ کرج)» به این نتیجه رسیده است که امروزه مراکز کلان‌شهرها پر از هیاهو و ازدحام وسایل نقلیه موتوری است. این باعث شده است عابر پیاده برای یافتن فضایی مطلوب، امن، خوانا، زیبا، دارای امکانات و تسهیلات استاندارد دچار سردرگمی شود. لذا در این پایان‌نامه باهدف دستیابی به ایده‌های اصلی و مهم در شکل‌گیری پیاده‌راه‌ها ابتدا به بررسی نمونه‌های داخلی و خارجی پیاده‌راه‌ها و بیان شکل‌گیری آنها می‌پردازد و سپس اثرات پیاده‌راه‌سازی و تأثیرات آن را بر کیفیت زندگی شهری در کلان‌شهرها را مورد بررسی قرار می‌دهد و درنهایت به شناسایی ویژگی‌ها و قابلیت‌ها و از سویی ضعف‌های خیابان دانشکده منطقه ۹ کلان‌شهر کرج برای تبدیل‌شدن به یک پیاده‌راه موفق پرداخته است.

احمد پوراحمد و همکاران (۱۳۹۱) در مقاله‌ای تحت عنوان «سنجش و مقایسه کیفیت پیاده‌راه در محله‌های هفت‌حوض و مقدم شهر تهران»، باهدف بررسی کیفیت و مقایسه پیاده‌راه‌ها در دو محله هفت‌حوض واقع در منطقه ۸ و محله مقدم واقع در منطقه ۱۷ شهر تهران و ارائه راه‌کارهایی برای ارتقای سطح کیفی آنها و با استفاده از ابزار پرسش‌نامه به این نتیجه رسیده‌اند که تقریباً اکثر معیارهای کیفی در محله هفت‌حوض در سطحی متوسط و حتی بالاتر از متوسط ارزیابی شده است. همچنین معیارهای فرم و کالبد، آسایش و راحتی و تنوع در محله هفت‌حوض نسبت به محله مقدم از میانگین و وضعیت بهتری برخوردار است که این نشان از طراحی مناسب معابر در محله هفت‌حوض می‌باشد.

طرح ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث پروژه پیاده‌راه بازار عبدالآباد (۱۳۹۰) این طرح به سفارش معاونت اجتماعی و فرهنگی شهرداری منطقه ۱۹ و توسط واحد پژوهش موسسه میراث فردا (۱۳۹۰) به اجرا درآمد، نمونه‌ای از این نوع مطالعات فرهنگی است که در راستای زیباسازی و ساماندهی فضای اقتصادی بازار معروف عبدالآباد تهران صورت گرفت. بازار عبدالآباد (شهید احسانی) در حاشیه جنوبی تهران که به بازار پرده و پارچه‌فروشی معروف است،

به دلیل تنوع اجناس و ارزان بودن قیمت‌ها، مشتریان بسیاری را از نقاط مختلف تهران و دیگر شهرهای ایران را به‌سوی خود جلب کرده است. توسعه بازار عبدالآباد در معبری تنگ به طول تقریبی ۱۰۰۰ و عرض ۱۲ متر، مشکلات زیادی را برای ساکنین محله و خریداران و فروشندگان ایجاد کرده بود. وجود تعدادی بی‌شماری مغازه‌های پرده و پارچه‌فروشی و برخی مغازه‌های دیگر، دست‌فروشان که در جلو مغازه‌ها و کنار خیابان بساط پهن کرده و با پوشاندن بخش مهمی از عرض معبر موجب کندی تردد عابرین و خودروها شده و امکان دسترسی را مراجعین را با دشواری همراه می‌کردند، وضعیت نامطلوب رفاهی و بهداشتی معبر به خاطر جوی‌های خیابان، زباله‌ها و نبودن امکانات و مبلمان شهری، همه از جمله مشکلاتی بودند که ضرورت ساماندهی بازار عبدالآباد را یادآور می‌شدند.

به همین خاطر در سال ۱۳۸۹ شهرداری منطقه ۱۹ اقدام به ساماندهی دست‌فروشان، نوسازی معبر و تبدیل آن از یک خیابان به پیاده‌راه سنگفرش شده با امکانات بهداشتی و رفاهی کرد. سنگفرش کردن این خیابان، باعث زیبایی بصری بازار گردیده و از آنجاکه در این نوسازی جوی‌های آب در زیر سنگفرش‌ها پنهان‌شده‌اند، علاوه بر ارتقاء سطح بهداشت بازار، مشکل ترافیک در آن حل شد و موجبات رفاه هر چه بیشتر فروشندگان، خریداران و ساکنان را فراهم آورد. باین‌وجود دستاوردهای اجرای پروژه آن‌چنان که پیش‌بینی می‌شد فراهم نشد.

کامرتلر، سؤال^۱ (۲۰۰۷) در رساله دکتری خود با عنوان «اثرات پیاده‌راه‌سازی بر ارزش اجاره املاک مسکونی» هدف خود را بررسی تأثیر پیاده‌راه «سوگی یولو» در ازمیر به‌عنوان یک فضای باز عمومی در ارزش اجاره املاک مسکونی ذکر می‌کند. ایشان در پایان‌نامه خود به این نتایج دست‌یافته است که پیاده‌راه به‌عنوان یک فضای باز عمومی دارای ارزش اقتصادی نسبی قابل‌اندازه‌گیری مانند دیگر فضاهای باز عمومی است. همچنین یکی از ویژگی‌های مؤثر پیاده‌راه‌ها تأثیری است که بر قیمت املاک دارند و درنهایت تأثیر پیاده‌راه‌ها در ارزش املاک به جنبه‌های کیفی و کمی مختلف آنها بستگی دارد.

عموماً اکثر مطالعاتی که تاکنون در حوزه پیاده‌راه و پیاده‌راه‌سازی انجام‌گرفته ناظر بر بعد کالبدی، طراحی و امکان‌سنجی بوده است و به‌صورت بسیار اندک در حیطه اقتصادی و اجتماعی مطالبی در این خصوص به رشته تحریر درآمده است. پژوهش حاضر با نگاه اجتماعی و اقتصادی در پی آن است که تأثیر تغییرات کالبدی در شهر را بر ابعاد اجتماعی و اقتصادی آن مورد مطالعه قرار دهد و این نگرش که در مورد احداث یک پیاده‌راه می‌باشد تفاوت اصلی پژوهش حاضر را با تحقیقات قبلی نشان می‌دهد.

پهنا و پویایی نظری پژوهش

تشویق می‌کند. چنین محیطی با خیابان‌هایی که عبور افراد در سنین مختلف و تراکم جمعیت متفاوت در آن آسان است. امنیت و آسایش را برای مردم به همراه می‌آورد. شبکه‌های متصل پیاده‌رو به صورت یکپارچه، بدون وقفه و مخاطره با دیگر اشکال گذرگاه‌ها مثل محل عبور اتوبوس‌ها، ترامواها یا بزرگراه‌ها، میزان وابستگی به خودروها را به حداقل می‌رسانند. سیستم راه‌ها به اندازه کافی برای این اکتشاف پیچیده می‌باشد و این به علت پیشنهاد ایجاد تجارب بصری مختلف در مسیرهای پرتردد برای تکراری نشدن مسیر برای عابرین پیاده می‌باشد. این امر از پیاده‌روی از اهداف مفیدی همچون خرید، رفتن به محل کار، یا از دیگر مقاصد چون لذت بردن، سرگرمی و سلامتی، حمایت می‌کند (Southworth, 2005, 248).

پس به‌طور کلی می‌توان بیان نمود، مسیرهای پیاده معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آنها، تسلط کامل با عابر پیاده بوده و ابزاری برای فعالیت جمعی هستند که کیفیت محیطی را بالا برده و سلامت اجتماعی را تقویت می‌کنند (پاکزاد، ۱۳۹۱). از این رو وجود پیاده‌راه در شهر به ارتقاء تصویر ذهنی افراد از شهر نیز کمک می‌کند (Carmona, 2003, 100).

کیفیت در پیاده‌راه‌های شهری از دیدگاه نظری

برنامه‌ریزی و طراحی شهری برای آفرینش مکان‌های شهری مطلوب و ارتقای کیفیت مکان‌های موجود همواره نیازمند سنجش کیفیت فضاهای همگانی است. سال‌هاست که میان طراحان و برنامه‌ریزان شهری بر سر کیفیت شهرها و آنچه حس مکان نامیده می‌شود، اختلاف‌سلیقه وجود دارد (گلکار، ۱۳۸۴، ۳۰). حس مکان موجب ایجاد حس رضایتمندی در استفاده‌کننده شده و با یادآوری فرهنگ یا تاریخ یک اجتماعی و یا تجارب ذهنی گذشته فرد، بر مفهوم هویت تأکید کرده و کیفیت فضای ساخته‌شده را برای مخاطب ارتقاء می‌بخشد (رضویان و همکاران، ۱۳۹۳، ۸۸). کیفیت در محیط و فضای شهری دارای چنان اهمیتی است که بسیاری از محققین وظیفه و رسالت اصلی برنامه‌ریزی شهری را ارتقای کیفیت فضا عنوان کرده‌اند با بررسی کیفیت، مسائل و امکانات محیط شهری کشف و تعریف و ارتباط میان آنها معلوم می‌شود. از این رو اجرای صحیح مرحله سنجش وضعیت، شالوده اساسی برای تدوین راه‌حل‌های موجه و عقلایی را فراهم می‌آورد و بی‌سبب نیست که نظریه‌پردازان برجسته‌ای نظیر جین جیکوبز^۱ (۱۹۶۱) عمده‌ترین دلیل شکست شهرسازی مدرن را تعریف صحیح مسئله شهر و یا بی‌اعتباری و ناتوانی روش شناسی سنجش وضعیت آن جهت تدوین راه‌حل برای مسائل پیچیده‌ای نظیر مسائل شهری اعلان داشته‌اند.

در جامعه جهانی معاصر، حرکت پیاده به‌عنوان یکی از جنبه‌های حضور انسان در فضای شهری که سبب سرزندگی و پویایی این فضا و نیز افزایش نقش‌های مختلف آن می‌شود مطرح می‌گردد. خیابان به‌مثابه واحد پایه زندگی عمومی در شهر بهترین و آشکارترین مثال از یک فضای مشترک عمومی است که افراد در آن، اگرچه در اندک‌ترین میزان، به کنش متقابل با دیگران می‌پردازند (تانکیس^۲، ۱۳۹۰، ۱۰۷). خیابان مخصوص پیاده که در کشورهای مختلف واژگان گوناگونی همچون پهنه‌ی پیاده، پهنه بدون ماشین، محدود بدون آمدوشد سواره، پهنه بسته برای ترافیک موتوری، محدوده پیاده، تفرجگاه پیاده و پیاده‌راه نیز برای تعریف آنها به‌کاربرده می‌شود. متکامل‌ترین شکل خیابان‌ها هستند که اولویت اصلی حرکت در آنها به‌صورت پیاده می‌باشد. تعاریف گوناگونی در مورد پیاده‌راه‌ها دیده می‌شود که در ذیل به برخی از آنها اشاره می‌شود:

طبق تعریف کوان^۳ پیاده‌مدار کردن عبارت است از ایجاد خیابان‌ها یا فضاهای رها از آمدوشد سواره. هنگامی که در سال ۱۹۷۱ اولین مکان عمومی در سیدنی استرالیا به‌منظور صرف استفاده عابرین پیاده اختصاص یافت، سیاستمدار محلی مسئول این امر (لئوپورت که خودش را به‌عنوان وزیر عابرین پیاده نامید) همواره بر گفتن این جنبه مثبت تأکید داشت که آن خیابان برای عابرین پیاده باز شده بود و نه اینکه بر روی آمدوشد سواره بسته گردد (Cowan, 2005). تیبالدز معتقد است پیاده‌راه‌ها چیزی بیش از مجموعه مغازه‌ها می‌باشد. این مکان‌ها زمینه‌های فرهنگی، تفریحی، فراغتی، گردشی، زندگی مدنی و تبادل دیدگاه‌ها، عقاید و نظرات جامعه را فراهم می‌آورند (تیبالدز، ۱۳۸۷).

پیاده‌راه‌ها، به نواحی یا معابری که انحصاراً در اختیار پیادگان قرار می‌گیرد و وسایل نقلیه موتوری تنها به‌منظور دسترسی و سرویس‌دهی ضروری حق ورود به آن را دارند، اطلاق می‌شوند. پیاده‌راه‌ها کاملاً متمایز از پیاده‌روها می‌باشند. این معابر می‌توانند به‌صورت کوچه، بازار، بازارچه، میدان، پارک یا فضای یک مجتمع باشند درحالی که پیاده‌روها تنها در مجاورت خیابان‌ها قرار دارند (معینی، ۱۳۹۲).

قابلیت پیاده‌روی به حوزه‌ای اطلاق می‌شود که سازه‌های محیط اطراف آن با تأمین آسایش و امنیت برای افراد پیاده، اتصال افرادی با مقاصد مختلف از طریق صرف وقت معقول و ایجاد جاذبه‌های بصری در سرتاسر مسیر را برقرار کرده، آنها را به پیاده‌روی تشویق و از این امر حمایت کند. محیطی باقابلیت بالای پیاده‌روی از طریق شبکه‌ای غنی از مسیرهای اتصالی که امکان دسترسی همگان به مکان‌هایی که روزانه باید به آنجا بروند را فراهم آورده و افراد را به پیاده رفتن

متنوعی از معیارها را در اختیار قرار می‌دهد. با این وجود مهم‌ترین مواردی که قرابت مفهومی بیشتری به موضوع پیاده‌راه دارند را می‌توان به‌طور خلاصه در جدول ۱ عنوان کرد. با استفاده از نظرات افراد مختلف به انتخاب شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه‌سازی اقدام شد و بر اساس این شاخص‌ها اثرات اجتماعی و اقتصادی احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور تهران مورد ارزیابی قرار گرفت. (جدول ۲)

سنجش کیفیت مکان‌های شهری چنانچه به شیوه‌ای جامع و صحیح صورت گیرد منجر به آفرینش مکان‌های پایدار می‌شود، زیرا با بازشناسی جامع مؤلفه‌های اقتصادی، اجتماعی و محیط زیستی و ارتباطات متقابل آنها زمینه لازم برای هدایت فضاهای شهری در چارچوب الگوی توسعه پایدار فراهم می‌آید (گلکار، ۱۳۸۴، ۳۱-۳۰). جست‌وجو در میان طیف نظریات ارائه‌شده از صاحب نظرات و متخصصین داخلی در رابطه با بررسی کیفیت فضاهای شهری، طیف

جدول ۱. معیارهای ارائه‌شده در ارتباط با ابعاد کارکردی پیاده‌راه‌ها در جهان و ایران

صاحب‌نظران	مرجع	مؤلفه‌های مطرح‌شده
جین جیکوبز	کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی (۱۳۹۶)	توجه به فعالیت‌ها، اختلاط کاربری‌ها، نفوذپذیری و قابلیت دسترسی، اختلاط اجتماعی و انعطاف‌پذیری
کوبین لینچ	کتاب تئوری شکل خوب شهر (۱۳۸۱)	سرزندگی، معنی (حس)، سازگاری، دسترسی، کنترل و نظارت، کارایی و عدالت
ویولیچ ^۵	مقاله قرائت شهری و طراحی مکان‌های شهری کوچک (۱۹۸۳)	قرائت‌پذیری محیط، آزادی انتخاب، ایجاد انگیزش به‌وسیله کاربرد فرم‌های متباین، امکان زندگی اجتماعی، توجه به پیوندهای بومی و منطقه‌ای، به گوش رسیدن آوای گذشته
راجر ترانسیک ^۶	کتاب یافتن فضاهای گمشده (۱۹۸۶)	حفظ تسلسل حرکت‌ها، محصوریت فضاها، پیوستگی لبه‌ها، کنترل محورها و پرسپکتیوها، ممزوج نموده فضاهای درون و بیرون
مایکل ساوث ورت ^۷	تئوری و عمل طراحی شهری معاصر (۱۹۸۹)	ساختار و خوانایی، فرم، آسایش و راحتی، دسترسی، بهداشت و ایمنی، حفاظت تاریخی، سرزندگی، حفاظت محیط طبیعی، تنوع، سازگاری، گشودگی، مراودات اجتماعی، برابری و مساوات، نگهداری، انطباق‌پذیری، معنی، نظارت و اختیار، حس مکان، هویت، دیدها، مناظر، مقیاس انسانی یا پیاده
یان بنتلی و همکاران ^۸	کتاب محیط‌های پاسخ‌ده (۱۳۸۵)	نفوذپذیری، تنوع، خوانایی، انعطاف‌پذیری، سازگاری بصری، غنا، قابلیت شخصی‌سازی، پاکیزگی، کارایی، حفاظت و نگهداری از اکوسیستم‌ها
متیو کرمونا ^۹ و همکاران	کتاب مکان‌های عمومی - فضاهای عمومی (۱۳۹۱)	دسترسی، سخت فضا و نرم فضا، فضای همگانی، ایمنی و امنیت، منظر شهری، اختلاط و تراکم، همه‌شمول بودن
سید محسن حبیبی	مقاله «مسیر پیاده گردشگری» (۱۳۸۰)	تمایز و تشخیص، افزایش خوانایی با کاربرد نشانه‌های شهری، تنوع کالبدی و تنوع در کاربری‌ها، ایمنی و امنیت، انعطاف‌پذیری و حق انتخاب، توجه به اصول زیباشناسی شهری، تأکید بر نقاط آغازین و پایانی مسیر، استفاده از عناصر طبیعی، تأکید بر بناها و عناصر کالبدی بارزش تاریخی، پیوستگی مسیر، دید و منظر، ایستایی و پویایی مسیر، رعایت حرایم و حفظ قلمروها از طریق فضای عمومی، نیمه عمومی و خصوصی
جهانشاه پاکزاد	کتاب راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران (۱۳۹۱)	مؤلفه‌های سرزندگی (تنوع در طول مسیر - نفوذپذیری)، انعطاف (انعطاف در کالبد - انعطاف در عملکرد)، ایمنی (ایمنی پیاده در مقابل سواره - امنیت پیاده در محیط)
سید محمد معینی	مقاله «افزایش قابلیت پیاده مداری گامی به‌سوی شهری انسانی‌تر» (۱۳۸۵)	امنیت، دلپذیری، جذابیت، مطبوعیت، دسترسی، آموزش / سلامت عمومی، پیوستگی، ارتباط بین کاربری، دسترسی به ایستگاه‌های عبور و مرور، رفتار عابر پیاده براساس معیارهای فرهنگی اجتماعی
احسان رنجبر و فاطمه رئیس اسماعیلی	مقاله «سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران، نمونه موردی: پیاده‌راه صف (سپهسالار) تهران» (۱۳۸۹)	تنوع، انعطاف‌پذیری، دسترسی، آسایش و راحتی، نظافت و پاکیزگی، خوانایی، هویت، فرم و کالبد، تمایز و تشخیص، سرزندگی و پویایی

جدول ۲. شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی پژوهش و ارتباط آنها با نظریات اندیشمندان مختلف

صاحب نظران	شاخص‌های اجتماعی										شاخص‌های اقتصادی		
	ملاقات و گفتگو	فعالیت‌های جمعی	امنیت	سرزندگی و هویت اجتماعی	مناسبت برای تمام اقشار	حفظ میراث تاریخی و فرهنگی	حس تعلق	مشارکت	تسهیل	اشتغال‌زایی	رونق کسب و کار	کاهش هزینه‌های حمل و نقل	
جین جیکوبز	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
کوبین لینچ	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
ویولیچ	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
کولمن	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
دونالد ایلپارد	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
برایان گودی	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
کمیته مشورتی برنامه ریزی لندن (LPAC)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
نلسن	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
متیو کرمونا و همکاران	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
ساوث ورث	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
یان گل	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
جهانشاه پاکزاد	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
سید محمد معینی	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	

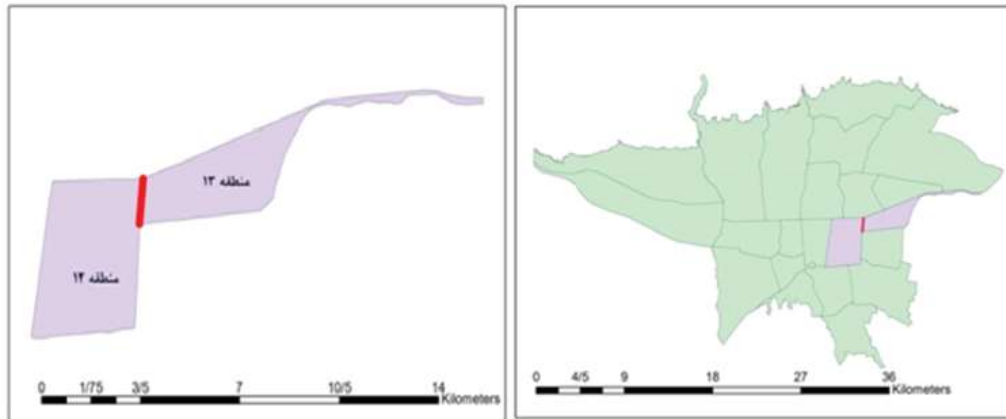
روش پژوهش

پژوهش حاضر از حیث هدف کاربردی و به لحاظ روش توصیفی-تحلیلی است. بخش اصلی داده‌های مورداستفاده در این تحقیق از طریق روش‌های میدانی (پرسش‌نامه، مصاحبه) و بخش دیگری از داده‌های مورد نیاز از قبیل چارچوب نظری و مفهومی پژوهش، اسناد و مدارک و سرشماری‌ها از طریق روش کتابخانه‌ای و مراجعه به سازمان‌های مربوطه به دست آمده است. در پژوهش حاضر سه نوع پرسش‌نامه برای ساکنین، عابریں و شاغلین محدوده پیاده‌راه ۱۷ شهریور طراحی شد و پس از جمع‌آوری نظرات این گروه‌ها مورد تحلیل قرار گرفت. حجم جامعه آماری ساکنین، عابریں و شاغلین به ترتیب ۱۸۰۷۹۰ نفر، ۱۴۰۰۰۰ نفر و ۴۰۰ واحد صنفی می‌باشد که با توجه به فرمول کوکران حجم نمونه به ترتیب ۳۸۳، ۳۸۴ و ۱۹۶ پرسش‌نامه محاسبه و به روش خوشه‌ای تصادفی توزیع گردید. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار SPSS و GIS برای نمایش موقعیت محدوده استفاده شده است. برای سنجش پایایی پرسش‌نامه در مرحله پیش آزمایش از آلفای کرونباخ استفاده شد که با توجه به

معرفی محدوده مورد مطالعه

پیاده‌راه ۱۷ شهریور در بخش شرقی منطقه ۱۲ و بخش غربی در منطقه ۱۳ شهرداری تهران قرار دارد (شکل ۱) و عمدتاً تحت تأثیر سازمان فضایی این دو منطقه است. محور ۱۷ شهریور، حدفاصل میدان امام حسین (ع) تا میدان شهداء از امتداد خیابان شهپاز قدیم که خود بر روی رد باروی ناصری احداث شده بود، به سمت شمال ایجاد شده است. همین‌طور میدان امام حسین (ع) از امتداد دو محور احداثی شهپاز و شاهرضا که هر دو بر رد باروی شرقی و شمالی دوره ناصری احداث گردیده‌اند به وجود آمده و به نوعی مفصل میان سه حوزه مرکزی، شمالی و شرقی تهران در محل میدان امام حسین

نقشه موقعیت پیاده راه ۱۷ شهریور در شهر تهران



شکل ۱. موقعیت پیاده‌راه ۱۷ شهریور در شهر تهران

جدول ۳. جمعیت محدوده فراگیر محور ۱۷ شهریور به تفکیک مرزبندی منطقه‌ای در سال ۱۳۸۵ (مأخذ: مهندسین مشاور باوند، ب ۱۳۹۰، ج ۲: ۶۳)

شرح	منطقه ۷	منطقه ۱۲	منطقه ۱۳	منطقه ۱۴	کل
حوزه فراگیر	۷۱۳۹۶	۵۰۶۷۱	۳۴۷۱۰	۲۴۰۱۳	۱۸۰۷۹۰

جدول ۴. تراکم جمعیت در واحد سطح در محدوده فراگیر محور ۱۷ شهریور به تفکیک مرزبندی منطقه‌ای در سال ۱۳۸۵ (مأخذ: مهندسین مشاور باوند، ب ۱۳۹۰، ج ۲: ۶۴)

شرح	منطقه ۷	منطقه ۱۲	منطقه ۱۳	منطقه ۱۴	کل
مساحت حوزه فراگیر (مترمربع)	۲۰۵۰۴۷۵	۱۸۸۳۰۱۴	۹۷۶۳۳۵	۵۵۲۱۰۳	۵۴۶۱۹۲۷
تراکم حوزه فراگیر (نفر در هکتار)	۳۴۸	۲۶۹	۳۵۶	۴۳۵	۳۳۱

تخلیل یافته‌ها

داده‌های حاصل از پرسش‌نامه‌های نظرسنجی پیرامون اثرات اجتماعی و اقتصادی احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور از ساکنین، عابریین و شاغلین در پیاده‌راه با استفاده از تکنیک‌های آمار توصیفی تحلیل می‌شوند. در این راستا توصیف ویژگی‌های جمعیت شناختی سن، جنسیت و... نمونه آماری پاسخ‌دهندگان بیان شده و سپس مؤلفه‌ها و متغیرهای پژوهش به کمک شاخص‌های آماری مرکزی و پراکندگی نظیر میانگین، انحراف استاندارد، کمترین، بیشترین و دامنه تغییرات توصیف می‌شوند.

درصد فراوانی نمونه آماری مربوط به ساکنین را، ۷/۶۱ درصد مردان و ۳/۳۸ درصد زنان، عابریین را، ۴۴ درصد مردان و ۵۶ درصد زنان و شاغلین را، ۴/۷۲ درصد مردان و ۶/۲۷ درصد را زنان تشکیل داده‌اند. درصد فراوانی رده سنی ساکنین ۲/۳۶ درصد کمتر از ۲۵ سال، ۱/۴۵ درصد افراد ۲۵ تا ۴۰ سال و ۱۲ درصد ۴۰ تا ۵۵ سال و ۸/۶ درصد

ایجادشده است (مهندسین مشاور باوند، الف ۱۳۹۰، ج ۱، ۴۳-۴۵). حوزه فراگیر پیاده‌راه ۱۷ شهریور به مساحت ۵۴۶۱۹۲۷ مترمربع و با جمعیت ۱۸۰۷۹۰ نفر می‌باشد. (جدول ۳) این حوزه با مناطق ۷، ۱۲، ۱۳ و ۱۴ دارای مرز مشترک است. همچنین در حوزه فراگیر نسبت جنسی ۱۰۴ مرد در مقابل ۱۰۰ زن می‌باشد. در جدول ۴ مساحت و تراکم حوزه فراگیر به تفکیک مناطق نشان داده شده است.

جمعیت ۱۰ سال به بالای حوزه فراگیر در سال ۱۳۸۵، ۱۵۸۱۷۷۵ نفر می‌باشد که از این تعداد ۶۵۲۶۵ نفر شاغل و ۴۴۲۵ نفر بیکار است. بدین ترتیب نرخ فعالیت در حوزه فراگیر در سال ۱۳۸۵، ۹/۴۳ درصد بوده است. ضمناً مقایسه تعداد شاغلان حوزه فراگیر با کل جمعیت حوزه فراگیر گویای نرخ تکفل ۸/۲ نفر می‌باشد. بدین معنا که در مقابل هر یک تولیدکننده ۸/۲ نفر مصرف‌کننده وجود دارد. به عبارت دیگر هر ۱ تولیدکننده به جز خودش به طور متوسط ۸/۱ نفر دیگر را تحت تکفل دارد (مهندسین مشاور باوند، ب ۱۳۹۰، ج ۲: ۷۴).

جدول ۵. درصد فراوانی نمونه آماری ساکنین و عابریین براساس هدف سفر به پیاده‌راه ۱۷ شهرپور

گروه مورد پرسش هدف از سفر	ساکنین درصد فراوانی	عابریین درصد فراوانی
اقتصادی	۱۴/۱	۹/۹
اجتماعی	۳۰/۲	۲۸/۹
گردشگری	۱۷/۷	۱۴/۶
عبوری	۷/۶	۴/۷
محیط جذابیت	۱۰/۲	۱۷/۲
شرکت در مراسم	۲۰/۳	۲۴/۷
مجموع	۱۰۰	۱۰۰

پرسش‌گری نشد. درصد فراوانی نمونه آماری ساکنین و عابریین بر اساس هدف سفر به این محدوده در جدول ۵ بیان شده است. بر اساس نتایج به دست آمده در هر دو گروه عامل اجتماعی بیشترین درصد را به خود اختصاص داده و به عبارت دیگر عامل اجتماعی بیشتر از سایر ابعاد باعث ایجاد انگیزه در گروه ساکنین و عابریین جهت مراجعه به این محدوده شده است. در نمونه آماری مربوط به شاغلین نیز به جهت اینکه این گروه فقط به دلیل اقتصادی و کسب درآمد به این محدوده سفر می‌کنند این سؤال از گروه شاغلین مورد پرسش‌گری واقع نشد. درصد فراوانی نمونه آماری ساکنین بر اساس مدت آشنایی با این محیط در جدول ۷ بیان شده است. همان‌طور که مشاهده می‌شود. بیش از ۵۰ درصد از ساکنین و شاغلین این محدوده بین بیشتر از ۵ سال است که با این محدوده آشنا هستند که این امر دلالت بر قدمت

بالای ۵۵ سال، رده سنی عابریین ۱/۵۲ درصد کمتر از ۲۵ سال، ۹/۲۷ درصد افراد ۲۵ تا ۴۰ سال و ۳/۱۳ درصد ۴۰ تا ۵۵ سال و ۸/۶ درصد بالای ۵۵ سال و رده سنی شاغلین ۳/۴۱ درصد کمتر از ۲۵ سال، ۳/۴۲ درصد افراد ۲۵ تا ۴۰ سال و ۳/۱۴ درصد ۴۰ تا ۵۵ سال و ۲ درصد بالای ۵۵ سال سن داشته‌اند.

درصد فراوانی نمونه آماری ساکنین بر اساس وضعیت اشتغال ۵/۳۷ درصد شغل دولتی و ۸/۳۹ درصد شغل آزاد داشته‌اند و ۵/۵ درصد بازنشسته، ۷/۴ درصد بیکار و ۵/۱۲ درصد خانه‌دار، نمونه آماری عابریین ۴/۲۳ درصد شغل دولتی و ۷/۳۰ درصد شغل آزاد داشته‌اند و ۸/۷ درصد بازنشسته، ۷/۱۷ درصد بیکار و ۳/۲۰ درصد خانه‌دار بوده‌اند. در نمونه آماری شاغلین به دلیل اینکه این گروه همگی در پیاده‌راه ۱۷ شهرپور مشغول به کار بوده و شغل آزاد داشتند این مورد از آنها

جدول ۶. توزیع فراوانی و درصد فراوانی نمونه آماری ساکنین، عابریین و شاغلین بر اساس طریقه آمدن به این مکان

گروه مورد پرسش با چه وسیله‌ای به این مکان آمدید؟	ساکنین درصد فراوانی	عابریین درصد فراوانی	شاغلین درصد فراوانی
پیاده	۳۶/۲	۳۵/۲	۵۶/۶
شخصی اتومبیل	۲۲/۴	۲۵	۲۹/۶
اتوبوس	۱۸/۵	۱۶/۹	۲/۶
تاکسی	۱۶/۴	۱۳	۴/۱
مترو	۳/۴	۶/۸	۵/۱
موتورسیکلت	۳/۱	۳/۱	۲
مجموع	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

جدول ۷. درصد فراوانی نمونه آماری سه گروه براساس مدت آشنایی با پیاده‌راه ۱۷ شهریور

گروه مورد پرسش	ساکنین	عابری	شاغلین
مدت آشنایی با این محدوده	درصد فراوانی	درصد فراوانی	درصد فراوانی
۰ تا ۱ سال	۱۰/۲	۶/۵	۴/۱
۱ تا ۵ سال	۱۶/۴	۵۴/۷	۲۹/۱
۵ تا ۱۰ سال	۴۷/۴	۳۰/۵	۳۲/۷
بیشتر از ۱۰ سال	۲۶	۸/۳	۳۴/۲
مجموع	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

جدول ۸. شاخص‌های آماری متغیرهای مربوط به نمونه آماری ساکنین، عابری و شاغلین

گروه‌های مورد پرسش	متغیر	انحراف استاندارد	میانگین	بیشترین	کمترین	دامنه تغییرات
ساکنین	اجتماعی	۰/۴۷۸۸۸	۳/۲۸۱۰	۴/۵۸	۱/۸۳	۲/۷۵
	اقتصادی	۰/۶۱۳۸۲	۲/۹۲۵۳	۴/۶۷	۱	۳/۶۷
عابری	اجتماعی	۰/۴۸۷۸۵	۳/۳۵۱۸	۴/۶۳	۱/۸۳	۲/۸
	اقتصادی	۰/۶۱۳۸۲	۲/۹۲۵۳	۴/۵۱	۱/۰۶	۳/۴۵
شاغلین	اجتماعی	۰/۴۹۱۸۳	۳/۲۹۵۹	۴/۵۸	۲/۴۲	۲/۸
	اقتصادی	۰/۶۴۲۲۷	۲/۸۶۶۰	۴/۶۷	۳	۳/۴۵

متغیر از آزمون تی استیودنت تک نمونه‌ای (t-test) جهت تأثیر پیاده‌راه ۱۷ شهریور بر شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی محدوده استفاده می‌شود.

آزمون کولموگروف-اسمیرنوف

جهت طبیعی بودن (نرمال) توزیع آماری متغیرهای پژوهش از آزمون آماری کولموگروف-اسمیرنوف استفاده می‌شود. آزمون کولموگروف-اسمیرنوف بدین منظور انجام می‌شود که مشخص شود که جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها و آزمون فرضیات از روش‌ها و آزمون‌های پارامتری یا غیر پارامتری (توزیع آزاد) استفاده شود؟ در صورتی که توزیع متغیر از توزیع نرمال پیروی کند از آزمون‌های پارامتری در غیر این صورت از آزمون‌های ناپارامتری (توزیع آزاد) جهت تجزیه و تحلیل و آزمون فرضیات پژوهش استفاده می‌شود. در بعضی مواقع با وجود غیر نرمال بودن متغیر به دلیل حجم بالای نمونه از آزمون‌های پارامتری استفاده می‌شود.

فرضیه‌های آزمون کولموگروف-اسمیرنوف به صورت زیر می‌باشند:
 H_0 : متغیر از توزیع آماری نرمال پیروی می‌کند.

ساکنان و شاغلین، حس تعلق و همچنین هویت بیشتر این گروه‌ها به‌ویژه ساکنین واقع در این محدوده می‌باشد که این عوامل می‌تواند تأثیر مثبتی بر هویت مکان نیز بگذارد. همچنین بیش از ۵۰ درصد عابری نیز بین ۱-۵ سال است که با محیط آشنایی دارند و می‌توانند قضاوت خوبی در مورد روند مثبت یا منفی تغییرات این مسیر در قبل و بعد از احداث پیاده‌راه باشند.

با تبدیل شاخص‌ها به متغیر از طریق میانگین مرکزی میانگین مؤلفه‌ها، شاخص‌های آماری نظیر میانگین، انحراف استاندارد، کمترین، بیشترین و دامنه تغییرات برای متغیرهای پرسش‌نامه ساکنین، عابری و شاغلین در جدول ۸ آمده است. همان‌طور که در جدول مشاهده می‌شود هر سه گروه از شاخص‌های اجتماعی رضایت بیشتری نسبت به شاخص‌های اقتصادی دارند. به عبارت دیگر شاخص‌های اقتصادی از نظر هر سه گروه رضایت‌بخش نیست.

آزمون فرضیات

در این راستا از آزمون کولموگروف-اسمیرنوف جهت آزمون برازندگی توزیع نرمال متغیرهای پژوهش و بعد از تبدیل شدن شاخص‌ها به

جدول ۹. نتایج آزمون کولموگروف-اسمیرنوف برای برازندگی توزیع نرمال متغیرهای مربوط به ساکنین، عابرین و شاغلین

گروه‌های مورد پرسش	متغیر	تعداد	آماره کولموگروف-اسمیرنوف Z-	سطح معنی‌داری (Sig)	نتیجه آزمون نرمال بودن
ساکنین	اجتماعی	۳۸۳	۰/۰۶۶	۰/۰۰۰	غیر نرمال
	اقتصادی	۳۸۳	۰/۱۲۴	۰/۰۰۰	غیر نرمال
عابرین	اجتماعی	۳۸۴	۰/۰۶۹	۰/۰۰۰	غیر نرمال
	اقتصادی	۳۸۴	۰/۱۲۴	۰/۰۰۰	غیر نرمال
شاغلین	اجتماعی	۱۹۶	۰/۰۷۷	۰/۰۰۷	غیر نرمال
	اقتصادی	۱۹۶	۰/۱۱۴	۰/۰۰۰	غیر نرمال

متغیر نرمال توان آماری بیشتر از آزمون غیر پارامتری دارد در نتیجه برای متغیرهای غیر نرمال هم در صورت برقرار بودن شرایط مذکور از آزمون پارامتری تی تک نمونه‌ای (t-test) استفاده می‌شود. چون حجم نمونه در این پژوهش برای ساکنین ۳۸۳، عابرین ۳۸۴ و شاغلین و کسبه فعال ۱۹۶ می‌باشد که خیلی بیشتر از ۳۰ می‌باشد، بنابراین برای متغیرهای غیر نرمال نیز از آزمون پارامتری تی تک نمونه‌ای (t-test) استفاده می‌شود.

در ارتباط با فرضیه اول پژوهش حاضر (احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور باعث افزایش تعاملات و بهبود شاخص‌های اجتماعی محدوده طرح شده است) آزمون تی استیودنت تک نمونه‌ای (t-test) استفاده شد. میانگین مؤلفه با ارزش آزمون (میانگین مورد انتظار هر مؤلفه) یعنی ۳ مقایسه می‌شود در صورتی تفاوت میانگین با ارزش آزمون معنی‌داری باشد یعنی اینکه سطح معنی‌داری آزمون از سطح خطای ۰/۰۵ کوچک‌تر باشد (P-value=sig<۰/۰۵) نتیجه می‌شود احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور بر مؤلفه تأثیر معنی‌دار داشته است اگر مؤلفه در جهت مثبت باشد و تفاوت میانگین با ارزش آزمون از صفر بزرگ‌تر باشد مؤلفه در سطح مطلوبی قرار دارد و احداث پیاده‌راه موجب بهبودی مؤلفه شده است در غیر این صورت بهبودی حاصل نشده است.

نتایج آزمون t-test برای شاخص اجتماعی در سه گروه ساکنین، عابرین و شاغلین در جدول ۱۰ آمده است. مشاهده می‌شود که سطح معنی‌داری آزمون در هر سه گروه از سطح خطای ۰/۰۵ کوچک‌تر و تفاوت میانگین با ارزش آزمون از صفر بزرگ‌تر می‌باشد یعنی اینکه احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور از نظر هر سه گروه موجب بهبودی شاخص اجتماعی شده است. در نتیجه فرضیه اول پژوهش با اطمینان ۹۵ درصد تأیید می‌گردد.

H_1 : متغیر از توزیع آماری نرمال پیروی نمی‌کند. هرگاه برای آزمون کولموگروف-اسمیرنوف، سطح معنی‌داری آزمون (sig) یا P-value از سطح خطای ۰/۰۵ بزرگ‌تر باشد (P-value=sig<۰/۰۵) با اطمینان ۹۵ درصد فرض صفر آزمون (فرض نرمال بودن) تأیید می‌شود یعنی متغیر موردنظر با اطمینان ۹۵ درصد توزیع نرمال دارد، ولی اگر سطح معنی‌داری (sig) یا P-value از سطح خطا ۰/۰۵ کوچک‌تر باشد (P-value=sig<۰/۰۵) با اطمینان ۹۵ درصد فرض صفر آزمون (فرض نرمال بودن) رد می‌شود یعنی متغیر موردنظر با اطمینان ۹۵ درصد توزیع نرمال ندارد.

نتایج آزمون کولموگروف-اسمیرنوف برای متغیرهای اجتماعی و اقتصادی مربوط به ساکنین، عابرین و شاغلین پیرامون پیاده‌راه ۱۷ شهریور در جدول ۹ آمده است. مشاهده می‌شود که سطح معنی‌داری آزمون برای تمام متغیرها از سطح خطای ۰/۰۵ کوچک‌تر می‌باشند (P-value=sig<۰/۰۵) یعنی اینکه توزیع آماری متغیرها با اطمینان ۹۵ درصد نرمال نیست و فرض صفر آزمون (فرض نرمال بودن) رد می‌شود.

از آنجایی که توزیع آماری تمام متغیرهای پژوهش برای سه گروه غیر نرمال بود و با توجه به اینکه روش آماری جهت تحلیل داده‌ها و فرضیات پژوهش آزمون تی تک نمونه‌ای (t-test) می‌باشد و این آزمون بر میانگین مورد انتظار یا ارزش آزمون بنا نهاده شده است و میانگین متغیر با ارزش آزمون (میانگین مورد انتظار) مقایسه می‌شود و استنباط‌های لازم از آزمون استخراج می‌شود. طبق قضیه حد مرکزی در آمار استنباطی توزیع آماری میانگین متغیر وقتی حجم نمونه زیاد باشد (بیشتر از ۳۰) به‌طور مجانبی به توزیع آماری نرمال میل می‌کند لذا آزمون تی تک نمونه‌ای که شرط استفاده از آن توزیع نرمال متغیر می‌باشد در حالت حجم نمونه زیاد (بیشتر از ۳۰) برای

جدول ۱۰. نتایج آزمون t-test برای شاخص اجتماعی در سه گروه

گروه	درجه آزادی	آماره t	تفاوت میانگین با ارزش آزمون	سطح معنی‌داری
ساکنین محلات پیرامون پیاده‌راه	۳۸۲	۱۱/۵۰۰	۰/۲۸۱۰۳	۰/۰۰۰
عابرین پیاده‌راه	۳۸۳	۱۴/۱۳۰	۰/۳۵۱۷۸	۰/۰۰۰
شاغلین و کسبه فعال در پیاده‌راه	۱۹۵	۸/۴۲۳	۰/۲۹۵۹۲	۰/۰۰۰

رونق کسب‌وکار و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل به‌عنوان متغیرهایی بودند که بیشترین سهم را در میزان تغییرات متغیر وابسته (بهبود وضعیت اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور) داشتند. لذا با توجه به اینکه تمامی متغیرهای فوق دارای ارتباط معنی‌داری با متغیر وابسته هستند بنابراین در مدل نهایی باقی‌مانده‌اند. نتایج نشان می‌دهد این متغیرهای پیش‌بین ۹۱ درصد ($R^2 = ۰/۹۱$) از میزان واریانس متغیر وابسته را پیش‌بینی می‌کنند. ضریب تعیین بیانگر این است که متغیرهای دیگری (در حدود ۹ درصد) نیز در میزان بهبود وضعیت اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور تأثیرگذار بوده‌اند که در مطالعه حاضر بررسی نشده است. نتایج تحلیل واریانس یک‌طرفه نیز معنی‌دار بودن رگرسیون و رابطه خطی بین متغیرها را در گام نهایی نشان می‌دهد. جدول ۱۲ و ۱۳ اطلاعات مربوط به این تجزیه و تحلیل را نشان می‌دهند. به‌منظور برآورد معادله تخمین، با توجه به اطلاعات به‌دست‌آمده و معنی‌دار بودن مدل نهایی رگرسیون چند متغیره در این پژوهش، می‌توان میزان بهبود وضعیت اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور را با تقویت شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی در منطقه مورد مطالعه تخمین زد (جدول ۱۲).

نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل داده‌ها در مورد قدرت تبیین متغیرهای مربوط به شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی در میزان بهبود وضعیت

در ارتباط با فرضیه دوم (احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور منجر به رونق کسب‌وکار محدوده طرح‌شده است) نیز آزمون تی استیودنت تک نمونه‌ای (t-test) استفاده شد.

نتایج آزمون t-test برای شاخص اقتصادی در سه گروه ساکنین، عابرین و شاغلین در جدول ۱۱ آمده است. مشاهده می‌شود که سطح معنی‌داری آزمون در هر سه گروه از سطح خطای ۰/۰۵ کوچک‌تر و تفاوت میانگین با ارزش آزمون از صفر کوچک‌تر می‌باشد یعنی اینکه احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور از نظر هر سه گروه موجب بهبودی در شاخص اقتصادی نشده است.

پس با توجه به نتایج آزمون t-test مشاهده شد که از نظر هر سه گروه ساکنین، عابرین و شاغلین، احداث پیاده‌راه موجب توسعه اقتصادی محدوده نشده است و کسب‌وکار محدوده رونق نیافته است در نتیجه فرضیه دوم پژوهش با اطمینان ۹۵ درصد رد می‌گردد.

نتایج رگرسیون چند متغیره

در این روش بر اساس بتای استاندارد به‌دست‌آمده متغیرهای ملاقات و گفتگو، فعالیت‌های جمعی، امنیت، سرزندگی و پویایی، هویت اجتماعی، مناسب برای تمام اقشار سنی، حفظ میراث تاریخی و فرهنگی، حس تعلق، مشارکت، تسهیل خرید و فروش، اشتغال‌زایی،

جدول ۱۱. نتایج آزمون t-test برای شاخص اقتصادی در سه گروه

گروه	درجه آزادی	آماره t	تفاوت میانگین با ارزش آزمون	سطح معنی‌داری
ساکنین محلات پیرامون پیاده‌راه	۳۸۲	-۲/۳۸۳	-۰/۰۷۴۶۵	۰/۰۱۸
عابرین پیاده‌راه	۳۸۳	-۳/۵۸۲	-۰/۱۱۲۸۵	۰/۰۰۰
شاغلین و کسبه فعال در پیاده‌راه	۱۹۵	۱۶/۲۳۸	-۰/۱۳۴۰	۰/۰۰۰

جدول ۱۲. ضرایب رگرسیون چندمرحله‌ای برای تبیین رابطه شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی و بهبود وضعیت اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور

گام	نام متغیر	ضریب رگرسیون	ضریب تعیین	ضریب تعیین تعدیل شده	مقدار F	مقدار (P)
۱	ملاقات و گفتگو	۰/۳۹۲	۰/۴۱۰	۰/۳۹۵	۱۰۳/۱۰	۰/۰۱۰
۲	فعالیت‌های جمعی	۰/۴۷۱	۰/۴۳۲	۰/۴۱۲	۹۵/۲۴	۰/۰۲۰
۳	امنیت	۰/۳۱۵	۰/۳۰۲	۰/۲۸۹	۱۴۲/۸۷	۰/۰۰۰
۴	سرزندگی و پویایی	۰/۳۶۸	۰/۳۲۰	۰/۳۰۳	۱۲۸/۴۳	۰/۰۰۰
۵	هویت اجتماعی	۰/۴۱۵	۰/۳۸۶	۰/۳۶۷	۱۰۹/۵۷	۰/۰۱۰
۶	مناسب برای تمام اقشار سنی	۰/۴۴۱	۰/۵۰۲	۰/۴۹۶	۹۰/۶۷	۰/۰۲۰
۷	حفظ میراث تاریخی و فرهنگی	۰/۳۲۱	۰/۳۸۹	۰/۳۵۶	۱۱۲/۵۴	۰/۰۰۰
۸	حس تعلق	۰/۳۷۹	۰/۴۲۰	۰/۴۰۲	۹۷/۸۷	۰/۰۰۰
۹	مشارکت	۰/۳۱۱	۰/۳۰۴	۰/۲۸۸	۱۴۰/۱۲	۰/۰۰۰
۱۰	تسهیل خریدوفروش	۰/۳۸۹	۰/۳۵۶	۰/۳۳۴	۱۲۲/۱۲	۰/۰۰۰
۱۱	اشتغال‌زایی	۰/۳۱۲	۰/۳۴۳	۰/۳۲۱	۱۳۵/۱۳	۰/۰۰۰
۱۲	رونق کسب‌وکار	۰/۳۱۳	۰/۳۲۹	۰/۳۱۱	۱۳۳/۶۵	۰/۰۰۰
۱۳	کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل	۰/۳۹۰	۰/۴۶۷	۰/۴۴۹	۹۲/۴۵	۰/۰۲۱

جدول ۱۳. ضرایب متغیرهای وارد شده در معادله رگرسیون نهایی

مقدار (P)	t محاسبه شده	ضرایب استاندارد نشده		متغیرهای پیش‌بین
		ضریب استاندارد شده	ضریب ورود	
۰/۰۰۰	۹/۶۵	-	۳/۶۴	عدد ثابت (عرض از مبدأ)
۰/۰۰۰	۶/۸۷	۰/۳۲۳	۰/۲۷۹	ملاقات و گفتگو
۰/۰۱۰	۶/۴۳	۰/۳۱۲	۰/۲۹۳	فعالیت‌های جمعی
۰/۰۰۰	۸/۲۳	۰/۴۸۱	۰/۳۷۹	امنیت
۰/۰۰۰	۷/۷۸	۰/۴۳۱	۰/۳۵۷	سرزندگی و پویایی
۰/۰۰۰	۷/۱۲	۰/۳۵۱	۰/۳۵۰	هویت اجتماعی
۰/۰۱۰	۶/۳۲	۰/۳۰۲	۰/۲۸۹	مناسب برای تمام اقشار سنی
۰/۰۰۰	۷/۲۳	۰/۴۰۳	۰/۳۸۰	حفظ میراث تاریخی و فرهنگی
۰/۰۱۰	۵/۴۲	۰/۲۵۲	۰/۳۰۱	حس تعلق
۰/۰۰۰	۸/۱۲	۰/۴۷۲	۰/۳۸۱	مشارکت
۰/۰۰۰	۷/۵۶	۰/۴۱۴	۰/۳۲۶	تسهیل خریدوفروش
۰/۰۰۰	۸/۰۳	۰/۴۶۶	۰/۳۴۵	اشتغال‌زایی
۰/۰۰۰	۷/۹۶	۰/۴۴۳	۰/۳۱۲	رونق کسب‌وکار
۰/۰۱۰	۵/۶۴	۰/۲۸۷	۰/۲۹۰	کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل

اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور به صورت جدول ۱۳ محاسبه شده است.

در نهایت، اطلاعات مندرج در شکل ۲، نشان می‌دهد بر اساس نتایج حاصل از ضریب بتا، سهم و نقش متغیر «امنیت» در تبیین متغیر وابسته «بهبود وضعیت اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور» بیشتر از سایر متغیرها است و متغیرهای مشارکت، اشتغال‌زایی، رونق کسب‌وکار، سرزندگی، تسهیل خرید و فروش، حفظ میراث تاریخی و فرهنگی، هویت اجتماعی، ملاقات و گفتگو، فعالیت‌های جمعی، مناسب برای تمام اقشار سنی، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، حس تعلق در اولویت بعدی قرار گرفتند.

نتیجه‌گیری

فضا عینیتی حاصل از نقش‌پذیری و اثرگذاری افراد و گروه‌های انسانی در مکان و یا به سخن دیگر، پیامد عملکردهای متعامل دو محیط اجتماعی- اقتصادی و طبیعی- اکولوژیک است. فضای شهری جزئی از ساخت شهر است که از کلیت هماهنگ و پیوسته برخوردار بوده از حیث کالبدی دارای بدنه محصورکننده می‌باشد. پیاده‌راه‌ها هم به‌عنوان یکی از فضاها عمومی شهری دارای نقش‌های مختلفی از جمله نقش ترافیکی، اقتصادی، اجتماعی، گردشگری و غیره هستند که توجه ویژه به هر کدام از این نقش‌ها در فضاهای شهری می‌تواند اثرات مثبت و پایداری را در فضاهای عمومی شهر و سطوح دیگر شهری به وجود آورد. تجربیات جهانی در حوزه پیاده‌راه‌سازی نشان می‌دهد که کشورهای مختلف با اهداف مختلف اقدام به پیاده‌راه‌سازی می‌کنند تا از این طریق باعث عملکرد مطلوب فضاهای عمومی بشوند. کارشناسان شهری دانمارکی معتقدند که با ۲۰ سال تحقیق و مطالعه فضاهای شهری و تأثیر آن بر زندگی شهرنشین در یافته‌اند که اصلاح، بهبود و توسعه پیاده‌راه‌ها، ۴ برابر زندگی عمومی و شادابی شهرها را افزایش می‌دهد. این موارد و تمامی موارد ذکر شده در پژوهش حاضر اهمیت پیاده‌راه‌ها در به‌گشت زندگی شهروندان نشان می‌دهد. با توجه به تأثیر پیاده‌راه‌سازی در ابعاد مختلف در شهر، پژوهش حاضر با هدف بررسی اثرات اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور نگارش یافته است. بدین منظور از رویکرد ذهنی (پرسش‌نامه) برای سنجش تأثیرات اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور واقع در مرز بین مناطق ۱۲ و ۱۳ شهرداری تهران استفاده شده است. در ارتباط با تأیید یا رد فرضیات پژوهش بدین صورت عمل گردید. جهت آزمون فرضیه اول ابتدا با استفاده از آزمون تی استیودنت تک نمونه‌ای (t-test) تأثیر احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور بر مؤلفه‌های شاخص‌های اجتماعی برای

سه گروه (ساکنین، عابری و شاغلین) سنجیده شد و سپس تأثیر احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور بر شاخص‌های اجتماعی به‌طور کلی برای سه گروه سنجیده شد یعنی اینکه آیا تأثیر احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور تهران بر شاخص‌های اجتماعی مثبت بوده است و آیا در زمینه مذکور بهبودی حاصل شده است؟

سطح معنی‌داری آزمون برای تمام مؤلفه‌ها از صفر کوچک‌تر می‌باشد ($P\text{-value} = \text{sig} < 0.05$) یعنی اینکه احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور بر تمام مؤلفه‌های شاخص اجتماعی تأثیر داشته است. مشاهده می‌شود که مؤلفه‌های تعامل اجتماعی در سطح بالایی قرار دارند چون تفاوت میانگین با ارزش آزمون از صفر بزرگ‌تر و معنی‌دار است یعنی اینکه احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور تهران باعث افزایش تعاملات اجتماعی هر سه گروه ساکنین، عابری و شاغلین شده است و بدین طریق قسمت اول فرضیه اول با اطمینان ۹۵ درصد تأیید می‌گردد.

در ارتباط با فرضیه دوم، نتایج آزمون t-test برای شاخص اقتصادی در سه گروه ساکنین، عابری و شاغلین را نشان می‌دهد که سطح معنی‌داری آزمون در هر سه گروه از سطح خطای ۰/۰۵ کوچک‌تر و تفاوت میانگین با ارزش آزمون از صفر کوچک‌تر می‌باشد یعنی اینکه احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور از نظر هر سه گروه موجب بهبودی در شاخص اقتصادی نشده است؛ بنابراین فرضیه دوم با اطمینان ۹۵ درصد رد می‌گردد.

پژوهش حاضر با پژوهش منصور (۱۳۹۲) در بعد اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور که این نتیجه را بیان می‌کند که فعالیت‌های در نظر گرفته شده برای فضای جمعی پیاده‌راه ۱۷ شهریور به‌عنوان یک پیاده‌راه فرهنگی- آئینی اگرچه ظاهر فرهنگی دارند (کتاب و سی دی فروشی) اما با امور روزمره ویژه فضاهای جمعی موفق، سختی ندارد. فعالیت‌های پیش‌بینی شده تماماً با زندگی روزمره استفاده‌کنندگان عجین نیستند و به نظر می‌رسد فعالیت‌هایی مانند رستوران و یا واحدهای خدمات محلی مناسب‌تر است و همچنین با پژوهش پوراحمد و همکاران (۱۳۹۱) در رابطه با تأثیرات اجتماعی احداث پیاده‌راه که باعث افزایش امنیت، حس تعلق، کاهش آلودگی و غیره می‌شود همسو می‌باشد.

پژوهش رزاقی اصل و همکاران (۱۳۹۲) در بعد اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور با پژوهش حاضر همسو می‌باشد که نتیجه گرفته است کسبه از ناراضی‌ترین طیف از صاحب‌شوندگان در رابطه با تبدیل خیابان به پیاده‌راه بوده است. نمایشگاه‌های اتومبیل که کاربری غالب در پیاده‌راه است با ماهیت پیاده‌راه سازگاری ندارند و از این رو حجم

مهم‌ترین آنها ارائه می‌گردد.

پیشنهادات

- ۱) افزایش امنیت در پیاده‌راه ۱۷ شهریور با تمهیداتی از قبیل، افزایش حضور نیروهای انتظامی بخصوص در شب و زمان‌های خلوت (قرارگیری کانکس پلیس)، برگزاری جشن‌ها و مراسم‌های مختلف در این فضا در جهت جذب بیشتر مردم و افزایش امنیت
- ۲) مشارکت دادن مردم در هرگونه تغییر و تحولی که در پیاده‌راه ۱۷ شهریور انجام می‌شود یا خواهد شد و همچنین تسهیل روندهای اداری و بسترسازی در جهت مشارکت هرچه بیشتر مردم مانند ایجاد نمایشگاه‌های مردمی (صنایع‌دستی و غیره)، تشکیل کارگروهی متشکل از ساکنین، نمایندگان اصناف، انجمن‌های غیرانتفاعی و مسئولین در جهت مشارکت هرچه بیشتر مردم و انعکاس نظرات آنها در راستی بهبود وضعیت پیاده‌راه ۱۷ شهریور
- ۳) رسیدگی به وضعیت کاربری‌های تعطیل و نهایی کردن تکلیف آنها هم در جهت سرزندگی و پویایی فضا و هم در راستای افزایش حضور مردم و همچنین تعریف کاربری‌های جدیدی که باعث رونق کسب‌وکار و افزایش اشتغال‌زایی (براساس نیازها و نظرات ساکنین محل) در پیاده‌راه ۱۷ شهریور خواهد شد.
- ۴) با مرمت و احیای بدنه و بناهای تاریخی موجود در امتداد مسیر و میداين و تأکید بر نقش هویتی پیاده‌راه ۱۷ شهریور، این فضا تبدیل به مقصد (کارکرد اصلی پیاده‌راه‌ها) بیشتر افراد می‌شود نه عبور آنها.

پی‌نوشت‌ها

- 1- Comertler, Seval
- 2- Tankis
- 3- Cowan
- 4- Jacobs, Jane
- 5- Violich
- 6- Roger Trancik
- 7 - Michael Southworth
- 8- Carmona Matthew
- 9- Punter

فهرست منابع

۱. اسماعیل‌زاده، حسن؛ کانونی، رضا؛ سیفی، لیلی؛ و بندانی، سارا. (۱۳۹۴). برنامه ریزی راهبردی مدیریت ترافیک درون‌شهری با تأکید

قابل توجهی از مشتریان خود را از دست داده‌اند. تأمین نیازهای معیشتی در پایین‌ترین رده هرم نیازهای مازلو قرار دارد، بنابراین در صورت عدم تأمین آن، احساس رضایت از شاخص‌های دیگر این پیاده‌راه نیز ممکن نخواهد بود؛ اما در بعد اجتماعی با پژوهش حاضر همسو نیست، رزاقی اصل و همکاران در بعد اجتماعی پیاده‌راه ۱۷ شهریور به این نتیجه رسیده‌اند که در گذشته با توجه به امکان حضور وسایل نقلیه و رونق کاربری‌های موجود، حضور بیشتر مردم در ساعات طولانی‌تری از شبانه‌روز امنیت بیشتری را در خیابان تأمین می‌کرد، با پیاده‌راه شدن خیابان، رکود کاربری‌های تجاری و از دست دادن طیف قابل‌توجهی از استفاده‌کنندگان فضا، امنیت به میزان قابل‌توجهی کاهش پیدا کرده است. ساکنان از نبود احساس امنیت به‌ویژه در ساعات شب ناراضی بودند و پیاده‌راه شدن محور را عامل اصلی آن می‌دانستند؛ اما نتایج پژوهش حاضر حاکی از آن است که هر سه گروه پرسش‌شونده از ابعاد اجتماعی احداث پیاده‌راه بخصوص در بعد امنیت که بعد از احداث پیاده‌راه، امنیت (تمامی ابعاد آن) در این محدوده افزایش پیدا کرده است. برای تقویت هر چه بیشتر وضعیت اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور باید براساس نتایج رگرسیون شاخص‌های امنیت، مشارکت، اشتغال‌زایی، رونق کسب‌وکار، سرزندگی، تسهیل خریدوفروش، حفظ میراث تاریخی و فرهنگی، هویت اجتماعی، ملاقات و گفتگو، فعالیت‌های جمعی، مناسب برای تمام اقشار سنی، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، حس تعلق به ترتیب موردتوجه قرار گرفته و برای تقویت تک‌تک شاخص‌ها اقدام شود. در توضیح بیشتر این امر می‌توان این‌گونه بیان کرد که خیابان ۱۷ شهریور قبل از اینکه تبدیل به پیاده‌راه شود محل فروش اتومبیل و موتورسیکلت بود و ازدحام جمعیتی به‌خصوص خریدوفروش‌کنندگان اتومبیل و موتورسیکلت باعث سلب آرامش و آسایش افراد مراجعه‌کننده به این فضا و همچنین ساکنین شده بودند؛ اما بعد از تبدیل این محور به پیاده‌راه و حذف فروشگاه‌های اتومبیل ابعاد اجتماعی مثل آسایش و آرامش، امنیت و غیره وضعیت بهتری را نشان می‌دهد و از این جهت هر سه گروه نیز از بهبود وضعیت شاخص‌های اجتماعی احساس رضایت می‌کنند؛ اما در وضعیت اقتصادی به دلیل اینکه بالای ۷۰ درصد این مکان محل خریدوفروش اتومبیل و موتورسیکلت بود با پیاده‌راه شدن این محور و حذف این کاربری‌ها باعث شد رونق اقتصادی این مکان تنزل پیدا کند که بعدها با تغییر کاربری‌ها و ایجاد کاربری‌ها جدید سعی در احیای اقتصادی این محور کردند که هنوز هم نتوانسته است پویایی اقتصادی خود را به دست آورند که هر سه گروه مورد پرسش نیز از این امر احساس رضایت نمی‌کردند.

در جهت بهبود وضعیت پیاده‌راه ۱۷ شهریور پیشنهادهای ذیل به‌عنوان

فصلنامه مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، (۲) ۶، ۷۲-۵۵.

۱۵. کارمونا، میتو؛ هیت، تیم، تنراک و استیون تیسدل (۱۳۹۱). مکان‌های عمومی، فضاهای شهری. (مهندسید شکوهی، اسماعیل صالحی، زهرا اهری و فریبا قرایی، مترجمان). چاپ دوم، تهران، انتشارات دانشگاه هنر.

۱۶. کاشانی جو، خشایار. (۱۳۸۹). پیاده‌راه‌ها، از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی. چاپ اول. تهران: انتشارات آذرخش.

۱۷. گلکار، کوروش. (۱۳۸۴). سنجش مکان در طراحی شهری، درآمدی بر تکنیک مکان‌سنجی. دو فصلنامه صفا، (۴۰)، ۴۹-۲۸.

۱۸. لینچ، کوین. (۱۳۸۱). تئوری شکل خوب شهر، ترجمه سیدحسین بحرینی، چاپ دوم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران

۱۹. معینی، سیدمحمد. (۱۳۸۵). افزایش قابلیت پیاده‌مداری، گامی به سوی شهری انسانی‌تر، نشریه هنرهای زیبا، ۲۷، ۱۶-۵.

۲۰. معینی، سیدمهدی. (۱۳۹۲). شهرهای پیاده‌مدار. چاپ سوم. تهران: انتشارات آذرخش.

۲۱. منصوری، مریم السادات. (۱۳۹۲). بعد فراموش‌شده، انسان‌گرایی: ویژگی گم‌شده فضاهای جمعی امروز در تهران (نمونه موردی: پیاده‌راه ۱۷ شهریور). مجله منظر، ۲۴، ۳۵-۳۲.

۲۲. مهندسین مشاور باوند. (الف ۱۳۹۰) حوزه‌های فراگیر، بلافصل و مداخله مستقیم و اسناد فرادست، جلد اول. چاپ اول. تهران: سازمان زیباسازی شهر تهران.

۲۳. مهندسین مشاور باوند. (ب ۱۳۹۰). شناسایی تفصیلی محدوده طرح. جلد دوم، چاپ اول. تهران: سازمان زیباسازی شهر تهران.

۲۴. موسسه میراث فردا (۱۳۹۰). طرح ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث پروژه پیاده‌راه بازار عبدالآباد، به سفارش معاونت اجتماعی و فرهنگی شهرداری منطقه ۱۹ تهران.

25. Carmona, M. (2003). Public spaces, urban spaces. New York: Architectural Press.

26. Comertler, S. (2007). The Impact of Pedestrianization on Residential Property Rental Values. Unpublished doctoral dissertation, University Of Izmir, Izmir

27. Cowan, R. (2005). The Dictionary of Urbanism. Chicago: street Wise Press.

28. Hagelskamp, C. (2003). Please Touch: How Aachen's Public Art Adds to its Public Life, Project For Public Space Newsletter, Retrieved, 2017 from: <https://www.pps.org/article/sep2003aachen>

29. Jacobs, J. (1961). The Death And Life Great American

بر گسترش پیاده‌راه‌ها (مطالعه موردی: بخش مرکزی شهر اردبیل). فصلنامه راهور، ۱۲(۳۲)، ۱۴۰-۱۰۷.

۲. بنتیلی، یان؛ الکک، آلن؛ مورین، پال، مک گلین، سو و اسمیت، گراهام (۱۳۸۵). محیط‌های پاسخده. (مصطفی بهزادفر، مترجم). چاپ دوم، تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.

۳. پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۹۱). راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران. چاپ ششم. تهران: انتشارات وزارت مسکن و شهرسازی.

۴. پوراحمد، احمد؛ حاجی شریفی؛ آرزو؛ و رمضان زاده لسبویی، مهدی. (۱۳۹۱). سنجش و مقایسه کیفیت پیاده‌راه در محله‌های هفت حوض و مقدم شهر تهران. فصلنامه آمایش جغرافیایی فضا، ۶(۲)، ۵۶-۳۷.

۵. تانکس، فرن. (۱۳۹۰). فضا، شهر و نظریه‌های اجتماعی، مناسبات اجتماعی و شکل‌های شهری. (حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی، مترجمان). چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

۶. تیبالدز، فرانسیس. (۱۳۸۷). شهرهای انسان‌محور، بهبود محیط عمومی در شهرهای بزرگ و کوچک. (حسن علی لقای و فیروزه جدلی، مترجمان). چاپ دوم. تهران: انتشارات دانشگاه تهران. (نشر اصلی اثر ۱۹۹۲)

۷. جیکوبز، جین. (۱۳۹۶) مرگ و زندگی شهرهای آمریکایی. (حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی، مترجمان). چاپ چهارم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران

۸. حبیبی، سیدمحسن. (۱۳۸۰). مسیر پیاده‌گردشگری. نشریه هنرهای زیبا، (۹)، ۵۱-۴۳.

۹. رزاقی اصل، سینا؛ خالقی، گلشن؛ و شهبازی، سارا. (۱۳۹۲). بررسی مؤلفه‌های سنجش زیبایی در پیاده‌راه‌های شهری (مطالعه موردی: پیاده‌راه ۱۷ شهریور). مجله معماری و شهرسازی پایدار، ۱ (۲)، ۱۱-۱.

۱۰. رضویان، محمدتقی؛ شمس پویا؛ محمدکاظم؛ و ملاتبارلهی، عبدالله. (۱۳۹۳). کیفیت محیط کالبدی و حس مکان (مورد شناسی: دانشجویان دانشگاه شهید بهشتی تهران). فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری- منطقه‌ای، (۱۰)، ۹۶-۸۷.

۱۱. رنجبر، احسان؛ و رئیس اسماعیلی، فاطمه. (۱۳۸۹). سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران، نمونه موردی: پیاده‌راه صف (سپهسالار) تهران. نشریه هنرهای زیبا، (۴۲)، ۹۳-۸۳.

۱۲. ظاهر، وحید. (۱۳۹۱). بررسی اثرات پیاده‌راه‌سازی در مناطق کلان‌شهری (خیابان دانشکده منطقه ۹ کرج). پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهرری، ری.

۱۳. فکوهی، ناصر. (۱۳۸۳). انسان‌شناسی شهری. چاپ اول. تهران: انتشارات نی.

۱۴. قربانی، رسول؛ و جام کسری، محمد. (۱۳۸۹). جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری، مورد مطالعه پیاده‌راه تربیت تبریز.

- Cities, The Failure of Town Planning, New York: Vintage
30. Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. Journal of Architectural and Planning Research, (17) 4, 344-359
31. Violich, F. (1983) Urban Reading and the Design of Small Urban Places: The Village of Sutivan. Town Planning Review, 54, 41-62. <https://doi.org/10.3828/tpr.54.1.a32h36v52002154g>, Retrieved, 2016.
32. Trancik, R. (1986). Finding lost space: theories of urban design, New York: Van Nostrand Reinhold
33. Southworth, M. (1989). Theory and Practice of Contemporary Urban Design: A Review of Urban Design Plans in the United states. Town Planning Review. 60(4), 369-402 <https://doi.org/10.3828/tpr.60.4.x25357426v2h0431>, Retrieved, 2016.

Social and Economic Effects of Pedestrianization in Tehran from the standpoint of Citizens (Case Study: 17 Shahrivar Pedestrian Path)

*Reza Kanooni**, M.A., Geography and Urban Planning, Shahid Beheshti University of Tehran , Tehran,Iran.

Mohammad Taqi Razvian, Ph.D., Professor, Geography and Urban Planning, Department of Human Geography Shahid Beheshti University of Tehran, Tehran, Iran.

Abstract

Pedestrian paths or trails are allocated to change the residential spaces into a safe and pleasant place for walking. These areas which are mostly considered as a basis and origin, play a central role in promoting social contacts, communication and interaction among citizens. Definitions and indicators in this study are used from the views of experts such as Jean Jacobs, Donald Aplyard, Coleman, Brian Goody and others. In addition to definitions and concepts discussed by theorists in the field, the experiences of different cities and countries in the Pedestrianization are also considered as part of the theoretical foundations of the study. This study aims to examine the social and economic effects of 17 Shahrivar Pedestrian path in Tehran. It has a functional purpose and used a descriptive – analytical method. To collect the required information, documents, library and field studies have been used. In the present study, three types of questionnaires were designed for residents, pedestrians and workers of the 17 Shahrivar Pedestrian path which were analyzed after survey. The sample size of the resident, pedestrians, and working populations were 180790 and 1400000 people and 400 trading units, respectively. According to Cochran sample volume formula, respectively, 383, 384 and 196 questionnaires were computed and distributed using the cluster random sampling method. For final assessment of the reliability of the questionnaire in pre-test, Cronbach's alpha was used which was assessed as excellent for all three groups. Finally, for analysis of the questionnaire, Kolmogorov–Smirnov, single sample and multiple regression tests were used. The findings of the research show that the construction of the 17 Shahrivar pedestrian is closer to its social and tourism goals and most people who use this route are residents of the pedestrian area. The results show that for all three groups, Pedestrian path construction was negative in terms of social aspect, yet regarding the economic aspect, it had a positive effect. The significance level of the test for all components is less than zero, that is, the construction of the pedestrian on 17 Shahrivar has affected all the components of the social index. It is observed that the components of social interaction are at a high level because the average difference with the value of the test is greater and larger than zero, that is, the construction of the pedestrian route on 17 Shahrivar in Tehran has increased the social interactions of all three groups of residents, pedestrians and employed people. In this way, the first part of the first hypothesis are assured with 95% confidence. In relation to the second hypothesis, the results of t-test for the economic index in the three groups of residents, pedestrians and employees indicate that the significance level of the test in each of the three groups is less than 0.05 and the difference between the mean and test value is zero. It means that the construction of the 17 Shahrivar roadway in terms of all three groups did not improve the economic index. Therefore, the second hypothesis is rejected with 95% confidence.

Keywords: Pedestrian path, Pedestrianization, Social and Economic Effects, 17 Shahrivar Pedestrian path Tehran

* Corresponding Author: Email: rezakanooni@yahoo.com