



تحلیلی بر وضعیت پیاده‌راه‌ها در منطقه دوازده تهران با رویکرد بازآفرینی شهری

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۸/۱۲/۶ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۹/۶/۳۰

سمیه رنجبرزاده

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، گروه جغرافیا، واحد یادگار امام خمینی (ره) شهر ری، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران ranjbar81s@yahoo.com

پروانه زویبار*

دانشیار گروه جغرافیا، واحد یادگار امام خمینی (ره) شهر ری، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران (نویسنده مسئول) zivyar@yahoo.com

محسن رنجبر

دانشیار گروه جغرافیا، واحد یادگار امام خمینی (ره) شهر ری، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران dr.mranjbar@gmail.com

چکیده

مقدمه و هدف پژوهش: پیاده راه ابزاری برای فعالیت جمعی بخصوص در ارتباط با اقتصاد شهری، کیفیت محیطی و سلامت اجتماعی است. در همین راستا، یکی از اقداماتی که طی چندین سال گذشته در بازگرداندن اجزا و کارکردهای پیاده‌راه‌ها به مدار کارآمدی در اکثر کشورهای دنیا به کار گرفته شده است، بازآفرینی است. بازآفرینی مجموعه اقدامات هنرمندانه و اندیشیده شده‌ای است که باهدف دادن حیات مجدد به کارکردها و فضاهای شهری در سطوح گوناگون صورت می‌گیرد. هدف اصلی این پژوهش تحلیل وضعیت پیاده راه‌های موجود منطقه ۱۲ تهران با رویکرد بازآفرینی شهری است.

روش پژوهش: پژوهش حاضر از لحاظ هدف، کاربردی از نظر روش، توصیفی - تحلیلی است. برای تجزیه و تحلیل یافته‌ها از نرم‌افزار SPSS و روش تاپسیس بهره گرفته شده است. در این پژوهش برای تعیین پایایی پرسشنامه از روش آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده است؛ که مقدار ضریب آلفای کرونباخ پرسشنامه ۰,۸۵۸ بدست آمد است. یافته‌ها: نتایج حاصل از آزمون T تک نمونه‌ای نشان می‌دهد که در بین ابعاد بازآفرینی بر اساس داده‌های حاصل از پرسشنامه، بعد اقتصادی در وضعیت مطلوب و بعد زیست‌محیطی کمترین امتیاز را در بین ابعاد بازآفرینی از دیدگاه شهروندان منطقه ۱۲ کسب کرده است. از سوی دیگر بر اساس مدل تاپسیس پیاده راه‌های پانزده خرداد، باب همایون، ناصر خسرو در وضعیت مطلوب و پیاده راه‌های صف، صوراسرافیل، داور در این دو بعد عملکردی نیمه موفق و پیاده راه هفده شهریور با توجه به اینکه کاربری‌های اطراف پیاده راه غیرفعال شده و نفوذناپذیری و امنیت اجتماعی محور، حرکت سواره از میدان شهدا تا خیابان صفا بازگشایی شده است، می‌توان گفت این پیاده راه از لحاظ عملکردی ناموفق بوده است.

نتیجه‌گیری: رویکرد پیاده راه سازی در منطقه ۱۲ تهران صرفاً کالبدی و اقتصادی محور می‌باشد و نگرش‌های کل‌گرای و اجتماع محور را به همراه ندارد. در همین راستا، رهیافت نوینی بنام بازآفرینی شهری باید در راستای چاره‌جویی ناپایداری‌های کنونی پیاده راه‌ها باشد.

واژگان کلیدی: پیاده راه‌ها، بازآفرینی شهری، توسعه پایدار، منطقه دوازده

مقدمه

• بخش‌هایی از شهر که خدمات تفریحی و فرهنگی مانند سینما، تئاتر، کتابخانه، موزه و حتی مراکز علمی با تراکم بالا و فاصله کم از یکدیگر قرار گرفته‌اند و جاذب اقشار مختلف مردم هستند.

• بخش‌هایی از بافت مرکزی شهر که نقش مرکز تجاری شهر (CBD) را ایفا نموده و از مشخصه‌های آن ارائه طیف وسیعی از فعالیت‌ها و خدمات موردنیاز شهروندان است.

در همین راستا، یکی از اقداماتی که طی چندین سال گذشته در بازگرداندن اجزا و کارکردهای پیاده‌روها به مدار کارآمدی به کار گرفته شده است، بازآفرینی است. این رویکرد، مجموعه اقداماتی است که باهدف دادن حیات مجدد به کارکردها و فضاهای شهری در سطوح گوناگون صورت می‌گیرد و منجر به انسجام اجتماعی و پایداری در همه ابعاد آن می‌گردد (Sorensen 2004: 14). بازآفرینی به‌طور اساسی یک شیوه برنامه‌ریزی برای معاصر سازی، ارتقا و یکپارچه‌سازی محیط‌های تاریخی با موارد جدید، مدرن و موفق به لحاظ اقتصادی (Said et al, 2013: 9) و درواقع پاسخگویی به مجموعه‌ای خاصی از مسائل و مشکلات است که به‌طور معمول با فقر یا فقدان در ارتباط هستند (Dargan, 2007: 4). بازآفرینی شهری صرفاً در مورد توسعه مجدد مناطق نیست، بلکه به انسجام اجتماعی و پایداری در همه ابعاد آن از جمله صرفه‌جویی انرژی، مدیریت پسماند، توریسم و فرهنگ توجه دارد (Sorensen 2004: 14). بازآفرینی به‌شدت بر ساختارهای نهادی وابسته است که دستور کارهای احیا را پی‌ریزی می‌نمایند (Raco, 2003: 37-55). بازآفرینی پیاده‌روها می‌تواند به‌عنوان محور متمایز و شاخص در امر خاطره‌انگیزی حس تعلق مکان، ایجاد محیطی مأنوس، همچنین نمونه موردی موفق در زمینه جذب گردشگران شهری باشد. در این میان، شهر تهران، دارای بخش مرکزی با نواحی وسیع فرسوده و رو به افول است که نیازمند احیا است. منطقه ۱۲ شهرداری تهران با وجود گسترش‌های جدید شهر، بازهم به‌عنوان قطب سرویس‌دهنده به ساکنان بافت‌های قدیمی، جدید و نوساز عمل می‌کند و سنگین‌ترین بار ترافیک و امور اقتصادی _ تجاری به‌ویژه به سبب ساختار آشفته آن (را متحمل می‌شود) بنابراین به نظر می‌رسد برای ارتقای شرایط بافت منطقه ۱۲، بررسی کلیه ابعاد اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی، کالبدی و... با رویکرد بازآفرینی در

در سال‌های اخیر به دلیل افزایش مشکلات شهری مانند آلودگی هوا، زوال مراکز تاریخی شهرها، افول ارزش‌های بصری، دشواری در رفت‌وآمد (صادقی و اردکانی، ۱۳۹۲: ۱۴) و تأثیر ترافیک بر کیفیت زندگی شهروندان (Hart and Parkhurst, 2011) و سایر مورد بیانگر ضرورت و اهمیت نقش پیاده‌راه‌ها می‌باشد. بر این اساس، پیاده‌راه‌ها جزئی از سرزندگی است که در ترویج محیط پایدار و ایجاد مکانی سرزنده نقش اساسی ایفا می‌کند (Shamsuddin et al, 2012: 169). پیاده‌راه، فضای عمومی است که می‌تواند پیوندهنده تحرک عابر پیاده یا مکانی برای برقراری تعاملات اجتماعی باشد (Anciaesa et al, 2017: 13). به اعتقاد تیبالدز^۱ در پیاده‌راه‌ها زمینه‌های فرهنگی، تاریخی، فراغتی، گردشگری، زندگی مدنی و تبادل دیدگاه‌ها عقاید و نظرات جامعه فراهم می‌شود (تیبالدز، ۱۳۸۵: ۷۶). بر همین مبنا، پیاده‌راه‌ها فضاهای خطی در شهر هستند که با حداکثر نقش اجتماعی شکل می‌گیرند. شهروندان پیاده بر این فضاها تسلط کامل دارند و وسایل حمل‌ونقل موتوری تنها برای خدمات‌رسانی در مواقع خاص در این مکان‌ها تردد می‌کنند (Cohen, 2010: 875). مطالعات اخیر ثابت کرده است که پیاده‌روی بخشی از قابلیت زندگی است برنامه ریزان به‌منظور ارتقاء فضای شهری و محیط‌زیست پایدار (Shamsuddin et al, 2012) از پیاده‌روی، برای رسیدن به هدف خود در ترویج پایداری بهره‌مند می‌شوند. بنابراین، پیاده‌روی به‌عنوان یک ابزار مؤثر به‌منظور افزایش قابلیت زندگی شهری، با بهبود دسترسی، تحرک، ایمنی و محیط‌زیست برای همه شهروندان می‌باشد (N.E.A. Soni, 2016: 139-150).

قابلیت پیاده‌مداری در فضاهای شهری ارتباط مستقیمی با امنیت، دلپذیری و جذابیت محیطی، دسترسی، پیوستگی و تداوم فضایی، ارتباط کاربری زمین و حمل‌ونقل عمومی و مسائلی از این دست دارد. شناسایی نیازهای عابران پیاده از نخستین اقداماتی است که در برنامه‌ریزی برای آن‌ها باید مدنظر قرار گیرد (حقی و دیگران، ۱۳۹۴: ۸۱). به‌طور کلی سه محدوده از شهرها دارای شرایط مناسبی برای ایجاد پیاده‌راه هستند (حقی، ۱۳۹۳: ۲۱).

• محدوده‌های تاریخی که مشخصه‌های ظاهری و فیزیکی آن‌ها امکان جذب گردشگر را دارا است.

پیاده‌راه‌ها نیازمند مدیریت و کارآمدی کلیه سازمان‌ها و نهادها به‌صورت یکپارچه است و بررسی این مسائل و کلیه ابعاد آن با توسعه مناسب از ضرورت و اهمیت خاصی برخوردار است.

بیان مسئله

حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است و بهترین فرصت و مجال برای مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها است که احساس شور و تحرک در زندگی، کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط را به همراه دارد. پیاده‌روی نقش مهمی در ادراک فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت‌های محیط را دارد (عباس زاد و تهری، ۱۳۹۱: ۱-۲). پیاده‌راه ابزاری برای فعالیت جمعی بخصوص در ارتباط با اقتصاد شهری، کیفیت محیطی و سلامت اجتماعی است. در همین راستا، یکی از اقداماتی که طی چندین سال گذشته در بازگرداندن اجزا و کارکردهای پیاده‌راه‌ها به مدار کارآمدی در اکثر کشورهای دنیا به کار گرفته شده است، بازآفرینی است. بازآفرینی مجموعه اقدامات هنرمندانه و اندیشیده شده‌ای است که باهدف دادن حیات مجدد به کارکردها و فضاهای شهری در سطوح گوناگون صورت می‌گیرد. تجربه بازآفرینی شهری حاکی از آن است که اقدامات بازآفرینی گاهی در حد یک پروژه در یک محله یا زیر محله بوده است و گاهی به‌صورت طرحی جامع که همه ابعاد محله، شهری و... را در برمی‌گرفته است. در ایران نیز این رویکرد در مقیاس بسیار کوچک (کف‌سازی یک راسته‌بازار) تا بازسازی پیاده‌سازی همه‌جانبه یک محله مورد عمل قرار گرفته است. با توجه مطالب فوق موضوع بازآفرینی شهری با توجه به ماهیت راهبردی آن می‌تواند پاسخگوی مناسبی پیشروی برنامه‌ریزی شهری تهران معاصر باشد. بازآفرینی شهری به‌عنوان رویکردی مداخله‌گر با نگاه به گذشته و بدون پاک‌سازی (حذف) هویت تاریخی دوره‌های مختلف، به خلق هویتی جدید و متناسب با شرایط زندگی مردمان حاضر می‌پردازد (پوراحمد و همکاران، ۱۳۸۹). در همین راستا، معابر پیاده به‌عنوان بخش مستقلی از فضاهای شهری، چندان موردتوجه قرار نگرفته‌اند. بلکه همیشه به‌منزله تابعی از حرکت سواره‌ها به شمار رفته‌اند و در برنامه‌ریزی‌ها نقش عبوری اتومبیل‌ها بر حرکت انسان‌ها ترجیح داده شده‌اند. از این‌رو، برنامه‌ریزی و طراحی مسیرهای پیاده‌راههای شهری می‌تواند از جمله اقدامات بااهمیت در احیای مراکز

شهری و عاملی برای پر کردن اوقات فراغت و تعاملات اجتماعی و فرهنگی در شهرها باشد (محمدپور زرنندی و امینیان، ۱۳۹۴: ۳). بازآفرینی پیاده‌راه شهری در منطقه ۱۲ شهر تهران می‌تواند به‌عنوان محور متمایز و شاخص در امر خاطره‌انگیزی حس تعلق مکان، ایجاد محیطی مأنوس، همچنین نمونه موردی موفق در زمینه جذب گردشگران شهری در شهر تهران و کشور ایران باشد.

لذا، گسترش روزافزون پدیده شهرنشینی در شهر تهران، تراکم و تمرکز جمعیت در بافت مرکزی شهر و پیاده‌راه‌ها، عوارض و پیامدهای ناشی از حضور و تمرکز شهرنشینان و گردشگران در این مناطق خاص، نیازمند ایجاد امکانات گذران اوقات فراغت و گردشگری است که با افزایش نقش بازآفرینی در محیط‌ها می‌توان حس تعلق در خاطر شهروندان افزایش یابد که این امر نیازمند مدیریت و برنامه‌ریزی مسئولان، شهرسازان و طراحان شهری است. بنابراین، محدوده‌ها و مسیرهای پیاده به‌عنوان عناصری خاطره‌انگیز و هویت‌بخش در شهرهای امروز شناخته می‌شوند. قبلاً شهرها هویت شهری خود را در بناهای بلند، گنبد و تک بناها می‌یافتند. اما امروزه آن‌ها خود را با خیابان‌های پیاده‌شان می‌شناسانند. مسیرهای پیاده توأم با نشانه‌ها و نقاط عطف و تاریخی به‌مثابه مکانی برای قرائت سناریوی شهری و حفظ پایداری خاطره شهر می‌باشند. امروزه با توجه به معضل ترافیک در تهران که به سیمای شهر حال و هوای یک پارکینگ بزرگ را داده و سبب شده است عابران پیاده کمترین سهم استفاده از شهر را داشته باشند، باید گفت که پیاده‌راه‌ها یا پیاده‌راه‌سازی، توجه ویژه‌ای به پدیده شهروندی است و ضمن این‌که می‌تواند فضای شهر را از «خودرو محوری» مطلق خارج کند، سبب رشد فرهنگ پیاده‌روی در شهروندان نیز می‌شود، تا لحظاتی از وابستگی به خودروهای شخصی رها شوند و پیاده‌روی را جزو الزامات زندگی خود بدانند وجود فضاهایی که امکان رفت‌وآمد پیاده‌راه‌ها بیشتر از امکان عبور خودروها است، علاوه بر بهره‌برداری از اوقات فراغت و ایجاد موقعیت‌های خاطره‌انگیز و همچنین تعلق خاطر نسبت به شهر، در جذب گردشگران نیز مؤثر است.

منطقه ۱۲ شهرداری تهران با ۱۶۰۰ هکتار وسعت و ۲۴۱۸۳۱ نفر جمعیت دارد. در این منطقه امر سکونت به‌صورت فزاینده‌ای رو به کاهش است تغییر کاربری در قطعات مسکونی را داشته است، منطقه ۱۲ با تراکم فعالیت‌های تجاری و اداری روبرو است و بیش از ۸۰

پیشینه تحقیق

کانونی و رضویان (۱۳۹۷)، در مقاله با عنوان «اثرات اجتماعی و اقتصادی پیاده راه‌سازی در شهر تهران از دیدگاه شهروندان (مطالعه موردی: پیاده راه ۱۷ شهرپور) به این نتیجه رسیدند که از نظر سه گروه مورد مطالعه احداث پیاده راه در بعد اجتماعی مثبت بوده است ولی در بعد اقتصادی تأثیر مثبتی نداشته است. موسوی و دیگران (۱۳۹۷)، مقاله‌ای با عنوان «نقش پیاده راه‌سازی در ارتقاء کیفیت اجتماعی شهر تهران. مطالعه موردی: پیاده راه هفده شهرپور» را مورد بررسی قرار دادند. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که از بین متغیرهای مستقل پژوهش، تنها عامل خوانایی با کیفیت فضای شهری پیاده راه هفده شهرپور در ارتباط معنادار بوده است و دو متغیر سرزندگی و نفوذپذیری هنوز در پیاده‌راه هفده شهرپور به عنوان عوامل اثرگذار بر تعاملات اجتماعی بین مردم مؤثر نبوده و برای ارتقاء فضای اجتماعی این پیاده‌راه توجه به این عوامل لازم و ضروری است. فنی و شیرزادی (۱۳۹۷)، در پژوهشی تحت عنوان تحلیل عوامل موثر بر بازآفرینی فضاهای تاریخی شهر میدان مشق در شهر تهران به این نتیجه رسیدند که برپایه تعیین ضرایب ۴۰ متغیر مورد بررسی، متغیرهای فعالیت‌های فرهنگی-هنری، فعالیت‌های غیررسمی، زندگی شبانه، فعالیت‌های گردشگری و تفریحی مقیاس کارکردی، نورپردازی، مبلمان شهری، بسته و محدود بودن فضا، تأثیر چیدمان عناصر فضا در ارتباط و تعامل میان افراد، نظارت و امنیت، حضور افراد، چشم‌اندازها و مناظر، خاطره انگیزی فضا، بر بازآفرینی و احیاء کارکردی میدان مشق مؤثر هستند. استانگل^۲ (۲۰۱۱) در پژوهشی با عنوان «برنامه‌ریزی حرکت عابر پیاده در آمریکا» به هفده جنبه برنامه‌ریزی عابر پیاده اشاره می‌کند. وی مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار را پیوستگی شبکه عابر پیاده، زیرساخت‌ها، کاربری‌های موردنیاز پیاده‌ها، اتصال به شبکه حمل‌ونقل عمومی و اختلاط کاربری‌ها معرفی می‌کند. پاراجولی^۴ و پوجانی^۵ (۲۰۱۷) در مقاله‌ای با عنوان: موانع پیاده راه‌سازی در مراکز شهری به نتایج زیر دست یافتند که موانع پیاده‌راه‌سازی مراکز شهر را در دو حالت متضاد، یکی در یک شهر شمالی (بریزبن، استرالیا) و دیگری در یک شهر جهانی جنوبی (کاتماندو، نپال) بررسی می‌کند. از نظر ایشان تفاوت‌هایی در موانع عبور عابر پیاده نیز وجود دارد. موانع شامل موارد زیر است: (۱) مخالفت ساکنان و رانندگان؛ (۲) مخالفت تجار محلی. (۳) بهبود هزینه؛ (۴) دسترسی

درصد کارکردهای تجاری، اداری، حکومتی، کارگاهی و انبار و بیش از ۵۰ درصد کارکردهای فرهنگی-مذهبی و پذیرایی نقش شهری و فراشهری دارند. ۳۳۸ هکتار از وسعت منطقه را شبکه راه‌ها پوشش می‌دهد که حدود ۲۱ درصد سطح منطقه را شبکه ارتباطی پوشانده که ۳۶ درصد آن شریانی و ۴۶ درصد آن محلی است. نظام حرکت در منطقه با عدم تعادل روبروست، محورهای عبوری آن با تراکم تردد سواره مواجه و از هم‌گسیخته‌اند در مقابل بافت‌های قدیمی و تاریخی به‌صورت بلوک‌های شهری محصور درگذرهای شریانی نفوذپذیری سواره ضعیفی دارند به‌رغم وجود شبکه‌های معابر و پیاده‌راه‌هایی نظیر راسته‌ها، دالان‌ها و گذرها در محدوده بافت قدیمی شهر، به دلیل حاکمیت نگرش مدرنیستی در فضاهای شهری و حضور پررنگ اتومبیل‌ها، تراکم خطوط اتوبوس و تمرکز ایستگاه‌های اصلی و پایانه‌های منطقه، مشکلات ترافیک، آلودگی هوا فراوان در این منطقه به‌اندازه کافی به مقوله احیا و ساماندهی این بخش از بافت شهری نشده است. تغییر نوع وسایل تردد همگانی و تکمیل خطوط مترو و تراموا باید تسریع گردد و ایجاد یک شبکه گذرهای امن و پرجاذبه برای حرکت پیاده از ضرورت‌های منطقه ۱۲ مرکز تاریخی کلان‌شهر تهران است. سلطه تدریجی حرکت سواره‌روها بر فضاها و معابر شهری، برنامه‌ریزان و طراحان شهری را از مقیاس‌ها و نیازهای انسان در پیاده‌راه‌ها، دور ساخته و در نتیجه، از ارزش‌ها و جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری بخش مرکزی تهران، کاسته شد. تداوم چنین روندی باعث شد حیات مدنی فضاهای شهری این منطقه به دلیل تقابل تاریخی باسنت و مدرنیته ناقص، بی‌هویت و فاقد شادابی و نشاط گردد. بدین ترتیب، عدم حضور مؤثر مردم در شهر به‌عنوان عابر پیاده، به معنای از دست رفتن مفهوم مدنی شهر و افت کیفیت زندگی شهری است؛ بنابراین به‌منظور حفظ بافت باارزش تاریخی منطقه ۱۲ و ساماندهی مسیرهای پیاده توجه کرد. از همین رو تحقیق حاضر نیازمند برنامه‌ریزی و مدیریت کارآمد با رویکرد بازآفرینی است تا از وجود فضاهایی مانند پیاده راه‌ها در منطقه دوازده به نحوه مطلوبی استفاده کرد و زمینه پایداری و مقدمه رسیدن به آن نیازمند برنامه‌ریزی مشارکتی و بازآفرینی رادیکال است.

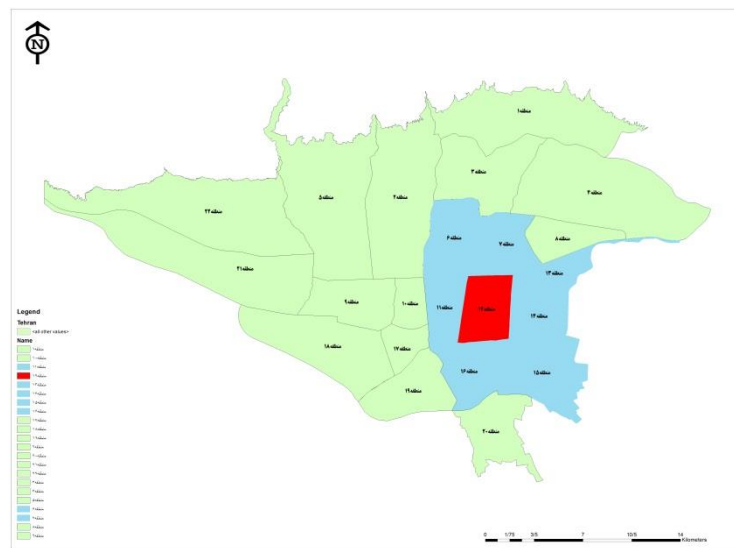
این پژوهش، از لحاظ هدف از نوع کاربردی و از لحاظ روش توصیفی-تحلیلی است. روش مورد استفاده در این مطالعه از آزمون تی تک نمونه‌ای می‌باشد. روش جمع‌آوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای و اسنادی بوده و همچنین در روش میدانی از ابزار پرسشنامه در قالب طیف لیکرت پنج گزینه‌ای (خیلی زیاد، زیاد، متوسط، کم، خیلی کم) استفاده شده است. جامعه آماری مشتمل بر ۳۸۴ نفر بر اساس جمعیت منطقه ۱۲ که برابر با ۲۴۱۸۳۱ نفر در آخرین سرشماری می‌باشد، به دست آمده است و روش نمونه‌گیری این پژوهش به صورت تصادفی ساده می‌باشد. در این پژوهش برای تعیین پایایی پرسشنامه از روش آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده است؛ که مقدار ضریب آلفای کرونباخ پرسشنامه ۰،۸۵۸ بدست آمد که با توجه به اینکه ضریب آلفای کرونباخ، بیشتر از ۰،۷ است لذا می‌توان نتیجه گرفت که پرسشنامه تدوین شده، از پایایی مطلوبی برخوردار می‌باشد.

شناخت محدوده

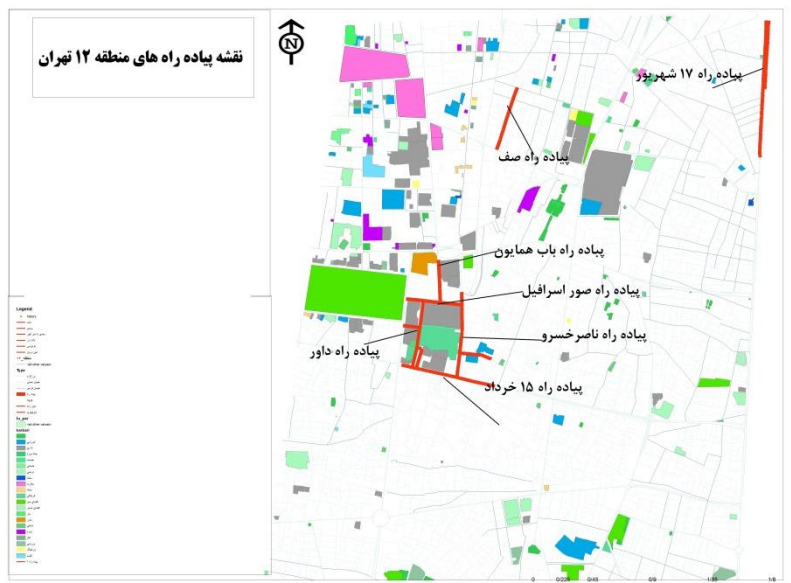
منطقه ۱۲، از مناطق قدیمی شهر تهران محسوب می‌شود که به قلب تهران معروف است و با مساحت ۱۶/۹۱ کیلومترمربع شامل ۶ ناحیه و ۱۳ محله می‌باشد. این منطقه از شمال با مناطق ۶ و ۷، از غرب با منطقه ۱۱، از شرق با مناطق ۱۳، ۱۴ و ۱۵ و از جنوب با مناطق ۱۵ و ۱۶ همجوار است. (نقشه شماره ۱).

به وسایل نقلیه تحویل. (۵) مدیریت حمل و نقل و پارکینگ جایگزین؛ (۶) حمایت نهادی و سیاسی. این نوع موانع مطمئناً مختص این دو شهر نیست. به احتمال زیاد، موضوعات مشابه در سایر شهرهای جهانی شمال و گلوب جنوبی جنوبی نیز مشاهده می‌شود. واضح است که موانع سیاسی، نهادی و اجتماعی مهمتر از موانع فنی و مالی است. فرهنگ غالب ماشین مسئول عدم تعهد عمومی به عابر پیاده است. یاسین^۶ (۲۰۱۹) مقاله‌ای با عنوان شهر قابل زندگی: رویکردی برای پیاده‌راه‌سازی از طریق شهرسازی تاکتیکی، را مورد بررسی قرار دادند. در این پژوهش ایشان رویکردهای گذشته را برای پیاده‌راه‌سازی در بررسی جهانی تجزیه و تحلیل می‌کند و یک رویکرد عملی خلاقانه برای پیاده‌راه‌سازی را برای رسیدن به اهداف زیر معرفی می‌کند: (۱) ابزاری برای شکستن انواع مختلف موانعی که ممکن است با اجرای آن روبرو شوند، (۲) تاکتیکی برای جذب مجدد مردم به هسته شهر و محیط قابل پیمایش آن و درنهایت، (۳) احیای قابلیت زندگی در این شهر. توسعه شهری پایدار آن. از این منظر، با جوانسازی هسته اصلی یک شهر، می‌توان زنده ماندن کل شهر را احیا کرد و باعث ایجاد یک توسعه پایدار شهری از طریق شهرسازی تاکتیکی خلاق شد.

روش تحقیق



نقشه ۱: موقعیت منطقه ۱۲



نقشه ۲: پیاده راه های منطقه ۱۲

آمارسال ۱۳۹۵ تغییرات جمعیتی در منطقه ۱۲، به رغم رشد عمومی جمعیت شهر تهران، روندی کاهنده داشته است تا حدی که جمعیت منطقه از ۳۰۱۷۰۱ نفر در سال ۱۳۵۹ تا آخرین سرشماری در سال ۱۳۹۰، به ۲۵۰۱۸۸ و در سال ۱۳۹۵ به ۲۴۱۸۳۱ نفر کاهش یافته است این گریز پرشتاب جمعیت در حالی رخ داده که شهر تهران با نرخ رشد سالانه گویای ۱/۳۶- درصد دائماً بر جمعیت خود افزوده است. روند جمعیتی تهران و نرخ رشد آن در جدول شماره ۳ این امر می باشد. منطقه ۱۲ از زمان تقسیم بندی بیست گانه مناطق در شهر تهران یعنی از سال ۱۳۵۹ دارای ۳۰۱۷۰۱ نفر جمعیت در سطح کل منطقه ها بوده است که در سال ۱۳۶۵ با حدود ۷۱۰۴۴ نفر کاهش به ۲۳۰۶۵۷ نفر رسیده است. این روند کاهشی تا سال ۱۳۷۵ نیز ادامه یافته به گونه ای که

این منطقه از شمال به خیابان انقلاب، از غرب به خیابان حافظ و خیابان وحدت اسلامی و از جنوب به خیابان شوش و از شرق به خیابان ۱۷ شهریور و اتوبان شهید محلاتی محدود می شود. این منطقه دارای ۵۶,۳۹ کیلومتر معابر شریانی، ۶۹,۱۹ کیلومتر معابر جمع و پخش کننده محلی، ۴ پایانه اتوبوس رانی و تاکسی رانی درون شهری، ۵ کیلومتر مسیر دوچرخه سواری، ۴,۳۲ کیلومتر پیاده راه (نقشه ۲)، ۱۹۲ ایستگاه تاکسی و اتوبوس و دارای ظرفیت پارکینگ ۷۷۰۰ خودرو است.

منطقه ۱۲ از لحاظ جمعیتی با توجه به اینکه قطب تجاری- اقتصادی شهر می باشد، به دو بخش جمعیتی قابل دسته بندی است: الف- جمعیت ساکن: جمعیتی که به طور دائم در منطقه سکونت دارد. ب- جمعیت شناور یا جمعیتی که به واسطه موقعیت منطقه و سفرهای درون شهری در محدوده منطقه حضور می یابند. جمعیت منطقه بر اساس آمار سرشماری سال ۱۳۹۵ برابر ۲۴۱۸۳۱ نفر می باشد.

جدول ۱: مقایسه جمعیت و رشد آن طی سال های ۱۳۹۵-۱۳۵۹ در شهر تهران و منطقه ۱۲

شهر	۱۳۵۹	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۵	۱۳۹۰	۱۳۹۵	رشد ۶۵ الی ۷۵	رشد ۷۵ الی ۸۵	رشد ۸۵ الی ۹۰	رشد ۹۰ الی ۹۵
تهران	۵۴۴۴۱۲۳	۶۰۴۲۵۸۴	۶۷۵۸۸۴۵	۷۷۹۷۵۲۰	۸۲۴۴۵۳۵	۸۷۳۷۵۱۰	۱/۷۵	۱/۱۳	۱/۴۴	۱/۱۲
منطقه ۱۲	۳۰۱۷۰۱	۲۳۰۶۵۷	۱۸۹۶۲۵	۲۴۸۰۴۸	۲۵۰۱۸۸	۲۴۱۸۳۱	۴/۳۸	۱/۹۴	۲/۲۳	۰/۱۰

مآخذ: یافته های تحقیق

جمعیت منطقه در سال ۱۳۷۵ معادل ۱۸۹۶۲۵ نفر بوده است. بدین ترتیب متوسط رشد سالیانه جمعیت در کل منطقه مورد مطالعه، طی دوره ۱۶ ساله ۲۸/۶ درصد بوده است حال با اضافه شدن جمعیت آماری سال ۱۳۸۵ جمعیت منطقه به ۲۴۸۰۴۸ نفر رسید. در ادامه ذکر این نکته ضروری است که منطقه ۱۲ در دهه ۱۳۷۵ از ۱۹ محله و ۵ ناحیه تشکیل شده است که در سال ۱۳۶۵ به ۴۳۱۹۵ نفر کاهش یافته است. این روند کاهشی تا سال ۱۳۷۵ نیز ادامه یافته به گونه‌ای که جمعیت منطقه در سال ۱۳۷۵ معادل ۳۴۸۱۸ نفر بوده است. این تعداد رقمی در حدود ۷۷۰۴ هزار نفر مرد و ۶۴۱۷ نفر زن را به خود اختصاص داده است. همان‌طور که آمار و ارقام نشان می‌دهد محدوده مورد بررسی در سال ۱۳۸۵ تحت تاثیر تحولات ذکر شده، افزایش جمعیت داشته است. علیرغم نرخ رشد مثبت جمعیت در کل شهر تهران، متوسط رشد سالیانه منطقه ۱۲ تا سال ۱۳۹۰ با روندی کاهشی روبرو بوده است یعنی با وجود افزایش جمعیت در منطقه و ناحیه مورد مطالعه در این دهه اخیر، ولی کاهش رشد جمعیت همچنان ادامه دارد.

یافته های پژوهش

سنجش ابعاد چهارگانه و شاخص کل بازآفرینی از دیدگاه ساکنان منطقه ۱۲ شهرداری تهران (T تک نمونه‌ای)

آزمون T تک نمونه‌ای زمانی مورد استفاده قرار می‌گیرد که یک نمونه از جامعه وجود دارد و محقق بخواهد میانگین آن را با یک حالت معمول و رایج استاندارد و یا حتی یک عدد مورد انتظار مقایسه کند (نایبی، ۱۳۸۸: ۱۹)؛ به عبارت دیگر، زمانی که محقق قصد داشته باشد میانگین یک متغیر در پژوهش را با یک میانگین تعیین شده مقایسه کند از آزمون t تک نمونه‌ای بهره می‌گیرد (کریمی، ۱۳۹۴: ۲۲۲). در این تحقیق برای آزمون T میانگین نمونه را با مقدار (۳) که مقدار متوسط در نظر گرفته شده است مورد مقایسه قرار می‌گیرد. چنانچه میانگین هر کدام از ابعاد تحقیق بیشتر از مقدار ۳ باشد و دارای اختلاف معنی‌داری با این مقدار تعیین شده باشد ($P < .05$)، نشان می‌دهد که سطح بازآفرینی رضایت‌بخش است.

۱- سنجش ابعاد اجتماعی (T تک نمونه‌ای)

برای سنجش سطح رضایت بعد اجتماعی بازآفرینی از ۱۴ شاخص استفاده شده است. در این قسمت با استفاده از آزمون T تک نمونه‌ای به سنجش بعد اجتماعی بازآفرینی پرداخته شده است. نتایج این آزمون نشان می‌دهد که معناداری همه‌ی شاخص‌ها در سطح ۹۵٪ است. جدول شماره ۲ سطح رضایتمندی از شاخص‌های اجتماعی را نشان می‌دهد.

جدول ۲: آزمون T تک نمونه‌ای سطح رضایتمندی از شاخص‌های اجتماعی

ارزش آزمون = ۳				
شاخص	T	درجه آزادی	سطح معناداری	میانگین
تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها منجر به محافظت و ارتقای ارزشی مرکز تاریخی می‌شود؟	-۹,۷۰۵	۳۹۰	.۰۰۰	۲,۴۳۲
بازآفرینی پیاده راه‌ها تا چه حد در توسعه فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی شهری مؤثرند؟	-۴,۴۴۸	۳۹۵	.۰۰۰	۲,۷۵۷
توسعه پیاده راه‌ها تا چه میزان در جلوگیری از ناهنجاری‌های اجتماعی مؤثر است؟	-۳,۲۷۸	۳۹۵	.۰۰۱	۲,۸۰۰
توسعه امنیت اجتماعی تا چه میزان متأثر از بازآفرینی پیاده راه‌های شهری است؟	-۷,۴۷۶	۳۹۰	.۰۰۰	۲,۵۰۳
سرزندگی حیات و نشاط شهری تا چه میزان متأثر از بازآفرینی پیاده راه‌های شهری است؟	-۳,۲۰۶	۳۸۴	.۰۰۱	۲,۷۹۷
عدالت اجتماعی شهری تا چه حد متأثر از بازآفرینی پیاده راه‌های شهری است؟	-۹,۶۴۴	۳۹۱	.۰۰۰	۲,۴۵۴
تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در گسترش تعاملات اجتماعی مؤثر است؟	-۱۱,۶۸۰	۳۸۷	.۰۰۰	۲,۳۴۵
تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها می‌تواند در ترویج پیاده‌روی شهروندان مؤثر است؟	-۵,۹۶۸	۳۷۴	.۰۰۰	۲,۶۰۰
تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در بهبود انسجام اجتماعی مؤثر است؟	۹,۶۱۰	۳۸۸	.۰۰۰	۳,۶۸۳
تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در کاهش استرس‌ها و اضطراب‌های ناشی از فشاری زندگی شهری مؤثر است؟	-۵,۲۰۵	۳۶۹	.۰۰۰	۲,۶۸۳۸
تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در ارتقای هویت شهری مؤثر است؟	-۲,۴۳۸	۳۵۹	.۰۰۰	۲,۸۵۲۸
آیا بازآفرینی پیاده راه‌ها در ارتقا و بهبود سرزندگی تأثیر دارد؟	-۷,۱۷۴	۳۵۸	.۰۰۰	۲,۵۷۶۶
تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در امکانات رفاهی تأثیر دارد؟	-۹۷۶	۳۵۴	.۰۰۰	۲,۹۳۸۰
تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها می‌تواند در حضور زنان و کودکان مؤثر باشد؟	-۸,۰۷۱	۳۶۰	.۰۰۰	۲,۵۶۷۹

مأخذ: یافته‌های تحقیق



جدول ۳: آزمون T تک نمونه‌ای سطح رضایتمندی از بعد اجتماعی

سطح معناداری ۹۵٪		اختلاف میانگین	سطح معناداری	درجه آزادی	T	بعد
بیشترین	کمترین					
-۰.۳۰۵۰	-۰.۴۲۳۹	-۰.۳۶۴۴۴	۰.۰۰	۳۹۹	-۱۲.۰۵۸	
میانگین مشاهده شده ۲,۶۳۵۶			انحراف معیار ۰,۶۰۴۴۶		اجتماعی	

مآخذ: یافته‌های تحقیق

به‌طور کلی با توجه به نرخ بالای بیکاری در شهر تهران در هر پنج شاخص رضایتمندی ساکنین در وضعیت نامطلوب شدیدی قرار دارد. جدول (۴) سطح رضایتمندی از شاخص‌های اقتصادی را نشان می‌دهد.

با ترکیب میانگین تمامی شاخص‌های بعد اقتصادی و محاسبه متوسط سطح رضایت که معادل ۱,۹۸ به دست آمد و مقایسه آن با متوسط سطح رضایت (۳)، که نشان از اختلاف میانگین ۱,۰۱۱- دارد؛ بیانگر این نکته است که رضایت از شاخص‌های اقتصادی در سطح پایین‌تر از متوسط ارزیابی می‌شود. از آنجایی که سطح معناداری محاسبه شده کل کمتر از ۰.۰۵٪ است فرض پایین بودن رضایت از بعد اقتصادی در محدوده مورد مطالعه پذیرفتنی است. علت این شرایط را باید در نیروی جوان مهاجرت کرده به این محدوده از شهر تهران و نرخ بالای بیکاری دانست. جدول (۵) سطح رضایتمندی از بعد اقتصادی را نشان می‌دهد.

با ترکیب داده‌های تمامی شاخص‌های ابعاد اجتماعی و محاسبه متوسط سطح رضایت که معادل ۲,۶۳ به دست آمد و مقایسه آن با متوسط سطح رضایت (۳)، بیانگر این نکته است که رضایت از شاخص‌های اجتماعی در سطح پایین‌تر از متوسط ارزیابی می‌شود. با توجه به این که معناداری محاسبه شده کل کمتر از ۰.۰۵٪ است فرض پایین بودن رضایت از ابعاد اجتماعی در محدوده مورد مطالعه پذیرفتنی است. جدول (شماره ۳) سطح رضایتمندی از بعد اجتماعی را نشان می‌دهد.

۲- سنجش ابعاد اقتصادی بازآفرینی (T تک نمونه‌ای)

برای سنجش سطح رضایت بعد اقتصادی بازآفرینی از ۵ شاخص استفاده شده است. در این قسمت با استفاده از آزمون T تک نمونه‌ای به سنجش بعد اقتصادی پرداخته شده است. نتایج این آزمون نشان می‌دهد که معناداری همه‌ی شاخص‌ها در سطح ۹۵٪ است؛ و

جدول ۴: آزمون T تک نمونه‌ای سطح رضایتمندی از شاخص‌های اقتصادی

اختلاف میانگین		سطح معناداری	درجه آزادی	T	شاخص
بیشترین	کمترین				
-۰.۹۷۲۲۲	۰.۰۲۷	۰.۰۰	۳۹۵	-۱۹,۹۷۱	بازآفرینی پیاده راه‌های شهری تا چه حد در تنوع اقتصادی و کسب‌وکار فضاهای شهری مؤثرند؟
-۰.۹۳۱۴۷	۰.۰۶۸	۰.۰۰	۳۹۳	-۱۷,۸۶۱	بازآفرینی پیاده راه‌ها در کاهش هزینه‌های زیرساختی تا چه میزان مؤثر است؟
-۰.۸۷۹۸۰	۰.۱۲۰	۰.۰۰	۳۹۰	-۱۴,۸۷۶	تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در روند کسب‌وکار واحدهای اقتصادی دارد؟
-۱,۰۹۸۴۵	۱,۹۰۱	۰.۰۰	۳۸۵	-۲۱,۶۵۸	تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در افزایش گردشگری و توریسم برای افزایش درآمد مؤثر است؟
-۰.۶۱۷۸۲	۰.۳۸۲۲	۰.۰۰	۳۴۷	-۱۰,۰۵۲	تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در بهبود زیرساخت‌ها و تسهیلات مورد نیاز مؤثر است؟

مآخذ: یافته‌های تحقیق

جدول ۵: آزمون T تک نمونه‌ای سطح رضایتمندی از بعد اقتصادی

سطح معناداری ۹۵٪		اختلاف میانگین	سطح معناداری	درجه آزادی	T	بعد
بیشترین	کمترین					
-۰.۹۳۲۱	-۱.۰۹۱۶	-۱.۰۱۱۸۸	.۰۰۰	۳۹۹	-۲۴.۹۵۰	اقتصادی
میانگین مشاهده شده ۱,۹۸۸۱			انحراف معیار ۰,۸۱۱۱۲			

مأخذ: یافته‌های تحقیق

۳- سنجش ابعاد کالبدی بازآفرینی (T تک نمونه‌ای) برای سنجش سطح رضایت در بعد کالبدی از ۱۰ شاخص استفاده شده است. در این قسمت با استفاده از آزمون T تک نمونه‌ای به سنجش بعد کالبدی پرداخته شده است. نتایج این آزمون نشان می‌دهد که معناداری همه‌ی شاخص‌ها در سطح ۹۵٪ است؛ و به‌طور کلی با توجه به میزان بالای فرسودگی در محدوده بخش مرکزی در هر ۱۰ شاخص رضایتمندی ساکنین در وضعیت نامطلوبی قرار دارد. جدول (۶) آزمون T تک نمونه‌ای نشان‌دهنده سطح رضایتمندی از شاخص‌های کالبدی است.

با ترکیب میانگین تمامی شاخص‌های بعد کالبدی و محاسبه متوسط سطح رضایت که معادل ۲,۳۷ به دست آمد و مقایسه آن با متوسط سطح رضایتمندی (۳) که نشان از اختلاف منفی با میانگین شاخص‌ها است، در نتیجه رضایت از شاخص‌های کالبدی در سطح پایین-تری از سطح متوسط ارزیابی می‌شود؛ و با توجه به این‌که معناداری محاسبه شده کل کمتر از آلفای ۰.۰۵ است فرض پایین بودن رضایت از بعد کالبدی در محدوده مورد مطالعه پذیرفتنی است. جدول (۷) سطح رضایتمندی از شاخص‌های کالبدی را نشان می‌دهد.

جدول ۶: آزمون T تک نمونه‌ای سطح رضایتمندی از شاخص‌های کالبدی

اختلاف میانگین		سطح معناداری	درجه آزادی	T	شاخص
بیشترین	کمترین				
-۰.۶۹۱۵۲	۲,۳۰۸۵	.۰۰۰	۳۸۸	-۱۲,۹۱۱	تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها منجر به بهبود سیمای بصری فضاهای شهری منجر می‌شود؟
-۰.۶۵۸۸۵	۲,۳۴۱۱	.۰۰۰	۳۸۳	-۱۲,۱۸۰	کاهش بار ترافیکی تا چه میزان ناشی از بازآفرینی پیاده راه‌های شهری است؟
-۰.۳۳۷۶۶	۲,۶۶۲۳	.۰۰۰	۳۸۴	-۵,۸۰۶	ساماندهی مبلمان شهری در پیاده راه‌های شهری تا چه حد در بازآفرینی فضاهای مورد مطالعه اثرگذار است؟
-۰.۶۳۹۴۷	۲,۲۶۰۵	.۰۰۰	۳۷۹	-۱۰,۹۴۵	بهسازی کف پیاده راه‌ها تا چه حد میزان در بازآفرینی موفق است؟
-۰.۴۸۹۵۸	۲,۵۱۰۴	.۰۰۰	۳۸۳	-۹,۱۸۴	تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها محلی برای برگزاری جشنواره‌های سالانه محلی مؤثر است؟
-۰.۳۷۳۶۸	۲,۳۲۶۳	.۰۰۰	۳۷۹	-۱۱,۹۷۹	تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها محلی برای برگزاری جشنواره‌های سالانه محلی مؤثر است؟
-۰.۳۷۱۷۳	۲,۶۲۸۳	.۰۰۰	۳۸۱	-۶,۵۴۷	تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در طراحی خوب و باکیفیت در محدوده مورد مطالعه مؤثر است؟
-۰.۵۹۹۴۷	۲,۴۰۰۵	.۰۰۰	۳۷۶	-۱۰,۹۸۰	تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در پیوستگی و عرض پیاده‌روها مؤثر است؟
-۰.۶۹۱۲۹	۲,۳۰۸۷	.۰۰۰	۳۷۸	-۱۲,۸۱۵	تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها می‌تواند از عبور مرور غیرقانونی خودروهای شخصی و موتورسیکلت مؤثر واقع گردد؟
-۰.۴۲۷۰۳	۲,۵۷۳۰	.۰۰۰	۳۶۹	-۶,۷۰۰	تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها از ممانعت تداخل ترافیک سواره و پیاده با یکدیگر مؤثر است؟

مأخذ: یافته‌های تحقیق

جدول ۷: آزمون T تک نمونه‌ای سطح رضایتمندی از بعد کالبدی

سطح معناداری ۹۵٪		اختلاف میانگین	سطح معناداری	درجه آزادی	T	بعد
بیشترین	کمترین					
-۵۵۰۸	-۷۰۳۰	-۶۲۶۸۸	۰۰۰	۳۹۰	-۱۶,۱۸۹	کالبدی
میانگین مشاهده شده ۲,۳۷۳۱			انحراف معیار ۰,۷۶۵۶۷			

مآخذ: یافته‌های تحقیق

با ترکیب میانگین تمامی شاخص‌های بعد زیست-

محیطی و محاسبه متوسط سطح رضایت که معادل ۲,۳۳ به دست آمد و مقایسه آن با متوسط سطح رضایتمندی (۳) که نشان از اختلاف منفی با میانگین شاخص‌ها است، در نتیجه رضایت از شاخص‌های زیست-محیطی در سطح پایین‌تری از سطح متوسط ارزیابی می‌شود؛ و با توجه به این که معناداری محاسبه شده کل کمتر از آلفای ۰.۰۵ است فرض پایین بودن رضایت از بعد زیست‌محیطی در محدوده مورد مطالعه پذیرفتنی است. جدول (۹) سطح رضایتمندی از بعد زیست‌محیطی را نشان می‌دهد.

۴- سنجش ابعاد زیست‌محیطی (T تک نمونه‌ای)

برای سنجش سطح رضایت در بعد زیست‌محیطی از ۷ شاخص استفاده شده است. محاسبات حاصل از T تک نمونه که برای تعیین وضعیت رضایتمندی ساکنین از بعد زیست‌محیطی انجام گرفته است بیانگر آن است که معناداری همه‌ی شاخص‌ها در سطح ۹۵٪ است؛ و به‌طور کلی با توجه به حجم کیفیت زیست‌محیطی در محدوده بخش مرکزی در هر ۷ شاخص رضایتمندی ساکنین در وضعیت نامطلوبی قرار دارد. جدول (۸) سطح رضایتمندی از شاخص‌های زیست‌محیطی را نشان می‌دهد.

جدول ۸: آزمون T تک نمونه‌ای سطح رضایتمندی از شاخص‌های زیست‌محیطی

سطح معناداری ۹۵٪		اختلاف میانگین	سطح معناداری	درجه آزادی	T	شاخص
بیشترین	کمترین					
-۶۲۸۷۳	۲,۳۷۱۲	۰۰۰	۳۶۸	-۱۰,۷۷۷		تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها منجر به کاهش آلودگی زیست‌محیطی فضاهای شهری منجر می‌شود؟
-۶۳۵۲۶	۲,۳۶۴۶	۰۰۰	۳۶۱	-۱۱,۶۰۳		سلامت و بهداشت جسمانی و روحی تا چه حدی می‌تواند متأثر از بازآفرینی پیاده راه‌های شهری باشد؟
-۱,۰۰۸۲۴	۱,۹۹۱۸	۰۰۰	۳۶۳	-۱۸,۸۷۶		تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در حفظ تنوع زیستی مؤثر است؟
-۵۰۰۰۰	۲,۵۰۰۰	۰۰۰	۳۵۷	-۷,۸۲۷		تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای مؤثر است؟
-۲,۵۶۱۳	۲,۷۴۳۹	۰۰۰	۳۶۶	-۳,۶۴۹		تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در بهبود پوشش گیاهی و فضای سبز مؤثر است؟
-۶۹۵۰۵	۲,۳۰۴۹	۰۰۰	۳۶۳	-۱۱,۸۶۹		تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در پایداری زیست‌محیطی مؤثر است؟
-۲۰۳۲۵	۲,۷۹۶۷	۰۰۰	۳۶۸	-۳,۶۵۶		تا چه میزان بازآفرینی پیاده راه‌ها در کاهش آلودگی صوتی مؤثر است؟

مآخذ: یافته‌های تحقیق

جدول ۹: آزمون T تک نمونه‌ای سطح رضایتمندی از بعد زیست‌محیطی

سطح معناداری ۹۵٪		اختلاف میانگین	سطح معناداری	درجه آزادی	T	بعد
بیشترین	کمترین					
-۵۹۵۵	-۷۳۵۲	-۶۶۵۳۲	۰۰۰	۳۷۰	-۱۸,۷۲۸	زیست‌محیطی
میانگین مشاهده شده ۲,۳۳۴۷			انحراف معیار ۰,۶۸۴۲۸			

مآخذ: یافته‌های تحقیق

جدول ۱۰: آزمون T تک نمونه‌ای برای شاخص کل بازآفرینی

عنوان	T	درجه آزادی	ارزش آزمون = ۳	
			اختلاف میانگین	سطح معناداری
شاخص کل	-۱۹,۱۰۰	۳۹۹	-۵۹۴۹۶	۰,۰۰۰
انحراف معیار ۰,۶۲۲۹۸		میانگین مشاهده شده ۲,۴۰۵۰		

مأخذ: یافته‌های تحقیق

جدول ۱۲: میانگین رتبه‌ها

شاخص‌ها	میانگین رتبه‌ها
کالبدی	۲,۲۵
اقتصادی	۳,۴۸
زیست‌محیطی	۱,۶۹
اجتماعی	۲,۵۸

مأخذ: یافته‌های تحقیق

تحلیل داده‌های حاصل از پرسشنامه نشان داد؛ از بین عوامل اصلی اثرگذار در بازآفرینی منطقه ۱۲ شهرداری تهران، عامل اقتصادی با میانگین رتبه ۳,۴۸ از دیگر عوامل اثرگذارتر بوده است عامل اجتماعی با میانگین ۲,۵۸، کالبدی ۲,۲۵ و زیست‌محیطی با ۱,۶۹ در مراحل بعدی اثرگذاری قرار دارند.

تجزیه و تحلیل وضعیت پیاده راه‌ها بر اساس تکنیک تاپسیس

در تکنیک تاپسیس دو نوع فاصله در نظر گرفته می‌شود. فاصله گزینه از نقطه ایده آل و از نقطه ایده آل منفی؛ به این معنی که گزینه انتخابی باید دارای کمترین فاصله از راه‌حل ایده آل و بیشترین فاصله از راه حل ایده آل منفی باشد. بر این اساس هر چه مقدار تاپسیس به عدد ۱ نزدیک‌تر باشد نشان‌دهنده رتبه بالا و هر چه مقدار مذکور به صفر نزدیک‌تر باشد نشان‌دهنده رتبه کمتر است. در جدول (۱۳) نتایج کلی پیاده راه‌ها در قالب مدل تاپسیس بیان گردیده است:

۵- سنجش کل بازآفرینی از دیدگاه ساکنان محدوده مورد مطالعه (T تک نمونه‌ای)

شاخص کل بازآفرینی ترکیبی از میانگین ابعاد چهارگانه در این تحقیق است. برای وضعیت شاخص کل از آزمون T تک نمونه‌ای استفاده شده است. نتایج این آزمون نشان می‌دهد که معناداری در سطح ۹۵٪ است. با توجه مقدار متوسط برآورد شده (۳) و میانگین به دست آمده از جامعه آماری (۲,۴۰) و اختلاف منفی بین این دو، این نتیجه را نشان می‌دهد که شاخص کل بازآفرینی در وضعیت مناسبی قرار ندارد و فرض پایین بودن رضایت از بازآفرینی در محدوده مورد مطالعه پذیرفتنی است. جدول (۱۰) سطح رضایتمندی از شاخص کل بازآفرینی را نشان می‌دهد.

رتبه‌بندی عوامل مؤثر بازآفرینی منطقه ۱۲ شهرداری تهران با آزمون فریدمن

در حالت کلی رتبه عوامل بر اساس آزمون فریدمن در منطقه دوازده در جدول شماره ۱۱ و ۱۲ نشان داده شده است.

جدول ۱۱: میانگین

N	۱۰۰
Chi-Square	۳۴,۱۲۳
Df	۳
Asymp. Sig.	۰,۰۰۰

مأخذ: یافته‌های تحقیق

جدول ۱۳: وضعیت پیاده راه‌های منطقه دوازده بر اساس مدل تاپسیس

TOPSIS	CLi	Di-	Di+	پیاده راه‌های منطقه دوازده تهران
2	0.737487	0.069579	0.024767	باب همایون
3	0.670452	0.065196	0.032046	ناصر خسرو
1	0.887539	0.091249	0.011562	پانزده خرداد
6	0.310534	0.029833	0.066238	داور
7	0.081885	0.008171	0.091615	۱۷ شهریور
4	0.462681	0.04378	0.050842	صو اسرافیل
5	0.375954	0.038792	0.064391	صف

مأخذ: یافته‌های تحقیق

نتایج حاصل از مدل تصمیم‌گیری چنده معیاره نشان می‌دهد که پیاده راه‌ها پانزده خرداد با کسب امتیاز ۰,۸۸۷ در جایگاه نخست واقع شده است و بیانگر آن است که این پیاده راه نسبت به سایر پیاده راه‌های منطقه دوازده در وضعیت بهتری قرار دارد. این امر بیانگر مدیریت و برنامه‌ریزی درست و مناسب آن می‌باشد و در نتیجه از عملکرد و کارایی مناسب برخوردار است. پیاده راه باب همایون نیز در جایگاه دوم واقع شده است و میزان امتیاز کسب شده ۰,۷۳۷ است در نتیجه وضعیت بهتری نسبت به سایر پیاده راه‌ها قرار دارد و این امر بیانگر مدیریت و طراحی مناسب آن است. سومین پیاده راه، ناصر خسرو است و مقدار امتیاز اختصاص داده شده به آن ۰,۶۷۰ است و این مقدار منعکس‌کننده وضعیت مناسب آن نسبت به سایر پیاده راه‌ها است و در نتیجه مدیریت و طراحی مناسب این پیاده راه است. از سوی دیگر پیاده راه‌های که وضعیت مناسب‌تری ندارند می‌توان به صف، داور و ۱۷ شهریور اشاره کرد که به ترتیب با کسب امتیاز ۰,۳۷۵، ۰,۳۱۰ و ۰,۰۸۱ در جایگاه‌های آخر واقع شده‌اند و نشان‌دهنده وضعیت نامناسب آن‌ها از لحاظ مدیریت و برنامه‌ریزی است.

نتیجه‌گیری

مشکلات عدیده‌ای که امروزه در شهرها و به‌خصوص کلان‌شهرها تحت تأثیر خودرو-محور بودن شریان‌های ارتباطی و مسیرهای عبور و مرور به وقوع پیوسته است محققین را بر آن داشته تا برنامه‌هایی متفاوت از روال ناکافی کنونی را در پیش گیرند. یکی از این برنامه‌ها که برآیندی از نظام برنامه‌ریزی شهری مدرن در دنیا محسوب می‌شود پیاده‌راه‌سازی مسیرها و خیابان‌ها با رویکرد بازآفرینی شهری است. در ایران نیز طی سالیان گذشته توجه ویژه‌ای به این مسئله شده است که اغلب برخی از فضاهای کلان‌شهرها را تحت تأثیر قرار داده است کاربست و بازتاب فضایی چنین اندیشه‌ای در ارتقاء کیفیت محیط و حضور فعال و پرشور افراد در فضاهای شهری خواهد بود. در واقع تغییر رویکرد از برنامه‌ریزی صرفاً کالبدی و اقتصادی-محور به نگرش‌های کل‌گرای اجتماعی و بوم - محور را به همراه دارد. هدف این پژوهش بررسی وضعیت پیاده راه‌ها در منطقه ۱۲ با رویکرد بازآفرینی شهری می‌باشد. یافته‌ها بر اساس آزمون T نشان می‌دهد که در بخش ابعاد اجتماعی که از ۱۴ شاخص استفاده گردید و نتایج آن نشان می‌دهد که میزان رضایت از ابعاد اجتماعی با رویکرد بازآفرینی قابل

قبول است. در بعد شاخص‌های اقتصادی که ۵ شاخص مورد استفاده قرار گرفت و نتایج آن بر اساس آزمون فوق نشان داد که اختلاف میانگین آن ۱,۰۱۱- است در نتیجه رضایت از شاخص‌های اقتصادی در سطح پایین‌تر از متوسط ارزیابی می‌شود. در بعد کالبدی نیز از ۱۰ شاخص استفاده گردید و نتایج گویایی آن است که رضایت از شاخص‌های کالبدی در سطح پایین‌تری از سطح متوسط ارزیابی می‌شود در نتیجه وضعیت مطلوبی از منظر بازآفرینی شهری نداشته است. در بعد زیست محیطی نیز تعداد شاخص‌های استفاده شده، ۷ مورد می‌باشد. محاسبات حاصل از تعداد شاخص‌های مورد سنجش که معناداری آنها در سطح ۰,۰۹۵ می‌باشد. بنابراین نتایج حاکی از آن است که رضایتمندی ساکنین محدوده مورد مطالعه در وضعیت نامناسبی قرار دارد. در ابعاد کلی نیز وضعیت بر اساس شاخص‌های بازآفرینی در محدوده مورد مطالعه قابل قبول نبوده و در نتیجه میزان رضایت ساکنین در سطح پایین قرار دارد. همچنین از بین عوامل اصلی اثرگذار در بازآفرینی منطقه ۱۲ شهرداری تهران بر اساس آزمون فریدمن عامل اقتصادی با میانگین رتبه ۳,۴۸ در جایگاه نخست واقع شده است و سایر عوامل نیز در جایگاه‌های بعدی قرار دارند. نتایج حاصل از تاپسیس بیانگر آن است که بخش مرکزی شهر تهران که به دلیل تراکم جمعیتی ناشی از وجود مراکز مهم اداری و تجاری و توریستی و سهم بالای منطقه در توزیع جمعیت با مشکلات عدیده‌ای در زمینه حمل‌ونقل مواجه بوده و علیرغم احداث پیاده‌راه‌ها در این منطقه و رویکرد پیاده مداری که می‌توان گفت؛ پیاده محور کردن محدوده بازار پانزده خرداد تهران از نمونه‌های موفق از اندیشه پیاده‌راه‌سازی در برنامه‌ریزی شهری کشور است و بر اساس مشاهدات میدانی و بررسی پیاده راه‌های منطقه ۱۲ می‌توان گفت؛ «پیاده‌راه‌ها باب همایون»، «پیاده راه ناصر خسرو»، «پیاده راه صوراسرافیل»، عملکردی نیمه موفق، «پیاده راه داور» عملکردی ضعیف داشته و پیاده راه ۱۷ شهریور ناموفق و شکست‌خورده است. در حالت کلی، پیاده راه‌های منطقه ۱۲ تهران عملکرد مثبت و کارایی لازم در زمینه رفع ترافیک و بهبود شرایط زیست‌محیطی و رونق اقتصادی را نداشته و نیازمند بازآفرینی تعدادی از این پیاده راه در ابعاد امکان‌سنجی و دسترسی و اقتصادی، اجتماعی زیست‌محیطی می‌باشند که این امر نیازمند رویکردی مشارکتی متشکل از نمایندگان ذینفعان (مغازه‌داران، ساکنان، مقامات شهری)، دید روشن سیاسی، حمایت

عمومی، ارائه اطلاعات واضح از پروژه، راهبرد بلندمدت است. در همین راستا، برای برون رفت از این وضعیت و بهبود مشکلات فوق پیشنهاداتی در زیر ارائه می‌شود:

پیشنهادها در حوزه کالبدی:

- ایجاد تنوع در کاربری‌های اراضی اطراف پیاده‌راه‌ها، با اولویت کاربری‌های فرهنگی، گردشگری و تفریحی
- حفظ و احیای منظر و سیمای تاریخی جدار خیابان و بازسازی بخش‌های تخریب‌شده،
- حفظ و نگهداری و کیفیت بیشتر نشانه‌های شهری برای ایجاد خوانایی در خیابان و خاطره‌انگیز کردن آن،
- بهسازی نمای ساختمان‌های قدیمی
- کاربرد مناسب رنگ‌ها و تنوع بصری در فضای کالبدی و جداره‌های خیابان

پیشنهادها در حوزه اقتصادی:

- بررسی نیازهای مردم و ایجاد یک محور تجاری خاص باهدف جلب رضایت مردم مانند محور بازار و پانزده خرداد
- ایجاد مکان‌هایی برای فروش اجناس - دست‌فروشان در زمان‌های مشخصی از شبانه‌روز مثلاً شب (پیاده راه پانزده خرداد)
- امکان بارگیری در ساعاتی از شب برای کاربری‌های تجاری

پیشنهادها در حوزه اجتماعی:

- برگزاری همایش‌ها و نشست‌هایی در جهت بالا بردن احساس هویت محلی و قدرت بخشیدن به شهروندان در تصمیم‌گیری برای محلات؛
- توجه به رفاه حال شهروندان در این محور با ایجاد مراکز بهداشتی و رفاهی مناسب
- بازگشایی بعضی از معابر فرعی جهت احساس امنیت و ورود پلیس انتظامی به داخل محلات
- احیای تعاون و مشارکت در بین ذینفعان و استفاده‌کنندگان خیابان برای تقویت وجه فرهنگی از طریق تأمین امنیت استفاده‌کنندگان،
- حفظ امنیت اجتماعی و فرهنگی شهروندان با احداث کیوسک‌های انتظامی
- روشنایی مناسب در ساعات غروب و شب در جهت پیاده‌روی شهروندان و همچنین حضور مستمر پلیس در محور

پیشنهادها در حوزه زیست محیطی:

- افزایش فضای سبز در محدوده پیاده راه ها برای افزایش سرزندگی و زیست پذیری آن
- کاهش مسیرهای خودروها برای بهبود الودگی های صوتی
- شناسایی جاذبه‌ها و محصولات متنوع گردشگری شهری در منطقه و بهره‌مندی از این ابزارها برای ایجاد اشتغال پایدار شهری و کاهش الودگی هوا

منابع و مآخذ

- صادقی، نرگس و اردکانی، سهیل سبحان (۱۳۹۲)، امکان سنجی احداث پیاده راه را به عنوان کاتالیزور در جهت ارتقای کیفیت فضای شهری (مطالعه موردی: محور بوعلی همدان)، پژوهش های شهری هفت حصار، شماره پنجم، سال دوم، صص ۱۳-۲۰.
- حقی، محمدرضا، ایزدی، محمدسعید و مولوی، ابراهیم (۱۳۹۳)، ارزیابی و مقایسه دو سیاست پیاده راه سازی و پیاده مداری در مراکز شهری (مطالعه موردی: بافت مرکزی شهر همدان)، مطالعات شهری، شماره ۱۳، صص ۱۷-۳۲.
- حقی، محمدرضا؛ مصطفائی، حمیدرضا؛ توسلی، حمیدرضا؛ اختری، علیرضا (۱۳۹۴)، امکان سنجی تبدیل خیابانهای تجاری به پیاده راه در شهرهای کوچک، نمونه مطالعه: خیابان امام خمینی شهر گلپایگان، فصلنامه جغرافیا و مطالعات محیطی، سال چهارم، شماره شانزدهم، صص ۷۹-۹۲.
- تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۷)، شهرهای انسان محور، ترجمه حسن علی لقای و فیروزه جدلی، تهران، دانشگاه تهران.
- محمدپور زرنندی، حسین و امینیان، ناصر (۱۳۹۴)، ارزیابی قابلیت های بازآفرینی پیاده راههای گردشگری از منظر توسعه پایدار شهری (مطالعه موردی: خیابان ۱۵ خرداد تهران)، اقتصاد و مدیریت شهری، سال سوم، شماره یازدهم، صص ۱-۲۱.
- عباس زاده، شهاب و تمری، سودا (۱۳۹۱)، بررسی و تحلیل مولفه های تاثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده راهها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی، مطالعات شهری، شماره چهارم، صص ۱-۱۰.
- پوراحمد، احمد؛ حبیبی، کیومرث و کشاورز، مهناز (۱۳۸۹)، سیر تحول مفهوم شناسی بازآفرینی

- A.Parajuli, D.Pojani,2017, Barriers to the Pedestrianization of City Centres: Perspectives from the Global North and the Global South, Journal of Urban Design · September 2017
- H.Yassin,2019, Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism, Alexandria Engineering Journal, Volume 58, Issue 1, March 2019, Pages 251-259.
- Said S.Y., Aksah H. & Ismail E.D., (2013). Heritage Conservation and Regeneration of Historic Areas in Malaysia, Procedia - Social and Behavioral Sciences, Vol. 105, pp. 418-428.

یادداشت‌ها

- ¹ Tibbalds
² Central Business District
³ Stangel
⁴ Parajuli
⁵ Pojani
⁶ Yassin

- شهری به عنوان رویکردی نو در بافت‌های فرسوده شهری، فصلنامه مطالعات شهری ایران اسلامی، شماره ۱، صص ۷۳-۸۳.
- فنی، زهره و شیرزادی، فرزانه (۱۳۹۷)، تحلیل عوامل موثر بر بازآفرینی فضاهای تاریخی شهر (مطالعه موردی: میدان مشق، تهران)، مطالعات برنامه ریزی سکونتگاه‌های انسانی، دوره ۱۳، شماره ۱، صص ۱۷۹-۱۹۷.
- کانونی، رضا و رضویان محمدتقی (۱۳۹۷)، اثرات اجتماعی و اقتصادی پیاده راه سازی در شهر تهران از دیدگاه شهروندان (مطالعه موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور)، هویت شهر، دوره ۱۲، شماره ۴، صص ۱۹-۳۴.
- موسوی، سید یعقوب؛ صحرائیان، زهرا و اقبال، محمدرضا (۱۳۹۷)، نقش پیاده راه‌سازی در ارتقاء کیفیت اجتماعی شهر تهران. مطالعه موردی: پیاده راه هفده شهریور، مجله آمایش فضا، دوره ۸، شماره ۲۸، صص ۸۳-۹۸.
- Stangl, P. (2011). The US Pedestrian Plan: Linking Practice and Research, Planning Practice & Research, Vol. 26, No. 3, pp. 289-305
- Anciaesa, P. R., Nascimento, J., and Silva, S., 2017, The distribution of walkability in an African City: Praia, Cabo Verde, Cities, Vol. 67, PP. 9-20.
- Hart J, Parkhurst G (2011) Driven to excess: Impacts of motor vehicles on the quality of life of residents of three streets in Bristol UK. World Transport Policy & Practice 17:12-30.
- Sorensen, E (2004) ,Can other deliver kens dream? Regeneration &Renewal, HaymarketPublishers Hammersmith London, p.14.
- Dargan L., (2007). Conceptualising Regeneration in the New Deal for Communities, Planning Theory & Practice, Vol. 8, No. 3, pp. 345-362,
- Cohen. N. (Ed.). (2011). Green cities: An A -to-Z guide (Vol. 4). Sage
- Raco, M. (2003) Assessing the discourses and practices of urban regeneration in growing regionin Geoforum, Vol. 34 (2003) , pp 37-55.
- Shamsuddin, S., Hassan, N. R. A., & Bilyamin, S. F. I. (2012). Walkable environment in increasing the liveability of a city. Procedia-Social and Behavioral Sciences, 50, 167-178.