

Investigating the Status of Pedestrian Capability Criteria in Urban Areas (Case Study: Shamsabad Neighborhood of Malayer City)

Masoumeh Taheri

*Corresponding Author, M.Sc., Department of Urban Planning, Faculty of Art and Architecture, Hamadan Branch, Islamic Azad University, Hamadan, Iran. E-mail: taheri1399m@gmail.com

Saeed Yazdani

Assistant Prof., Department of Urban Planning, Hamadan Branch, Islamic Azad University, Hamadan, Iran. E-mail: dr.syazdani@iauh.ac.ir

Abstract

One of the most important indicators in the urban standard is attention to the physical and social characteristics, which is one of the most important factors in explaining these indicators to the principles of pedestrian standard in urban sidewalks. Therefore, in this study, the status of pedestrian capability criteria in Shamsabad neighborhood of Malayer city has been investigated. The method of data collection was a questionnaire and data analysis was performed according to the two-variable correlation method and two Pearson criteria and Friedman test. Findings indicate that Shamsabad Malayer neighborhood has created many problems in terms of landscape, environmental quality and low physical standards. For this reason, it can be said that the most important issue to improve the current situation and bring the conditions of Shamsabad neighborhood of Malayer closer to a standard pedestrian axis, is to create active 24-hour uses along with creating space inside this route. Also, attention should be paid to the universality of the route, ie the provision of access facilities for the disabled, children, women and etc.

Keywords: Pedestrian, Urban standards, Social index, Malayer city

Citation: Taheri, Masoumeh and Yazdani, Saeed (2022). Investigating the Status of Pedestrian Capability Criteria in Urban Areas (Case Study: Shamsabad Neighborhood of Malayer City). *Urban and Regional Policy*, 1(1), 1-18.

بررسی وضعیت معیارهای قابلیت پیاده‌مداری در سطح محلات شهری (نمونه‌پژوهی: محله شمس‌آباد شهر ملایر)

معصومه طاهری

* نویسنده مسئول، کارشناسی ارشد، گروه برنامه‌ریزی شهری، دانشکده هنر و معماری، واحد همدان، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران. رایانامه: taheri1399m@gmail.com

سعید یزدانی

استادیار، گروه شهرسازی، واحد همدان، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران. رایانامه: dr.syazdani@iauh.ac.ir

چکیده

یکی از پراهمیت‌ترین شاخص‌های موردنظر در استاندارد شهری توجه به شاخصه کالبدی و اجتماعی می‌باشد که از مهم‌ترین عوامل در تبیین این شاخص‌ها توجه به اصول استاندارد پیاده‌مداری در پیاده‌راه‌های شهرها می‌باشد. از همین رو، در این پژوهش به بررسی وضعیت معیارهای قابلیت پیاده‌مداری در محله شمس‌آباد شهر ملایر پرداخته شده است. شیوه جمع‌آوری اطلاعات به صورت پرسش‌نامه بوده و تجزیه و تحلیل اطلاعات با توجه به روش هم‌بستگی دو متغیر و دو معیاره پیرسون و آزمون فریدمن انجام گرفته است. یافته‌های تحقیق بیانگر آن است که محله شمس‌آباد ملایر از نظر منظر، کیفیت محیطی و پایین بودن استانداردهای کالبدی مشکلات عدیده‌ای را ایجاد نموده است. به همین دلیل می‌توان گفت مهم‌ترین مسئله برای بهبود وضعیت فعلی و نزدیک‌تر کردن شرایط محدوده محله شمس‌آباد شهر ملایر به یک محور پیاده‌مدار استاندارد، ایجاد کاربری‌های فعال ۲۴ ساعته به همراه فضاسازی در داخل این مسیر می‌باشد. همچنین توجه به همه شمول بودن مسیر یعنی قرار دادن امکانات دسترسی برای معلولین، کودکان، زنان و... نیز بایستی موردتوجه قرار گیرد.

کلیدواژه‌ها: پیاده‌مداری، استانداردهای شهری، شاخص اجتماعی، شهر ملایر

استناد: طاهری، معصومه و یزدانی، سعید (۱۴۰۱). بررسی وضعیت معیارهای قابلیت پیاده‌مداری در سطح محلات شهری (نمونه‌پژوهی: محله شمس‌آباد شهر ملایر). *سیاستگذاری شهری و منطقه‌ای*، ۱(۲)، ۱-۱۸.

مقدمه

توسعه مدرن شهرها، مقیاس جدیدی از دسترسی و شیوه جابجایی را در برنامه‌ریزی شهری مطرح نمود که با تعاریف سنتی آن متفاوت بود. از طرفی دیگر، اثرات زیان‌بار جابجایی با خودرو بر محیط‌زیست و زندگی فردی و اجتماعی شهروندان، لزوم بازنگری در شیوه‌های جابجایی متکی بر خودرو را اجتناب‌ناپذیر می‌کند. تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه، تناسبات و فواصل عناصر تشکیل‌دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابجایی‌ها نیز بر اساس حرکت فرد پیاده بود (جعفری و همکاران، ۱۳۹۷). شارون معتقد است در یک محله مشاهده کنش متقابل دشوار است اما در آنجا هم کنش متقابل وجود دارد (خوراسگانی و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۲۳). پیاده‌روها، مغازه‌ها، گوشه‌های خیابان‌ها، زمین‌های بازی و صدها محل دیگر موقعیت‌های مناسبی برای کنش متقابل مردم با یکدیگر هستند. همه با یکدیگر در یک‌زمان کنش متقابل ندارند، اما اگر با دقت مشاهده کنیم، الگویی از کنش متقابل میان مردم در یک ناحیه را مشاهده می‌کنیم که شدیدتر و پیوسته‌تر از کنش‌های متقابل میان آن‌ها و افراد خارج آن ناحیه است. این یکی از دلایلی است که ما اعلام می‌کنیم آنجا یک محله است (همان).

از لحاظ علمی و نظری موضوع محلات شهری به مسئله‌ای مهم در ادبیات شهری تحول یافته و توجه بسیاری را به خود جلب کرده است. پرداختن به اصول و معیارهای توسعه محله‌ای هنوز نیازمند پژوهش است. هدف از نوشتار حاضر پرداختن به موضوع پیاده‌مداری است. یکی از نواقص عمده برنامه‌ریزی و شهرسازی معاصر جهان، سرسپردگی بیش‌از‌حد آن به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است. این امر یکی از عوامل کاهش کیفیت محیط شهری و افول ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی و همچنین بهداشتی و اقتصادی در فضاهای شهری خصوصاً محلات محسوب می‌شود. به‌عنوان واکنش و چاره‌جویی در برابر این وضع در طول دو دهه گذشته، گرایش‌ها و دیدگاه‌های جدیدی در عرصه برنامه‌ریزی شهری جهان مطرح شده است که از آن به‌عنوان جنبش پیاده‌گستری یاد می‌شود. به‌طور کلی هدف اصلی در این پژوهش بررسی وضعیت معیارهای قابلیت پیاده‌مداری در سطح محله شمس‌آباد ملایر می‌باشد که با استفاده از تجزیه و تحلیل‌های انجام‌گرفته به این مهم دست خواهیم یافت.

بیان مسئله

با شروع انقلاب صنعتی و رشد و گسترش سریع شهرها و از طرفی دیگر اختراع خودرو و استفاده از آن، سرعت و راحتی در امر جابجایی افزایش یافت. با تقسیم‌بندی بافت‌های شهری بر مبنای اصول منطقه‌بندی و تفکیک کاربری‌ها بر اساس اهداف عملکردی، فاصله‌ها افزایش یافت. تولید انبوه خودرو و امکان استفاده بخش عمده‌ای از اقشار اجتماعی موجب تشدید این پدیده گردید (سلطانی، ۱۳۹۰: ۶۴). بخش عمده‌ای از مفهوم محتوای «زندگی خیابان» به عقیده جین جیکوبز در پیاده‌روهای آن نهفته است از نگاه او، این پیاده‌روهای شلوغ و پر جنب‌وجوش هستند که با فراهم آوردن عرصه روابط متقابل اجتماعی، به مرکز شهر معنا می‌بخشند (شوای، ۱۳۷۵: ۲۹۶). در واقع شهرها در گذشته از قابلیت پیاده‌مداری بالایی برخوردار بوده و پیاده‌روی به‌عنوان اصلی‌ترین الگوی جابجایی مردم در داخل کانون‌های زیستی به دلیل کم‌هزینه بودن یا در دسترس بودن آسان برای کلیه اقشار جامعه به شمار می‌رفت (معینی، ۱۳۹۰: ۵). افراد با حرکت پیاده در

محیط، درک تازه‌ای از پدیده‌ها پیدا می‌کنند، از آن‌ها تأثیر می‌پذیرند، با آن‌ها در تعامل قرار می‌گیرند و توانایی تغییر را به دست می‌آورند.

پیاده‌روی هنوز هم مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهری به شمار می‌آید. لذا پیاده راه‌ها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می‌توانند شور و زندگی را به شهر آورده، مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و در نتیجه، پایداری شهر را تضمین نمایند (Foster et al, 2011: 79). بنابراین در شهرهای امروزی، ضرورت رویکرد مجدد به حرکت پیاده به‌عنوان سالم‌ترین روش حمل‌ونقل شهری موردتوجه جدی مدیران شهری قرار گرفته و سرلوحه برنامه‌های کاری خود قرار داده‌اند. از این‌رو بررسی وضعیت پیاده‌مداری در شهرهای متوسط همانند ملایر و در محله شمس‌آباد آن می‌تواند در ارتقا کیفیت‌های محیطی مفید واقع شود. کشورهای پیشرفته در سال‌های اخیر به دنبال تحقیقات وسیع در زمینه حضور بیش‌تر مردم در فضاهای عمومی و تشویق آن‌ها به افزایش قابلیت پیاده‌مداری سیاست‌هایی را تدوین و اعمال نموده و موضوع جایجایی انسان پیاده را که سهم و جایگاهی ویژه در نظام حمل‌ونقل داشته، بار دیگر موردتوجه قرار داده و سامان‌دهی آن را با برنامه‌ریزی دقیق و همه‌جانبه دنبال می‌نمایند. در این رابطه می‌توان به اسناد طرح‌های جامع پیاده در ۱۴ شهر مهم اروپایی و امریکا اشاره نمود (اپیلارد، ۱۳۸۲: ۷۶). در همین راستا امروزه جنبش پیاده‌مداری که هدف آن بازیابی و توسعه فضاهای پیاده در سطح شهرها، محلات و به رسمیت شناختن و اولویت قائل شدن برای عابرین پیاده به‌عنوان عناصر درجه اول شهری، به یکی از محورهای برنامه‌ریزی شهری بدل گردیده است.

ملایر تنها شهر استان است که طرح بازآفرینی برای آن تهیه و تدوین شده است. هم‌اکنون پنج محله شمس‌آباد، سرجو، امامزاده عبدالله(ع)، نفت سیاه و پشت سازمان به‌عنوان محدوده سکونتگاه‌های غیررسمی شهر ملایر مشخص شده است. مسئله‌ی اصلی در بعد پیاده‌مداری این محله زوال و فرسودگی و آشفتگی بصری و کالبدی وضعیت پیاده‌روها، اغتشاش منظر شهری در این قسمت شهری، عدم کف‌سازی‌های مناسب در بعد پیاده راه‌ها، از بین رفتن حس تعلق افراد و ... می‌باشد در این راستا محله شمس‌آباد نیز با گسترش بدون برنامه این مشکلات را به همراه شهر با خود دارد. با توجه به مسائل موجود اصلی‌ترین سؤال پژوهش این می‌باشد که چگونه می‌توان از وضعیت پیاده‌مداری محله شمس‌آباد را ارتقا بخشید؟ و درنهایت از طریق سؤال اصلی انتظار هست که به اهداف ارتقا و سنجش مؤلفه‌های وضعیت پیاده‌مداری، سنجش محله، شناسایی عوامل تنزل معیارهای پیاده‌مداری در محله مورد مطالعه بپردازد. بدین صورت ابتدا با بررسی مبانی نظری مرتبط با پیاده‌مداری، شاخص‌های ارزیابی استخراج و سپس با استفاده از ابزار سنجش به بررسی وضعیت محله پرداخته می‌شود.

همچنین در این پژوهش هدف اصلی ارتقا و سنجش مؤلفه‌های وضعیت پیاده‌مداری در محله شمس‌آباد می‌باشد که در کنار این هدف اصلی از اهداف فرعی مکمل اعم از: سنجش محله شمس‌آباد از منظر پیاده‌مداری، شناسایی عوامل تنزل معیارهای پیاده‌مداری در سطح محله و شناسایی مهم‌ترین مؤلفه‌های مؤثر در تحقق شهر پیاده مدار نیز استفاده می‌گردد، در انتها این تحقیق قصد دارد تا مؤلفه‌های اصلی در استاندارد پیاده‌مداری محله شمس‌آباد ملایر را شناسایی و در بهبود آن‌ها تلاش نماید.

پیشینه تحقیق

به‌طور کلی توجه به اصول پیاده‌مداری در استانداردهای شهری از اهمیت زیادی برخوردار است در این بخش با توجه به پژوهش‌های موفق در این مقوله به بررسی عوامل مؤثر بر پیاده‌مداری پرداخته شده است، به‌طوری‌که در سال ۲۰۱۶ وانگ و همکاران^۱ در مقاله‌ای تحت عنوان «مروری بر اثرات ویژگی‌های محیط ساخته‌شده فیزیکی بر افزایش سطح فعالیت پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری در محله‌های مسکونی» به بررسی عناصر تأثیرگذار بر ارتقا فعالیت در زمینه پیاده‌مداری در محله‌های مسکونی هنگ‌کنگ پرداختند، و به این نتیجه رسیده‌اند که مهم‌ترین عامل در ارتقا فعالیت‌های پیاده‌روی و دوچرخه در محله‌های مسکونی، توجه به استانداردهای اجتماعی و ارتقا حس تعلق و احساس امنیت در فضای شهری می‌باشد، در همین سال کواچ^۲ در پایان‌نامه درجه دکترا خود با استفاده از پارامترهای طراحی به اهمیت پیاده‌مداری و ایمنی حرکت آن‌ها در شهرها پرداخته است. وی به این نتیجه می‌رسد که تراکم بیشتر حرکات پیاده موجب ایجاد گره‌های ترافیکی می‌گردد. بنابراین به منظور کنترل تداخل حرکات می‌بایست تا حد ممکن مسیر پیاده و سواره جدا گردد، ۳ سال بعد یعنی در سال ۲۰۱۹ ژو و همکاران^۳ در مقاله‌ای تحت عنوان «نابرابری‌های اجتماعی در پیاده‌مداری بصری محله: استفاده از تصاویر نمای خیابان و فناوری‌های یادگیری عمیق برای تسهیل برنامه‌ریزی شهری سالم، شهرها و جامعه پایدار» به بررسی اصول مرتبط با استانداردهای پیاده‌مداری و ارتباط آن با نابرابری‌های شهری پرداختند و به این نتیجه رسیده‌اند که استانداردهای مؤثر بر کیفیت منظر در فضای شهر می‌تواند تأثیر ویژه‌ای بر ارتقا اصول برابری فضایی و بهبود اصول پیاده‌مداری در شهر را داشته باشد، یکسال بعد یعنی در سال ۲۰۲۰ وانگ و همکاران در مقاله‌ای تحت عنوان «رابطه بین عناصر بصری برای پیاده‌مداری محله و سلامت روان سالمندان در چین» به بررسی اصول استاندارد جهت ارتقا منظر شهری و شاخص‌های مؤثر در فضای شهری اعم از شاخص‌های کالبدی و اجتماعی می‌پردازند و به این نتیجه رسیده‌اند که مهم‌ترین عامل در ارتقا منظر شهری توجه به اصول استانداردهای کالبدی می‌باشد تا بتوان سهولت هرچه بیشتر را برای سالمندان در فضای شهری با توجه به اصول استاندارد پیاده‌مداری تبیین نمود. علاوه بر پژوهش‌های خارجی در داخل ایران نیز پژوهش‌های موفقی انجام‌گرفته است که از جمله آن می‌توان به روستایی و ناصری اشاره کرد که در سال ۱۳۹۸ در مقاله‌ای تحت عنوان «ارزیابی قابلیت‌های پیاده‌مداری معابر بافت تاریخی شهر مراغه» به بررسی قابلیت استانداردهای پیاده‌مداری در بافت معابر موجود در شهر مراغه بوده‌اند، که در این راستا نظر عابرین پیاده در رابطه با کیفیت شاخصه‌های پیاده‌مداری مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته، همچنین نتایج این پژوهش حاکی از آن است که تنها ۲۰ درصد معابر موجود در محدوده دارای ویژگی‌های مناسب و استاندارد پیاده‌مداری می‌باشند، همچنین یکسال بعد یعنی در سال ۱۳۹۹ قنبری و همکاران در مقاله‌ای تحت عنوان «بررسی تطبیقی پیاده‌راه‌های تربیت و ولیعصر شهر تبریز از منظر مؤلفه‌های پیاده‌مداری» به بررسی تطبیقی پیاده‌راه‌های تربیت و ولیعصر شهر تبریز از منظر مؤلفه‌های پیاده‌مداری پرداخته‌اند همچنین روش تحقیق مقاله حاضر، توصیفی-تحلیلی، نوع پژوهش

1 Wang, et al

2 Kovacs

3 Zhou, et al

کاربردی شیوه جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات اسنادی و پیمایشی است، نتایج حاصل از پژوهش، نشانگر این است که عامل دسترسی به خدمات با ۲۵.۱۴ درصد و وضعیت امنیت با ۲۰.۴۸ درصد در پیاده راه تربیت و عامل امکانات و تسهیلات پیاده‌رو با ۲۵.۲۶ درصد و مطلوبیت محیطی با ۲۱.۴۰ درصد در پیاده راه ولیعصر از نظر ساکنان و استفاده‌کنندگان از وضعیت مطلوبی برخوردار است، پس از آن نیز در سال ۱۴۰۰ کاغذلو و همکاران در مقاله‌ای تحت عنوان «ارزیابی تأثیرات کیفیت منظر شهری در ارتقای پیاده‌مداری در فضاهای عمومی شهری در شهر رامیان» به بررسی ابعاد کیفیت فضاهای شهری در شهر رامیان واقع در استان گلستان نموده است. بر اساس نتایج به دست آمده مشخص می‌گردد که کیفیت‌های بصری نقش انکارناپذیری در ارتقای پیاده‌مداری در فضاهای عمومی دارد (با توجه به اینکه عامل اول شناسایی شده عامل کالبدی - بصری، اجتماعی و زیست‌محیطی و شامل ابعاد زیبایی‌شناختی و کارکردی نظیر: وضعیت مبلمان شهری، فضای سبز و پارک، وضعیت بناهای خاص فرهنگی مانند نمایشگاه‌ها، وضعیت فضاهای گردشگری است). بهره‌گیری از عوامل یادشده، می‌تواند به‌عنوان راهکاری عمده جهت خلق فضاهای شهری پیاده‌مدار تلقی گردد.

ادبیات تحقیق

مؤلفه‌های اصلی تأثیرگذار بر کیفیت فضایی پیاده

- **غنای حسی:** در این زیر سنجه مهم‌ترین چیز درگیر کردن انواع حواس است و هرچه حواس پنج‌گانه انسان بیشتر درگیر شود خود سبب بالا رفتن غنای حسی می‌شود.
- **دسترسی راحت به پیاده:** دسترسی و رفت‌وآمد از مهم‌ترین مسائلی است که ساکنان به‌عنوان یکی از مشکلات اساسی به آن اشاره داشتند. با مسدود شدن خیابان‌های منتهی به پیاده راه و نبود جایگزین مناسبی برای آن، ساکنان در رفت‌وآمد دچار مشکل شده‌اند. این مسئله در مواقع اضطراری و امدادسانی نیز مشکلاتی برای ساکنان ایجاد کرده است.
- **امنیت:** امروزه توجه به مفهوم امنیت شهروندان و روش‌های ارتقاء آن به‌عنوان یکی از اولویت‌های اساسی حرفه میدان و تئوری پردازان شهری تبدیل شده است. گذر زمان و پیچیده‌تر شدن شیوه زندگی چه در شهرهای کوچک و چه در شهرهای بزرگ سبب شده است که تعاملات اجتماعی و دیدارهای چهره به چهره و در نتیجه نظارت همگانی پایین بیاید و این امر سبب شده که مسئله امنیت بیشتر از قبل مورد توجه قرار گیرد.
- **خوانایی:** کیفیتی است که موجبات ادراک یک مکان را فراهم می‌کند. ادراک آن فرایند ذهنی یا روانی است که گزینش و ساماندهی پیام‌های ارسالی و نهایتاً انطباق یا معانی ذهنی را به‌گونه‌ای فعال به عهده دارد. محیط همواره مانند یک فرستنده، اطلاعات و پیام‌هایی را ارسال می‌دارد و انسان به‌مثابه یک گیرنده، دریافت کرد.
- **مبلمان شهری:** مبلمان در شهر و چیدمان آن، تزئینات آن، خانواده و دوستانمان را به خاطرمان می‌آورد که ما اغلب در این چهارچوب ملاقاتشان می‌کنیم. بنابراین اشیاء بخشی از جامعه هستند.
- **بدنه ساختمانی فعال:** از دیدگاه جیکوبز، برای جذب عابران و ایجاد عامل ایمنی ذاتی، خیابان شهری دارای سه کیفیت مهم است: اول باید تمایز صریح بین فضای عمومی و خصوصی ایجاد کند، دوم، بناهای حاشیه خیابان باید

دارای نما باشند و نه پشت به خیابان، سوم، پیاده‌روی باید بدون هیچ‌گونه توقف یا مکث صورت گیرد. به نظر وی این جذابیت در صورت فعال بودن فروشگاه‌ها و مکان‌های عمومی در هنگام شب به وجود می‌آید.

- **فعالیت‌های اجتماعی:** ایجاد فضاهای متعدد، مناسب درخور به جهت توقف‌ها و حرکت‌ها و ویژگی‌ها خاص و متمایز خود نه تنها به عنوان نقاط مکث لازمه مسیرهای پیاده می‌باشند بلکه انتخاب آن‌ها از لحاظ زمانی و مکانی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است انتخاب زمان طی مسیر به خصوصیات کمی حرکت پیاده وابسته است و انتخاب مکانی آن به ویژگی‌های بافت و شرایط خاص اجتماعی بستگی خواهد داشت. وجود فضاهای مکث و حرکت باعث به وجود آمدن الگوهای رفتاری مختلفی شود که ممکن است بسیاری از این الگوها در ارتباط باهم دیگر کارکنند و برهم تأثیر بگذارند ولی آنچه که مهم است وجود فضاهای متباین برای الگوهای رفتاری مختلف می‌باشد.

- **جذابیت راه:** طراحی مناسب باید صمیمیت و خودمانی بودن محیط پیاده را ارتقاء دهد. فضاهای باز همگانی مانند پلازاها و میدانی نیز نمای ساختمان‌هایی که فضای خیابان را شکل می‌دهند، همگی در جذابیت یک محیط پیاده مؤثرند.

- **همه‌شمول بودن:** یکی از مشکلات طراحی‌های امروزه عدم توجه به اقشار مختلف است در برخی از خیابان‌ها خطوطی برای افراد نابینا و کم‌بینا وجود دارد اما وجود موانعی که در پیاده‌راه‌ها و برخی از ورودی‌ها است باعث پایین آمدن این کیفیت می‌شود همه‌شمول بودن فضا به معنی در نظر گرفتن و طراحی محیط برای تمام اقشار جامعه از جمله کودکان و سالمندان و افراد ناتوان جسمی است محیط طراحی شده باید بتواند تمام این اقشار را در خود جای دهد و امکانات لازم را برای همه آن‌ها فراهم آورد.

- **دسترسی به پارکینگ:** برنامه‌ریزی و طراحی دقیق تسهیلات مربوط به پارکینگ می‌تواند آثار منفی آن بر عابرین را به حداقل رسانده و درعین حال دسترسی مناسب سواره را نیز تأمین نماید. در یک پیاده‌راه مطلوب دسترسی به پارکینگ بسیار مهم است زیرا وجود پارکینگ سبب حضور بیشتر مردم در پیاده‌راه می‌شود و این خود به سبب کمبود مسیر پیاده تا پیاده‌راه است.

- **کاربری‌های جاذب:** تفکیک بین حوزه‌هایی که جاذب عموم هستند و حوزه‌هایی که جمعیت خاصی را می‌پذیرند باید انجام گردد. علاوه بر تفکیک فضایی، توان کاربری‌ها در جذب جمعیت نیز در حضور پذیری فضا افزایش کیفیت امنیت مؤثر خواهد بود.

- **دارای مقیاس انسانی:** اگر اندازه یک فضا با اندازه پیکر انسان ارتباط مطلوب داشته باشد گفته می‌شود که فضا مقیاس انسانی دارد این رابطه در تعیین خصوصیت یک فضای خارجی و برداشت بصری ناظر از آن فضا عاملی قوی محسوب می‌شود.

- **نورپردازی مناسب:** یکی از شاخصه‌های مهم در پیاده‌راه نورپردازی است. نورپردازی می‌تواند خود زیر سنجه شاخص‌هایی دیگر از جمله ایمنی، امنیت، آسایش و ... باشد ولی به دلیل اهمیت بیش از حد این مورد خود به عنوان شاخص مطرح شده است.

- **تنوع و گوناگونی:** عدم یکنواختی ایجادشده در مسیر توسط عناصر متفاوت، چه در کالبد و چه در کاربری‌ها یک

ضرورت به شمار می‌رود وجود یکنواختی در فضا سبب خستگی در فضا شده و این خستگی سبب عدم توجه به محیط شده و در ادامه آن ادراک از محیط پایین می‌آید و ضمن آن که وجود تنوع بیش از حد نیز باعث به وجود آمدن عدم هماهنگی می‌شود و در فرایند ادراک چندی از اطلاعات پرت می‌شوند.

روش‌شناسی تحقیق

این تحقیق از نوع تحقیقات پیمایشی است. از این رو روش مورد مطالعه، از نظر نوع پیمایشی نیز شامل دو بعد میدانی و کتابخانه‌ای می‌شود، روش تحلیلی و بر اساس مطالعه‌های موردی خواهد بود که هم شامل بررسی‌های کتابخانه‌ای است و هم بررسی‌های میدانی می‌باشد. در بخش اول هدف شناخت ابعاد مختلف تبدیل خیابان به پیاده راه و هویت بخشی به بافت و ساختار کالبدی و منظر شهری است که با استفاده از روش جمع‌آوری اطلاعات یعنی مطالعه و بررسی اسنادی و کتابخانه‌ای کلیه مدارک و منابع در رابطه با موضوع یادشده که امکان دسترسی به آن‌ها وجود داشته باشد مورد مطالعه و بررسی دقیق قرار گرفته و مفاهیم روش‌های و پیشینه مربوط به هر یک استخراج و تدوین می‌گردد.

شیوه تجزیه و تحلیل داده‌ها

تجزیه و تحلیل اطلاعات در این پژوهش با استفاده از شیوه تجزیه و تحلیل کمی یا همان آماری صورت پذیرفته است. نرم‌افزارهای تحلیل می‌تواند شامل SPSS و Excel و ... باشد. بدین صورت که آمار و اطلاعات گردآوری شده توسط مشاهدات میدانی در این قسمت در Excel وارد خواهند شد. برای تحلیل آن از آزمون هم‌بستگی دومتغیره و دو معیاره پیرسون با توجه به بحث نرمال بودن یا نبودن داده‌ها استفاده می‌گردد.

شیوه جمع‌آوری اطلاعات

۱. روش پرسش‌نامه‌ای

در روش پرسش‌نامه‌ای عوامل و عناصر متعددی دخالت دارند که از طریق کارکرد هماهنگ آن‌ها محقق می‌تواند اطلاعات مورد نیاز خود را گردآوری نماید. این عناصر عبارت‌اند از:

- ابزار گردآوری اطلاعات یا پرسش‌نامه
- برنامه‌ریزی و اجرای پرسش‌نامه
- پاسخگویان
- عوامل اجرای پرسش‌نامه

۲. روش مشاهده

مشاهده یکی از روش‌های مؤثر و کارآمد در تحقیقات موردی است. اطلاعاتی را که محقق از طریق روش مشاهده می‌تواند کسب کند، کمتر می‌توان از طریق روش‌های دیگر به دست آورد؛ زیرا مشاهده به محقق اجازه می‌دهد که مستقیماً پدیده مورد مطالعه را ببیند و واقعیت را به صورت مستقیم یا بی‌واسطه درک کند. روش مشاهده نه تنها خود به طور

مستقل می‌تواند یک منبع قوی و شیوه‌ای مناسب برای گردآوری اطلاعات به‌ویژه در تحقیقات آزمایشگاهی باشد، بلکه به‌عنوان یک روش تکمیلی در کنار سایر روش‌های گردآوری اطلاعات نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد.

از جمله مراحل مشاهده می‌توان بیان نمود که:

- انتخاب و تعریف مسئله، مفاهیم، علائم و مشاهدات اولیه: که این اقدامات به توسعه افکار و اندیشه در زمینه استاندارد پیاده‌مداری در پژوهش کمک می‌نماید
- کنترل بارزش بودن داده‌ها: این کار با گردآوری اطلاعات بیشتر برای بررسی فراوانی و توزیع پدیده‌ها در پژوهش انجام گرفته است.
- کوشش جهت قرار دادن تک‌تک یافته‌ها در مدل نظام اجتماعی مورد مطالعه: پس از انجام کار میدانی در مرحله تجزیه و تحلیل نهایی انجام می‌شود که پیامد طبیعی این فرایند، بیان نتیجه‌گیری کلی در پژوهش می‌باشد.

۳. روش مصاحبه

مصاحبه روشی است که در آن اطلاعات مورد نیاز تحقیق از طریق ارتباط مستقیم بین پرسشگر یا محقق با پاسخگو گردآوری می‌شود. در واقع، مصاحبه یک مکالمه دوطرفه است که با طرح سؤال مصاحبه‌گر به منظور کسب اطلاعات مربوط به تحقیق آغاز می‌شود. این امر می‌تواند به صورت رودررو یا برقراری ارتباط تلفنی انجام پذیرد.

در روش مصاحبه در این پژوهش با توجه به استاندارد پیاده‌مداری در محله شمس‌آباد ملایر می‌توان بیان نمود که هم از مردم عادی که پیوسته از پیاده راه‌های شهر استفاده می‌نمایند و هم از کارشناسان مرتبط با این مقوله استفاده شده که در مجموع بیانگر ۳۸۳ نفر در پاسخ‌دهندگان در پژوهش می‌باشد.

پایایی پرسش‌نامه

آلفای کرونباخ به دست آمده که برابر مقدار ۰.۹۹۶ می‌باشد، نشان از پایایی پرسش‌نامه دارد زیرا که مقدار به دست آمده از مقدار استاندارد یعنی ۰.۷ بیشتر می‌باشد که مفهوم استاندارد بودن پرسش‌نامه از نظر پایایی را مد نظر قرار می‌دهد.

جدول ۱. نتیجه محاسبه آلفای کرونباخ

آلفای کرونباخ	
۰/۹۹۶	۴۰

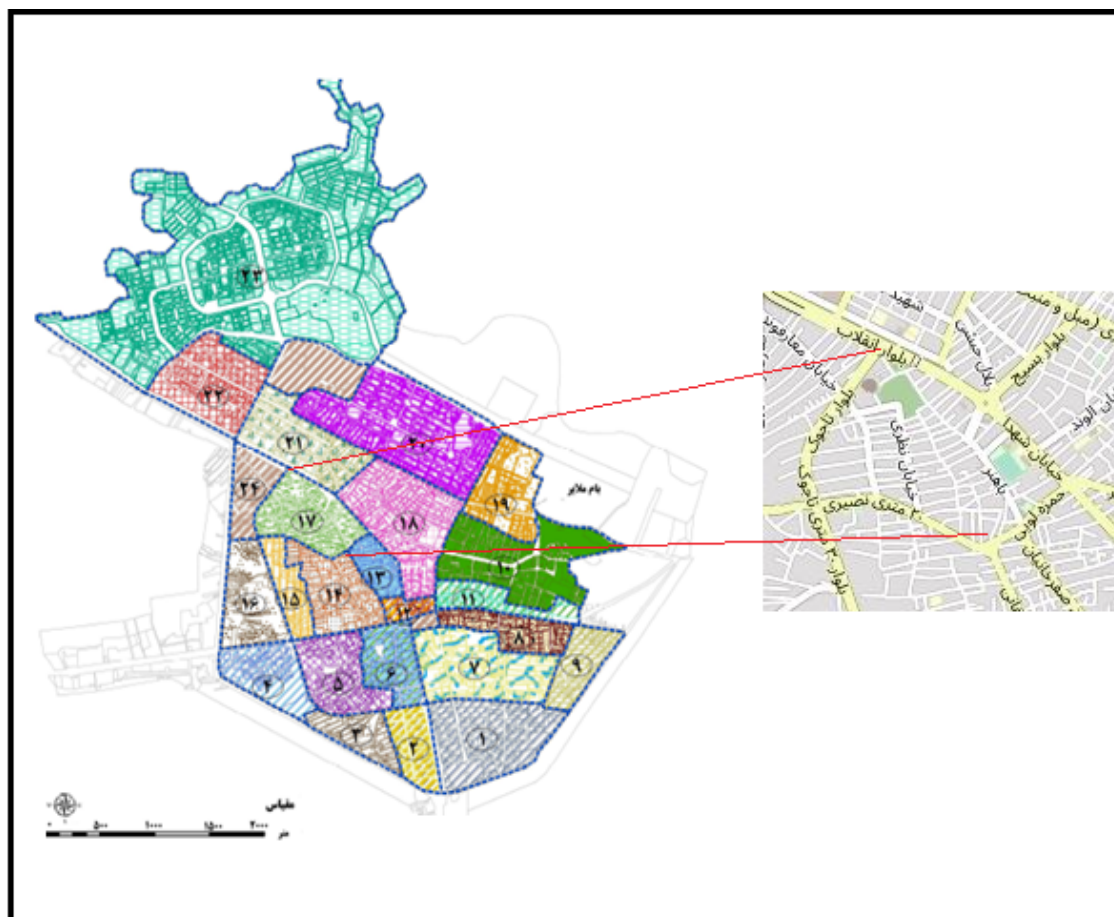
محدوده و قلمرو پژوهش

شهر ملایر مرکز شهرستانی با همین نام که دومین شهر استان همدان به لحاظ وسعت و جمعیت است در موقعیت جغرافیایی غرب ایران و جنوب شرقی استان همدان در عرض جغرافیایی ۳۴ درجه و ۱۷ دقیقه و ۳۸ ثانیه، و طول جغرافیایی ۴۸ درجه و ۴۹ دقیقه و ۳۰ ثانیه، واقع شده است. مساحت شهر ۲۲۸۰ هکتار در سال ۹۲ و جمعیت بر اساس نتایج آخرین سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۵، نفر، که طی ۴ دهه گذشته همواره رو به افزایش بوده است.

جدول ۲. روند رشد جمعیت شهر ملایر در سال‌های ۱۳۳۵-۱۳۹۵

سال	۱۳۳۵	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۵	۱۳۹۰	۱۳۹۵
جمعیت	۲۱۱۰۵	۲۸۴۳۴	۴۷۱۱۷	۱۰۳۶۴۰	۱۴۴۳۷۳	۱۵۶۲۸۹	۱۵۶۲۸۹	۱۸۱۲۷۳

رشد شهرنشینی این شهر هماهنگ با اقدامات شهرسازی نبوده و در نتیجه ساخت‌وسازهای بی‌رویه و گسترش فیزیکی شهر در اراضی پیرامون و دست‌اندازی به فضاهای سبز و تغییر کاربری اراضی کشاورزی و شکل‌گیری محله‌های حاشیه‌نشین با معضلات و مشکلات فراوان بر میزان ناپایداری شهر افزوده شده است. همچنین بر اساس نقشه کلی شهر محله شمس‌آباد در بخش منطقه ۳ در قسمت حاشیه شهر قرار گرفته است.



شکل ۱. محله شمس‌آباد در شهر ملایر

یافته‌های پژوهش

در این بخش به بررسی یافته‌های پژوهش پرداخته می‌شود که تجزیه و تحلیل اطلاعات با توجه به هم‌بستگی دو متغیره و دو معیاره پیرسون و آزمون فریدمن انجام گرفته است.

جدول ۳. هم‌بستگی پیرسون

دسترسی به پارکینگ‌ها و وسایل حمل‌ونقل عمومی	دسترسی به صورت سواره و پیاده از محله		
هم‌بستگی پیرسون	۰/۸۵۲	۱	دسترسی به پارکینگ‌ها و وسایل حمل‌ونقل عمومی
ضریب اهمیت	۰/۰۰۰		
تعداد	۳۸۳	۳۸۳	
هم‌بستگی پیرسون	۰/۸۵۲	۱	دسترسی به صورت سواره و پیاده از محله
ضریب اهمیت	۰/۰۰۰		
تعداد	۳۸۳	۳۸۳	

با توجه به جدول به دست آمده می‌توان مشاهده نمود که بین دو متغیر «دسترسی به پارکینگ‌ها و وسایل حمل‌ونقل عمومی» و «دسترسی به صورت سواره و پیاده از محله» هم‌بستگی برابر ۰/۸۵۲ می‌باشد که این دو متغیر از هم‌بستگی قوی و مثبت برخوردار است (با توجه به ضریب هم‌بستگی، Pearson Correlation) همچنین ضریب اهمیت با مقدار ۰ سطح معناداری بین دو متغیر مذکور را نمایش می‌دهد (ضریب اهمیت، Sig کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد) همچنین ضریب تعیین در این جدول برابر ۷۲ درصد می‌باشد که بدین معناست که ۷۲ درصد از «دسترسی به پارکینگ‌ها و وسایل حمل‌ونقل عمومی» توسط «دسترسی به صورت سواره و پیاده از محله» پیش‌بینی می‌گردد.

جدول ۴: هم‌بستگی پیرسون ۲

اختلاط کاربری‌های مختلف در جهت انتخاب راحت	دسترسی به مراکز تجاری و آموزشی		
هم‌بستگی پیرسون	۰/۸۹۵	۱	اختلاط کاربری‌های مختلف در جهت انتخاب راحت
ضریب اهمیت	۰/۰۰۰		
تعداد	۳۸۳	۳۸۳	
هم‌بستگی پیرسون	۰/۸۹۵	۱	دسترسی به مراکز تجاری و آموزشی
ضریب اهمیت	۰/۰۰۰		
تعداد	۳۸۳	۳۸۳	

با توجه به جدول به دست آمده می‌توان مشاهده نمود که بین دو متغیر «اختلاط کاربری‌های مختلف در جهت انتخاب راحت» و «دسترسی به مراکز تجاری و آموزشی» هم‌بستگی برابر ۰/۸۹۵ می‌باشد که این دو متغیر از هم‌بستگی قوی و مثبت برخوردار است (با توجه به ضریب هم‌بستگی، Pearson Correlation) همچنین ضریب اهمیت با مقدار ۰ سطح معناداری بین دو متغیر مذکور را نمایش می‌دهد (ضریب اهمیت، Sig کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد) همچنین ضریب تعیین در این جدول برابر ۸۰ درصد می‌باشد که بدین معناست که ۸۰ درصد از «اختلاط کاربری‌های مختلف در جهت انتخاب راحت» توسط «دسترسی به مراکز تجاری و آموزشی» پیش‌بینی می‌گردد.

جدول ۵: هم‌بستگی پیرسون ۳

تمایل در استفاده از محیط‌های پیاپاده و به‌وسیله افراد کهنسال	استفاده گروه‌های مختلف سنی		
۰/۸۸۳	۱	هم‌بستگی پیرسون	استفاده گروه‌های مختلف سنی
۰/۰۰۰		ضریب اهمیت	
۳۸۳	۳۸۳	تعداد	
۱	۰/۸۸۳	هم‌بستگی پیرسون	تمایل در استفاده از محیط‌های پیاپاده و به‌وسیله افراد کهنسال
	۰/۰۰۰	ضریب اهمیت	
۳۸۳	۳۸۳	تعداد	

با توجه به جدول به‌دست‌آمده می‌توان مشاهده نمود که بین دو متغیر «استفاده گروه‌های مختلف سنی» و «تمایل در استفاده از محیط‌های پیاپاده و به‌وسیله افراد کهنسال» هم‌بستگی برابر ۰/۸۸۳ می‌باشد که این دو متغیر از هم‌بستگی قوی و مثبت برخوردار است (با توجه به ضریب هم‌بستگی، Pearson Correlation) همچنین ضریب اهمیت با مقدار ۰ سطح معناداری بین دو متغیر مذکور را نمایش می‌دهد (ضریب اهمیت، Sig کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد) همچنین ضریب تعیین در این جدول برابر ۷۸ درصد می‌باشد که بدین معناست که ۷۸ درصد از «استفاده گروه‌های مختلف سنی» توسط «تمایل در استفاده از محیط‌های پیاپاده و به‌وسیله افراد کهنسال» پیش‌بینی می‌گردد.

جدول ۶: هم‌بستگی پیرسون ۴

وضعیت نورپردازی در شب با توجه اهمیت مرکزیت محله	ایمنی و امنیت عابران در ۲۴ ساعت روز (شبانه‌روزی)		
۰/۸۸۹	۱	هم‌بستگی پیرسون	ایمنی و امنیت عابران در ۲۴ ساعت روز (شبانه‌روزی)
۰/۰۰۰		ضریب اهمیت	
۳۸۳	۳۸۳	تعداد	
۱	۰/۸۸۹	هم‌بستگی پیرسون	وضعیت نورپردازی در شب با توجه اهمیت مرکزیت محله
	۰/۰۰۰	ضریب اهمیت	
۳۸۳	۳۸۳	تعداد	

با توجه به جدول به‌دست‌آمده می‌توان گفت که بین دو متغیر «ایمنی و امنیت عابران در ۲۴ ساعت روز (شبانه‌روزی)» و «وضعیت نورپردازی در شب با توجه اهمیت مرکزیت محله» هم‌بستگی ۰/۸۸۹ به‌دست‌آمده که قوی و مثبت است (با توجه به ضریب هم‌بستگی، Pearson Correlation) همچنین ضریب اهمیت با مقدار ۰ سطح معناداری بین دو متغیر مذکور را نمایش می‌دهد (ضریب اهمیت، Sig کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد) همچنین ضریب تعیین در این جدول برابر ۷۹ درصد می‌باشد که بدین معناست که ۷۹ درصد از «ایمنی و امنیت عابران در ۲۴ ساعت روز (شبانه‌روزی)» توسط «وضعیت نورپردازی در شب با توجه اهمیت مرکزیت محله» پیش‌بینی می‌گردد.

جدول ۷. هم‌بستگی پیرسون ۵

سهولت تردد و بدون مزاحمت در مسیرهای پیاده‌رو	تردد با خانواده بدون ایجاد مزاحمت در محدوده پیاده‌رو		
۰/۹۰۳	۱	هم‌بستگی پیرسون	تردد با خانواده بدون ایجاد مزاحمت در محدوده پیاده‌رو
۰/۰۰۰		ضریب اهمیت	
۳۸۳	۳۸۳	تعداد	
۱	۰/۹۰۳	ضریب هم‌بستگی پیرسون	سهولت تردد و بدون مزاحمت در مسیرهای پیاده‌رو
	۰/۰۰۰	ضریب اهمیت	
۳۸۳	۳۸۳	تعداد	

نتایج جدول نشان می‌دهد که هم‌بستگی بین دو متغیر «تردد با خانواده بدون ایجاد مزاحمت در محدوده پیاده‌رو» و «سهولت تردد و بدون مزاحمت در مسیرهای پیاده‌رو» قوی و مثبت و به اندازه ۰/۹۰۳ است. همچنین ضریب اهمیت با مقدار ۰ سطح معناداری بین دو متغیر مذکور را نمایش می‌دهد (ضریب اهمیت، Sig کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد) همچنین ضریب تعیین در این جدول برابر ۸۱ درصد می‌باشد که بدین معناست که ۸۱ درصد از «تردد با خانواده بدون ایجاد مزاحمت در محدوده پیاده‌رو» توسط «سهولت تردد و بدون مزاحمت در مسیرهای پیاده‌رو» پیش‌بینی می‌گردد.

آزمون فریدمن

در این جدول مقادیر میانگین و انحراف معیار متغیرهای موثر در اصول پیاده‌مداری محله شمس آباد تبیین شده است، مقایسه ویژگی‌های متغیرهای موثر در اصول پیاده‌مداری محله شمس آباد نشان می‌دهد که بالاترین میانگین در بین متغیرهای مذکور متعلق به برپایی امکان استفاده گروه‌های مختلف سنی و پایین‌ترین میانگین متعلق به تردد با خانواده بدون ایجاد مزاحمت در محدوده پیاده‌رو می‌باشد.

جدول ۸: آمار توصیفی

بیشینه	کمینه	انحراف معیار	میانگین	تعداد	
۵	۱	۱/۰۶۶	۳/۵۲	۳۸۳	۱. امکان استفاده گروه‌های مختلف سنی
۵	۱	۱/۰۵۷	۲/۷۴	۳۸۳	۲. اختلاط کاربری‌های مختلف در جهت انتخاب راحت
۵	۱	۱/۰۶۵	۲/۳۶	۳۸۳	۳. وضعیت نورپردازی در شب با توجه اهمیت مرکزیت محله
۵	۱	۱/۰۳۵	۳/۱۴	۳۸۳	۴. تمایل در استفاده از محیط‌های پیاده‌رو به وسیله افراد کهنسال
۵	۱	۱/۰۲۵	۳/۱۹	۳۸۳	۵. ایمنی و امنیت عابران در ۲۴ ساعت روز (شبانه‌روزی)
۵	۱	۱/۰۱۵	۲/۱۹	۳۸۳	۶. دسترسی به پارکینگ‌ها و وسایل حمل‌ونقل عمومی
۵	۱	۱/۰۱۱	۲/۳۷	۳۸۳	۷. دسترسی به صورت سواره و پیاده از محله
۵	۱	۱/۰۱۷	۳/۱۰	۳۸۳	۸. دسترسی به مراکز تجاری و آموزشی
۵	۱	۱/۰۰۵	۲/۶۳	۳۸۳	۹. تردد با خانواده بدون ایجاد مزاحمت در محدوده پیاده‌رو
۵	۱	۱/۰۱۸	۳/۱۷	۳۸۳	۱۰. سهولت تردد و بدون مزاحمت در مسیرهای پیاده‌رو

جدول ۹: رتبه‌ها

رتبه	میانگین رتبه
۱.	امکان استفاده گروه‌های مختلف سنی
۲.	اختلاط کاربری‌های مختلف در جهت انتخاب راحت
۳.	وضعیت نورپردازی در شب با توجه اهمیت مرکزیت محله
۴.	تمایل در استفاده از محیط‌های پیاده‌رو به‌وسیله افراد کهنسال
۵.	ایمنی و امنیت عابران در ۲۴ ساعت روز (شبانه‌روزی)
۶.	دسترسی به پارکینگ‌ها و وسایل حمل‌ونقل عمومی
۷.	دسترسی به‌صورت سواره و پیاده از محله
۸.	دسترسی به مراکز تجاری و آموزشی
۹.	تردد با خانواده بدون ایجاد مزاحمت در محدوده پیاده‌رو
۱۰.	سهولت تردد و بدون مزاحمت در مسیرهای پیاده‌رو

جدول بالا وضعیت رتبه بندی متغیرها (ویژگی‌های متغیرهای موثر در اصول پیاده‌مداری محله شمس آباد) را نشان می‌دهد میانگین رتبه (Mean Rank) هر کدام از ویژگی‌ها در جدول گزارش شده است. مقایسه میانگین رتبه‌ها نشان می‌دهد که بالاترین میانگین رتبه (۴/۲۱) به ویژگی امکان استفاده گروه‌های مختلف سنی اختصاص دارد که بدین معناست که مهم‌ترین ویژگی متغیر مستقل در اصول پیاده‌مداری محله شمس آباد ویژگی امکان استفاده گروه‌های مختلف سنی است. بعد از ویژگی فوق، مهم‌ترین ویژگی متغیر مستقل به ترتیب شامل: وضعیت نورپردازی در شب با توجه اهمیت مرکزیت محله، اختلاط کاربری‌های مختلف در جهت انتخاب راحت، تمایل در استفاده از محیط‌های پیاده‌رو به‌وسیله افراد کهنسال، ایمنی و امنیت عابران در ۲۴ ساعت روز (شبانه‌روزی)، سهولت تردد و بدون مزاحمت در مسیرهای پیاده‌رو، دسترسی به مراکز تجاری و آموزشی، دسترسی به پارکینگ‌ها و وسایل حمل‌ونقل عمومی، دسترسی به‌صورت سواره و پیاده از محله، تردد با خانواده بدون ایجاد مزاحمت در محدوده پیاده‌رو، می‌شود.

جدول ۱۰: آمار آزمون

۳۸۳	تعداد
۴۴۷/۲۸۵	کای اسکور
۴	واریانس
۰/۰۰۰	ضریب اهمیت

جدول بالا مهم‌ترین جدول آزمون فریدمن است، این جدول معنی داری آماری را نشان می‌دهد. مقدار مجذور کای به دست آمده برابر با ۴۴۷/۲۸۵ است که در سطح خطای کمتر از ۰/۰۵ قرار دارد (مقدار SIG) معنی دار بودن آزمون فریدمن بدین معناست که رتبه بندی ویژگی‌های متغیرهای موثر در اصول پیاده‌مداری محله شمس آباد بامعناست.

بحث

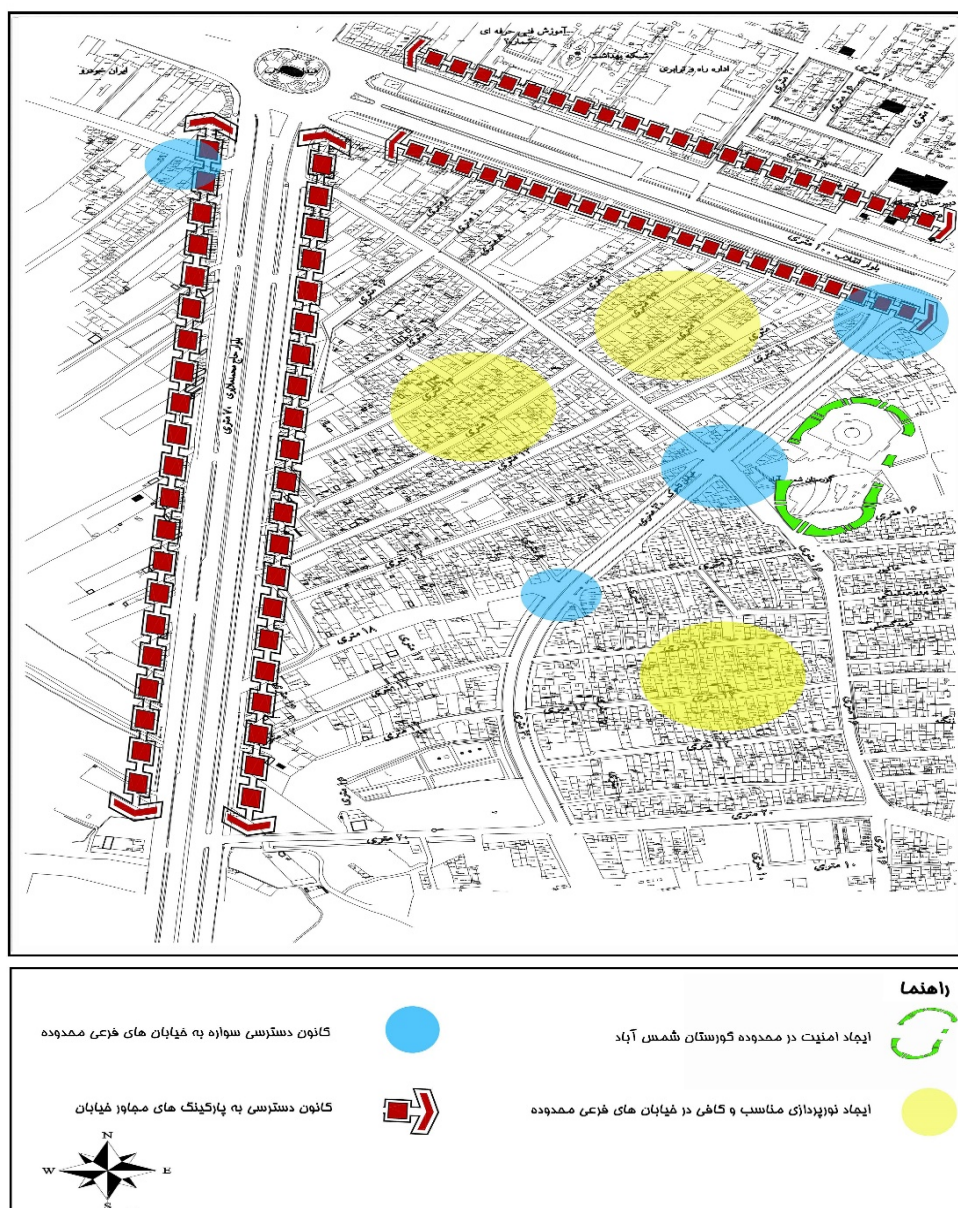
به‌طور کلی به نظر می‌رسد نتایج فرایند سنجش امکان‌پذیری پیاده راه در محله شمس‌آباد شهر ملایر، راه بررسی علمی و منطقی امکان سنجی پیاده راه را فراهم آورده بدیهی است در ارتباط با دیگر فضاهای عمومی شهرهای امروزی ایران انجام فرایند امکان‌پذیری کیفیت پیاده راه می‌تواند لایه‌های پنهان محتوای فضاهای عمومی و نوع نگاه کاربران به فضاهای عمومی را نمایان کرده و به دنبال آن زمینه حرکت به سوی ارتقاء استانداردهای پیاده‌مداری را فراهم آورد.

بر مبنای فرایند تحلیل منطقی انجام‌شده در پژوهش پیاده راه محله شمس‌آباد شهر ملایر نیاز به ارتقاء استانداردهای پیاده‌مداری داشته و اولویت‌های ارتقای پیاده‌مداری نیز بر مبنای معیارهای ارائه‌شده به روشنی مشخص می‌گردد تطبیق نتایج نهایی با وضع موجود به‌وضوح مسائلی همچون کمبود کاربری‌های خدماتی در جهت رفاه نیازهای کاربران همچنین انعطاف‌ناپذیر بودن و عدم استفاده در زمان‌های مختلف از پیاده راه در این محدوده و همچنین نبود تمهیدات در برابر عوامل اقلیمی و کمبود امکانات و تسهیلاتی همچون ۲۴ ساعته نمودن کاربری‌های موجود در فضاهای شهری محله شمس‌آباد شهر ملایر که در حال حاضر به دلیل شرایط فرهنگی و امنیتی امکان اجرا ندارد. اما اگر بتوان شرایطی را مهیا نمود که کاربری‌های این محدوده به‌طور ۲۴ ساعته خدمات‌دهی نمایند، می‌توان کیفیت حضورپذیری را برای طیف بیش‌تری از افراد مهیا کرد. از دیگر عوامل می‌توان به گسترش کاربری‌های همراه باکیفیت زندگی در این راسته، افرادی را که به قصد خرید به محله شمس‌آباد شهر ملایر مراجعه می‌نمایند را به این پیاده راه می‌کشاند.

همچنین بهبود وضعیت روشنایی و جانمایی مناسب مبلمان شهری در این محدوده به افزایش مدت زمان حضور مردم در این فضا کمک شایانی می‌نماید در این میان عدم حفظ هویت محدوده و نبود جذابیت بصری و بی‌توجهی به ناتوانان جسمی و حرکتی در طراحی ورودی این محدوده و همچنین ناکافی بودن نیمکت‌ها و سکوها و طراحی نامطلوب آن‌ها و عدم وجود ویژگی‌های خاص و عدم تمایز و تشخیص نسبت به سایر محلات شهر ملایر و عدم مشارکت دهی مردم در فضا و عدم احساس تعلق خاطر و کمبود نشاط در فضا مشکلات عدیده‌ای را ایجاد نموده است، همچنین دسترسی و نفوذپذیری بالا و همچنین ایمنی و امنیت و آلودگی صوتی کمتر و آرامش بیشتر و حرکت راحت و مطلوب در طول فضا با توجه به مناسب بودن سنگ‌فرش‌ها و کارایی اقتصادی می‌تواند به‌عنوان نقاط قوت پیاده راه و اعمال این نقاط قوت در برنامه‌های عمرانی آینده ایجاد گردد و به بهبود پیاده راه در محله شمس‌آباد شهر ملایر کمک ویژه‌ای نمود. همچنین باید بیان نمود با توجه به تحلیل و بررسی توسط هم‌بستگی دو متغیر و دو معیاره پیرسون در این پژوهش معیارها و شاخص‌هایی در بهبود و ارتقاء پیاده‌مداری محله شمس‌آباد شهر ملایر مورد بررسی و سنجش قرارگرفت، از طرفی با توجه به آزمون فریدمن نیز میزان اهمیت هر یک از شاخص‌ها مشخص گردید که بر اساس اهمیت بصورت زیر دسته بندی می‌گردند:

۱. استفاده گروه‌های مختلف سنی
۲. وضعیت نورپردازی در شب با توجه اهمیت مرکزیت محله
۳. اختلاط کاربری‌های مختلف در جهت انتخاب راحت
۴. تمایل در استفاده از محیط‌های پیاده‌رو به‌وسیله افراد کهنسال

۵. ایمنی و امنیت عابران در ۲۴ ساعت روز (شبانه‌روزی)
 ۶. سهولت تردد و بدون مزاحمت در مسیرهای پیاده‌رو
 ۷. دسترسی به مراکز تجاری و آموزشی
 ۸. دسترسی به پارکینگ‌ها و وسایل حمل‌ونقل عمومی
 ۹. دسترسی به صورت سواره و پیاده از محله
 ۱۰. تردد با خانواده بدون ایجاد مزاحمت در محدوده پیاده‌رو
- در ادامه نقشه محله شمس آباد با توجه به موارد ذکر شده ارائه گشته است.



شکل ۲. محله شمس آباد با توجه به نتایج پژوهش

نتیجه‌گیری

در انتهای این تحقیق می‌توان به این نتیجه رسید که محله شمس‌آباد شهر ملایر با وجود نقاط قوت از نظر منظر و کیفیت محیطی پایین بودن استانداردهای کالبدی و استانداردهای مدیریت شهری مشکلات عدیده‌ای را ایجاد نموده است. کاربری‌های موجود در محله شمس‌آباد شهر ملایر دارای فعالیت در زمان خاصی از ساعات خاصی از روز هستند و در مابقی ساعات، با غیرفعال شدن آن‌ها، محله شمس‌آباد شهر ملایر با وجود فرارگیری کاربری‌های دیگر، بی‌فعالیت جلوه می‌کند. همچنین غیر فعال بودن کاربری‌ها باعث ایجاد حس نا امنی در افراد می‌شود، بخصوص در ساعات تاریکی شب که گذر از این مسیر را دچار بحران می‌نماید، که می‌توان با استفاده از نورپردازی مناسب و یا ارتقا فعالیت کاربری‌ها، این مقوله را بهبود بخشید، در این راستا می‌توان گفت مهم‌ترین مسئله برای بهبود وضعیت فعلی و نزدیک‌تر کردن شرایط محدوده محله شمس‌آباد شهر ملایر به یک محور پیاده‌مدار استاندارد، ایجاد کاربری‌های فعال ۲۴ ساعته به همراه فضاسازی در داخل این مسیر می‌باشد. همچنین توجه به همه شمول بودن مسیر یعنی قرار دادن امکانات دسترسی برای معلولین، کودکان، زنان و ... نیز بایستی مورد توجه قرار گیرد. در رابطه با حذف مسیر سواره هم می‌بایست به تامین فضای پارک در اطراف محدوده محله شمس‌آباد شهر ملایر و فراهم آوردن تسهیلات و زیرساخت‌های دوچرخه عمومی اشاره کرد. نور پردازی، پوشش گیاهی بومی، کف‌سازی و ریتم در نمای این‌بیه این راسته از دیگر موارد قابل اهمیت در طراحی پیاده‌راه می‌باشند.

پیشنهادها و راه‌کارها

- سرپوشیده کردن قسمتهایی از محله شمس‌آباد شهر ملایر و تعریف عناصری مانند طاق و ایوان در محدوده که باعث تقویت ورودی و کنج‌های راسته شده و به جلب توجه عابران و شهروندان به حضور در این محدوده می‌انجامد.
- برگزاری مراسم‌های آیینی و مذهبی و جشن‌های ملی در فضای پیاده راه.
- بهبود وضعیت روشنایی و جانمایی مناسب مبلمان شهری در این محدوده به افزایش مدت زمان حضور مردم در این فضا کمک شایانی می‌نماید.
- اصلاح مقطع عرضی پیاده راه در محله شمس‌آباد شهر ملایر
- پیش‌بینی مسیر برای عبور وسایل نقلیه اصطرابی همچون آمبولانس و ماشین آتش‌نشانی
- محوطه آرایشی
- طراحی تفرجگاه‌های خیابانی زیبا
- به‌روزرسانی و بهبود وضع فضاهای خیابان با تلفیقی از هنر مردمی و مبلمان شهری و نورپردازی‌های تزئینی

منابع

اپیلارد، د (۱۳۸۲)، خیابان‌ها می‌توانند باعث مرگ شهرها شوند (رهنمودهایی برای طراحی خیابان در شهرهای جهان سوم)، ترجمه: نوین تولایی. فصلنامه آبادی، شماره ۳۹.

- برک پور، ناصر، (۱۳۸۰)، پایداری هویت در محله‌های مسکونی، *مجله شهرداری‌ها*، (۲۵).
- جعفری، کامران رضایی؛ ملکی، سعید؛ گشتیل، معصومه (۱۳۹۷)، ارزیابی قابلیت پیاده‌مداری فضاهای شهری با رویکرد نوشهرگرایی نمونه موردی: محله کیانپارس در شهر اهواز. *فصلنامه مطالعات عمران شهری*، ۲(۶).
- ربانی خوراسگانی، علی، صدیق اورعی، غلامرضا، خنده رو، مهدی، (۱۳۸۸)، بررسی سرمایه اجتماعی و عوامل مؤثر بر شکل‌گیری آن در سطح محله. *دو فصلنامه علوم اجتماعی*، ۶(۲).
- روستایی، شهرپور، نصری، رقیه (۱۳۹۸)، ارزیابی قابلیت‌های پیاده‌مداری معابر بافت تاریخی شهر مراغه، *فصلنامه بومشناسی شهری*، سال دهم، شماره ۱.
- سلطانی، علی (۱۳۹۰)، مباحثی در حمل‌ونقل پایدار شهری شیراز، انتشارات دانشگاه شیراز، چاپ اول.
- شوای، فرانسواز (۱۳۷۵)، شهرسازی تخیلات یا واقعیت، ترجمه سیدمحسن حبیبی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران
- قنبری، ابوالفضل، هادی، الهام، هادی، الناز، (۱۳۹۹)، بررسی تطبیقی پیاده‌راه‌های تربیت و ولیعصر شهر تبریز از منظر مؤلفه‌های پیاده‌مداری، *فصلنامه آمایش محیط*، شماره ۵۰.
- کاغذلو، زهرا، لادن مقدم، علیرضا، اکبری، سعید (۱۴۰۰)، ارزیابی تأثیرات کیفیت منظر شهری در ارتقای پیاده‌مداری در فضاهای عمومی شهری در شهر رامیان، *فصلنامه علمی پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، ۱۱(۴۰).
- معینی، سید محمد مهدی (۱۳۹۰)، *شهرهای پیاده‌مدار*، انتشارات آذرخش.

References

- Foster, S., Giles-Corti, B., & Knuiaman, M. (2011). Creating safe walkable streetscapes: Does house design and upkeep discourage incivilities in suburban neighborhoods? *Journal of Environmental Psychology*, 31(1), 79-88.
- Kovacs, S (2016). "Increased pedestrian safety". North Point Press: A Division of Farrar, Straus and Giroux. New York, US
- Litman, T., 2004, Economic value of walkability, *World Transport Policy and Practice*, Vol. 11, No. 1, PP. 0-11.
- Noriko Ishikawa, Mototsugu Fukushima (2012), Effects of street landscape planting and urban public parks on dwelling environment evaluation in Japan, *Original Research Article Volume 11, Issue 4, Pages 351-478*Pages.
- Stephanie Pincetl, Paul Bunje (2012), Tisha Holmes An expanded urban metabolism method: Toward a systems approach for assessing urban energy processes and causes, *Original Research Article Landscape and Urban Planning*, Volume 107, Issue 3, 15 September, Pages 193-202.
- Wang, R. Lu, Y. Zhang, J. Liu, P. Yao, Y. & Liu, Y. (2020). The relationship between visual enclosure for neighbourhood street walkability and elders' mental health in China: Using street view images. *Journal of Transport & Health*

- Wang, Y, Chau.C.K, Leung,T.M (2016). A review on the effects of physical built environment attributes on enhancing walking and cycling activity levels within residential neighborhoods
- Zakaria, J. & Norsidah, U., 2014, Comfort of walking in the city center of Kuala Lumpur, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Vol. 131, No. 3, PP. 110–100
- Zhou, H. He, S. Cai, Y. Wang, M. & Su, S. (2019). Social inequalities in neighborhood visual walkability: Using street view imagery and deep learning technologies to facilitate healthy city planning. *Sustainable Cities and Society*.