

# تحلیل توانمندی ها و تنگنای وضعیت پیاده راه صف (باغ سپه سالار) منطقه ۱۲ تهران و

## روندآن در گذر زمان

احمد پوراحمد

استاد دانشکده جغرافیای دانشگاه تهران

شهلا عباسی\*

کارشناسی ارشد دانشگاه تهران

abbasishahala066@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۶/۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۳/۱۸

### چکیده

وجود پیاده راه به ارتقای تصوی ذهنی افراد از شهر کمک کند، به گفته "جین جکوبز" شهر را میتوان از خیابانهایش شناخت پیاده راه صف به علت نگرش صرفا کالبدی و عدم توجه به بعد ذهنی منظر مورد بررسی قرار گرفت. هدف از تحقیق تحلیل توانمندی ها و تنگناها و مقایسه تطبیقی گذشته، حال و آینده و ارائه استراتژی ها است. روش تحقیق توصیفی - تحلیلی می باشد. یافته های تحقیق بیانگر آن است در وضعیت سابق نسبت به وضعیت فعلی میتوان به جذب مشتری به دلیل امکان ورود خودروسواران و شفافیت مسیر به دلیل وجود پانلهای نصب آگهی، باجه تلفن، حس تعلق ساکنان نسبت به محیط به دلیل وجود مالک در املاک تجاری، وجود اتحادیه اصناف در شرایط مطلوبی بود، ولی عدم تداوم عناصر زیباسازی شهری، فرسوده و متروکه بودن بسیاری از ساختمانها، عدم دسترسی به پارکینگ، سرویس بهداشتی، فضای سبز و نمازخانه از مشکلات فعلی پیاده راه است در قسمت دسترسی میتوان به ایجاد پارکینگ های طبقاتی با استفاده از پتانسیلهای کاربریهای متروکه، هموار سازی مسیر برای معلولین با طراحی نرده و حصارها، منع ورود موتورسیکلتها با نصب تابلوهای راهنمای در قسمت کالبد می توان به اعطای فرصتهای تشویقی به مالکین ساخت و ساز مشروط به توجه به خط آسمان، اعطای فرصتهای تشویقی مشروط به هماهنگی رنگ و فرم تابلوهای شهری، بهسازی ساختمانهای فرسوده تاریخی، توالی و تناسب مبلمان شهری با یکدیگر در بخش کاربریها میتوان به ایجاد کاربریهای ترکیبی، تخصیص ساختمانهای متروکه به فعالیتهای ۲۴ ساعته در بخش اقتصاد میتوان به تخصیص ساختمانها به کافی شاپها و فروشگاه، چند منظوره کردن کاربریها، تعیین مالکیت اراضی متروکه و سرمایه گذاری در آن ها جهت جبران کاستی های کاربریهای شهری، در گزینه اجتماعی میتوان به رنگهای ملایم و ارائه فعالیتهای تجاری بانوان مانند مانتوفروشی و طلا فروشی اشاره کرد.

واژگان کلیدی: توانمندی ها؛ تنگناها، گذشته، حال، آینده، استراتژی، پیاده راه

## مقدمه

پیاده راه ها، محل حضور همه ی شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی شان است در آن جا شهروندان در یک رابطه ی تعاملی با یکدیگر، با هم بودن را آموخته و در جهت ارتقای حیات جمعی می کوشند. از این رو سرزندگی از ویژگی های اساسی و اصلی پیاده راه ها است. این فضا همچنین باید بتواند جاذب طیف وسیعی از شهروندان بوده و خود را همواره با رویدادهای درون خود هماهنگ سازد. لذا انعطاف نیز از ویژگی های مهم در پیاده راه هاست. در نهایت آنچه که متضمن حضور هم شهروندان و زندگی دائمی در پیاده راه ها است، ایمنی این فضا است. (پاکزاد، ۱۳۸۴: ۲۳۵). خیابان های ما از نظر اجتماعی مکانهای مرده هستند که عامل مرگ آنها همان اتومبیل است (ایلیارد، ۱۳۸۲: ۷۶).

تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسبات عناصر شکل دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابه جاییها نیز بر اساس حرکت فرد پیاده بود؛ یعنی او اندازه و فاصله ها را تعیین میکرد. (قریب، ۱۳۸۲: ۱۸) به دنبال آن حاکمیت تفکر مدرنیسم و به ویژه مطرح «شدن تئوری شهر مناسب با اتومبیل شخصی از نقش و اهمیت فضاهای پیاده کاسته شد و به مرور فرد پیاده، جایگاه و اولویت خود را در فضای شهری از دست داد. از سوی دیگر، سیاستهای منطقه بندی و تفکیک عملکردها و کاربریهای شهری در دوران شهرسازی مدرن، باعث از دست رفتن پویایی و حیات شهرها شد که حاصل آن وجود شهرهایی با تقسیم مناطق همگن، جدایی طبقات اجتماعی از یکدیگر و حذف فعالیتهای متنوع از شهر بود که نتیجه ای جز از میان رفتن سرزندگی و حیات بخشهای مرکزی شهرها بود. (عباس زادگان، ۱۳۸۲: ۴۰).

در شهر تهران با شکل گرفتن جنبش های شهرسازی با سلطه ی تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر، برنامه ریزی و طراحی روزبه روز از مقیاس و نیازهای انسان پیاده، دور گشت در این مفهوم و کارکرد عناصر شهری سازگار و مطلوب چون محله، خیابان، میدان، گذر و ... تغییر کیفی و ماهوی پیدا کرد و محتوای غنی انسانی خود را از دست داد. میتوان گفت در شهرسازی معاصر، حرکت پیاده، نیازها و حقوق طبیعی انسان پیاده کمتر مورد توجه قرار گرفته است و راههای پیاده نه به عنوان بخشی مستقل از فضای شهری بلکه به عنوان تابعی از حرکت سواره به حساب آمده است؛ در نتیجه سفر پیاده به یک پدیده پرمخاطره، اجباری و رنج آور بدل شد که هر نوع احساس تعلق، زیبایی و اشتیاق را در شهروندان نابود میکند. در واقع در سنت شهرسازی رایج، برنامه ریزی برای ماشین همواره مقدم بر برنامه ریزی برای انسان بوده است (Qureshi, 2007: 309).

از نقایص عمده ی شهرها در سطح جهان، وابستگی بیش از حد نیاز به حرکت سواره و تخلف از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است. این امر یکی از عوامل عمده کاهش کیفیت محیط

شهری و افول ارزشهای اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری محسوب میشود. برای واکنش و چاره جویی در برابر این وضعیت در طول چند دهه ی گذشته، گرایشها و دیدگاه های جدیدی در عرصه برنامه ریزی جهان مطرح شده است که از آن به جنبش پیاده سازی یا پیاده گسترگی یاد میشود (توسلی، ۱۳۸۶: ۵۴). دانش برنامه ریزی شبکه و مهندسی ترافیک، با وجود همه پیشرفتهای موجود، به کیفیت و کارکرد حرکت پیاده توجهی نداشته و صرفاً از لحاظ هدایت و تسهیل حرکت سواره و ایمنی معابر سواره به آن نگریده است. این بی توجهی به حرکت پیاده و بی مسئولیتی در قبال تأمین نیازهای اجتماعی و روانی شهروندان، امروز به یک بیماری مزمن برنامه ریزی شهری بدل شده است. (توسلی، ۱۳۸۶: ۴۷).

نتیجه این اهمیت بیش از اندازه به وسایل نقلیه و در نتیجه کاهش تحرکات پیاده و افت کیفیت زندگی شهری، توجه مدیران شهری به یافتن بهترین مسیرها برای حذف حرکت سواره و تبدیل آنها به پیاده راه است که اغلب به دلیل طراحی صرفاً کالبدی به خصوص در کشور ما این تلاش ها بی نتیجه مانده است. که همین امر ضرورت توجه به صورت یکپارچه به آن را پررنگ تر می کند. پیاده راه صف واقع در منطقه ۱۲ تهران به علت شمار زیادی از کاربریهای تاریخی متروکه و فرسوده، وجود کاربریهای ناسازگار، نبود دسترسی کافی به تسهیلات اولیه جهت رفاه عابرین پیاده و مغازه داران و به تبع نبود امنیت به وفور در شب و حتی در روز و تا حدودی تنزل اقتصادی نسبت به قبل از جمله نبود مشتری و گردشگر به تعداد کافی مورد پژوهش قرار گرفت.

آنچه که به نوآوری تحقیق افزوده است، به موارد زیر میتوان اشاره کرد: ۱- از روش سیاست ها، پروژه ها و برنامه های اجرایی جهت شفاف کردن راهبردها برای توسعه این محدوده استفاده شده است ۲- وضعیت گذشته و حال را یکدیگر مقایسه تطبیقی نموده سپس یک چشم انداز برای آینده این محدوده تدوین گردیده است ۳- همچنین از روش نمونه گیری گلوله برفی استفاده شده تا جایگاه این محدوده براساس نظرات مسولین ذینفع و ذیربط به دست آورده شود. هدف از تحقیق تحلیل وضعیت مهم ترین چالشها و پتانسیلها و مقایسه تطبیقی وضعیت موجود؛ گذشته و آینده و سپس ارائه سیاست، راهبرد و پروژه در جهت توسعه پیاده راه سپه سالار میباشد.

### پیشینه تحقیق

یزدانی و صدیق در پژوهشی در خصوص وضعیت پیاده راه اردبیل (۱۳۹۵) بیانگر آن است که، در صورت احداث پیاده راه در محدوده، این پیاده راه از نظر امنیت اجتماعی در وضعیت نامناسبی خواهد بود

همچنین سن و سطح سواد افراد مورد پرسش، در برداشت آنها از کیفیت پیاده راه، تأثیر گذار بوده است. که اثر خدمات شهری با ۶۸/۸ در رتبه اول و اثر اقتصادی با ۰/۰۳۲ اثر در رتبه آخر قرار گرفته اند. هس-کالو (۱۹۹۳) به مطالعه اثرات پیاده راه سازی و آرام سازی ترافیک بر خرده فروشی در شهرهای آلمان و انگلستان پرداخته است. نتایج پژوهش او نشان می دهد که چنین طرح هایی موجب رونق خرده فروشی شده است، (Klau-Hass, 1993) رابرتسون (1993) در مقاله خود با عنوان "راهبردهای پیاده راه سازی برای برنامه ریزان مرکز قدیمی شهر: پیاده روهای هوایی در برابر مال های پیاده" به مقایسه مال های پیاده و پیاده روهای هوایی از نظر طراحی شهری، اثرات اقتصادی، حمل و نقل و دسترسی می پردازد (Robertsobn, 1993)، چیکوتو (۱۹۹۷) به مطالعه اثرات پیاده راه سازی بر محیط زیست شهر چستر انگلستان پرداخته است (Chiquetto, ۱۹۹۷) نتایج او حاکی از آن است که اجرای این طرح موجب کاهش آلودگی صوتی و انتشار گازهای آلوده کننده و گلخانه ای شده است. امیستاد (۲۰۱۰) در پژوهشی به ارزیابی سیاست پیاده راه سازی در شهر ویگان می پردازد. نتایج پژوهش او نشان از ضرورت کاربرد سیاست پیاده راه سازی می باشد. (Amistad, ۲۰۱۰).

مصمم و صرافی (۱۳۹۵) با استفاده از روش AHP بیانگر آن است که خیابان ارم به دلیل نقش مهم در پیوند دو عنصر اصلی مذهبی و تجاری و نیز وجود فعالیت ها و کاربری های مختلف و متنوع، دسترسی به پارکینگ، طول و عرض مناسب، سرزندگی و حضور گسترده افراد پیاده و زائران، شیب مناسب، بهترین فضا جهت ایجاد پیاده راه می باشد.

لنگرودی و احمدی (۱۳۹۵) در مقاله تحت عنوان ارزیابی مطلوبیت پیاده راه های شهری براساس مولفه های کیفی، چهار معیار (کالبدی، زیست محیطی، آسایش و راحتی، کاربری و فعالیت ها) و ۲۲ شاخص انتخاب شد. در گام بعدی با استفاده از روش دلفی و فرایند تحلیل سلسله مراتبی و با استفاده از نرم افزار Expert choice این شاخص ها اولویت بندی شدند. در مرحله بعد، با استفاده از مطالعات میدانی و تکمیل ۴۰۰ پرسشنامه توسط شهروندان حاضر در پیاده راه علم الهدی، وضعیت این پیاده راه با توجه به هر یک از شاخص ها ارزیابی شد. نتایج این بخش از لحاظ شاخص های کالبدی نشان داد که عرض پیاده روها با نمره ۳/۶۵ در رتبه اول و طراحی مناسب جداره ها با نمره ۲/۲۱ در رتبه هفتم قرار دارد. در بخش زیست محیطی شاخص حفاظت از پیاده ها در مقابل تغییرات جوی با نمره ۲/۶۱ بهترین وضعیت را دارد. در بخش آسایش و راحتی، شاخص آلودگی صوتی با نمره ۳/۵۹ در رتبه اول قرار دارد. شاخص های سهولت دسترسی به پیاده راه و امنیت به ترتیب با نمرات ۳/۴۷ و ۳/۴۵ در رتبه های دوم و سوم قرار دارند. نتایج بررسی ها درباره شاخص های معیار کاربری و فعالیت ها حاکی از آن است که شاخص تنوع کاربران با نمره ۳/۶۸ نسبت به شاخص های دیگر از وضعیت مطلوبتری برخوردار است. همچنین شاخص

های امکان بارگیری و تخلیه بار واحد های تجاری و نشانه ها و بناهای شاخص به ترتیب با نمره های ۲/۸۳ و ۲/۷۲ در رتبه های دوم و سوم قرار دارند.

احدی و بشیری (۱۳۹۳) پژوهشی را با عنوان « طراحی و ساماندهی پیاده راه شهری در جهت ارتقای ایمنی عابران پیاده با استفاده از بازرسی ایمنی پیاده راه های درون شهری» انجام داده اند. هدف از انجام این پژوهش، شناسایی و گزارش دهی مشکلات تهدید کننده ایمنی عابران پیاده راه ها در شهر قزوین، افزایش راحتی و ایمنی هر چه بیشتر عابران پیاده در معابر در هنگام روز و شب و کمک به طراحی، اجرا و بهره برداری پروژه ها به ایمن ترین حالت ممکن بوده و در نتیجه با تعریف سیاست و راهبردهایی در جهت ایمنی عابران پیاده، بهترین گزینه ایمنی عابران پیاده ارائه شده است (احدی و بشیری، ۱۳۹۳).

### مبانی نظری

از میان اندیشمندان تأثیرگذار بر پیاده راه ها، جیکوبز با انتقاد از تفکر مدرنیستی در رابطه با خیابان، بر اهمیت پیاده راه ها تأکید دارد. گوردن کالن نیز در کتاب منظر شهری به تأیید جیکوبز و بر خلاف نظر معماران مدرنیست، محیط شهری را در صورتی مطلوب میدانده که حضور انسان به صورت پیاده در شهرها ممکن و مقیاس شهرها نیز مقیاس انسانی باشد. (کالن، ۱۳۷۸: ۷۶).

راب کریر (۱۹۷۹) در کتاب فضای شهری، ساختار شهر را متشکل از خیابان و میدان میداند و به نقش اجتماعی خیابان و نظارت اجتماعی در خیابان از سوی مردم توجه بیشتری دارد. او به لزوم ناسازی جداره های خیابان و رعایت مقیاس انسانی در فضای خیابان نیز توجه میکند. وی معتقد به اهمیت ارزشهای کلاسیک سنتی در کنار نیازهای معاصر بوده و از مخالفان شهرسازی مدرن است. به تعبیر دیگر پیاده راه ها در فضای شهری، مکانهایی برای تقویت ارتباطات، فعال بودن حواس غیر بصری، درک محیط از طریق حواس و تجدید حیات مدنی مراکز شهری میباشند. (ملک، ۱۳۸۵: ۱۳).

این مکانها در درازمدت به فضاهایی به منظور ایجاد حس مکان و امنیت محیط و عابرین پیاده، ایجاد حس مشارکت و حضور فعال افراد و گروهها در تصمیم گیری، اجراء حس مسئولیت و وابستگی بیشتر به محیط تبدیل شده اند (فرزبود، ۱۳۸۵: ۵۶).

به عقیده پاکزاد، پیاده مدار بودن فضا میتواند زندگی و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهر آورده و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در شهر کند که این امر باعث ارتقای سطح اقتصادی، اجتماعی، بهداشتی و

نیز بهبود کیفیت زیست محیطی منطقه و یا شهر میشود. در پیاده راه ها، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است. از این رو شهروندان به تدریج به حضور در شهر و انجام فعالیتهای مدنی عادت کرده و زمان بیشتر را در فضاهای شهری میگذرانند. به نظر جیکوبز (۱۹۹۲)<sup>۲</sup>، خیابانها و پیاده راه ها مهمترین مکانهای عمومی یک شهرند. در جدول زیر، ایده های مهمترین نظریه پردازان با تأکید بر حرکت در فضای شهری و گسترش پیاده مداری نمایش داده شده است:

جدول شماره ۱- نظریه پردازان پیاده مداری شهری

| ردیف | نظریه پرداز   | سال نظریه | عنوان تئوری ها   | مفاهیم کلیدی  |
|------|---------------|-----------|--|---|
| ۱    | تونی گارنیه   | ۱۹۱۷      | شهر صنعتی  | حفاظت آب و هوایی پیاده ها، عبور پیاده ها از درون فضاهای سبز       |
| ۲    | اشپرای رگن    | ۱۹۶۰      | معماری شهرکها  | پیاده روی ایجاد کننده بیشترین سطح تماس با یک مکان شهری            |
| ۳    | لارنس هالبرین | ۱۹۶۸      | نیویورک مطالعه ی بر کیفیت، شخصیت ویژه و معنای فضای باز در طراحی شهری | اولویت حرکت پیاده در فضای شهری، افزایش کیفیت پیاده روی            |
| ۴    | ادموند بیکن   | ۱۹۶۸      | طراحی شهرها  | نظام های حرکتی عامل پیونددهنده کل شهر، حرکت پیوسته عامل تجربه فضا |
| ۵    | هیلبر         | ۱۹۹۶      | تحلیل چیدمان فضا   | ارتباط میان حرکت (عمدتاً پیاده) و وضعیت فضاهای شهری               |
| ۶    | مایکل ای آرث  | ۱۹۹۹      | نو پیاده گرای  | تمرکز بر کاهش یا حذف اتومبیل در فضاهای شهری                       |

ماخذ: کاشانی جو، ۱۳۸۵

### الگوهای رفتاری پیاده در فضاهای پیاده مدار

مناطق شهری متعلق به بشر است، نه اتومبیلها و پروژه های بزرگ ساختمانی. به عبارت دیگر محیط متناسب با مقیاس انسانی، محیطی است که با مقیاس و گامهای افراد پیاده و نه با سرعت تند حرکت وسایط نقلیه موتوری تنظیم شده باشد (تیبالدز، ۱۳۸۵: ۲۳). برای ایجاد فضاهایی که دارای شخصیت پیاده اند، لازم است به نوع رفتارهایی که از فرد پیاده حادث میشود، توجه کرد و به بررسی و شناخت حالات روانی و پدیده پیاده روی از سوی اشخاص پرداخت پیاده روی و راه رفتن های هدفمند، سرگردان و ادراکی، سه نوع قابل توجه در متن زندگی روزانه ماست:

پیاده روی هدفمند: یک فعالیت ضروری است که هنگام رفتن به سوی مقصد مشخص اتفاق می افتد که ما از این نوع پیاده روی رفتن به جایی استفاده می کنیم که نقطه A را به B وصل میکند و B را به C.

پیاده روی سرگردان: نقطه مقابل راه رفتن هدفمند است. یک مدل راه رفتن خود انگیخته یا خود بخودی است که با اشکال متفاوت گام برداشتن و ریتم راه رفتن توصیف میشود. این مدل سرگردان است، زیرا قدمها و ریتم راه رفتن با حالات درونی، بدنی و روانی شخص پیاده انطباق دارد؛ هنگامی که در حال تجربه کردن فضا و شناور شدن درون آن است.

پیاده روی: راه رفتن ادراکی بر خلاف سرگردانی، یک حالت انعکاسی از تفکر فرد است. این مدل یک واکنش ساخته شده نسبت به تفسیر ما از مکان است. این گونه، فرآیند آشنا شدن با فضا و حتی حالتی از مداخله است. حالت پیاده روی سرگردان و ادراکی، روبرو شدن و کشف کردن در مکانهای شهری را ترویج میدهد (Matos, 2008: 104).

### نقش فضاهای پیاده در حیات شهری

توسعه فضاهای پیاده از جنبه های متعدد قابل تبیین است ولی آنچه قابل توجه است نقش هایی است که مردم را به مکان ها پیوند داده و موجد خاطره و سرزندگی می شود عمده این نقش ها عبارت از:

۳-۴ نقش ادراکی

مهمترین کارکرد راه، استفاده از تجربه و حرکت برای درک توامان و خاطره شهر است یکی از اهداف اجتماعی ارتقای تصویر ذهنی شهروندان از طریق جلب توجه مکان های اجتماعی - تاریخی است (تیبالدز، ۱۳۸۵: ۴۵). ادراک محیط بسته به جابجایی انسان تغییر می کند پیاده روی بیشترین جابجایی را با محیط دارد بنابراین اجازه میدهد که شیوه جابه جایی اسان تر شود. (مدنی پور، ۱۳۷۸: ۹۰).

### نقش اجتماعی - فرهنگی

وقوع حیات مدنی و اجتماعی نیاز به ان دسته از فضاهایی دارد که جمعی است مقیاس و شکل فضا ملاک شکل گیری فضاهای جمعی نیست، حواس و رویدادهای خاطره انگیزند که به سبب ذهنیت ساز بودن اهمیت دارند. احداث پیاده راه یودن میتواند در تقویت حیات اجتماعی مراکز شهری موثر باشند. (منصوری، ۱۳۸۶: ۳۹).

### نقش اقتصادی

یکی از اهداف پیاده راه، نقش آن به عنوان محرک توسعه تاثیر گذار است. محرک شهری هدفی مهم تر از مساله عملکردی، جذب سرمایه و تامین امکانات است. محرک عنصری است که توسط خود شهری شکل می گیرد سپس آن هم به نوبه خود محیط را شکل میدهد و هدف آن بازسازی تدریجی و مداوم بافت های شهری می باشد. محرک یک محصول نهایی نیست بلکه عنصری است که توسعه های بعدی را هدایت میکند (لنگ، ۱۳۸۶: ۴۷۱).

### نقش فراغتی

گردش شهری یکی از اشکال گذران اوقات فراغت است. پیاده راه ها بیشترین سهم را در برآورده کردن این نیاز داشته باشند ولی وجه تفاوت این پیاده راه ها گره خوردن زندگی روزمره شهروندان و ثبت خاطره جمعی آنها است. مسیرهای پیاده توام با نقاط عطف و تاریخی به مثابه مکانی برای سناریوی شهری و حفظ پایداری خاطره شهری است (Matos, 2008: 104).

### نقش زیست محیطی

از عمده نقشهایی که برای پیاده راه در نظر گرفته میشود بهبود وضعیت زیست محیطی در مقیاس خرد می باشد. کاهش منابع آلودگی هوا و صدا، توسعه فضاهای سبز، گسترش فضاهای باز کاهش تراکم در مراکز فعالیت و تجارت و آرام سازی محلات مسکونی، وضعیت زیست محیطی در محلات مسکونی و در محلات شهری بهبود بخشیده و در سرزندگی خیابان و نقش اجتماعی آن نقش اساسی دارد.

### روش تحقیق

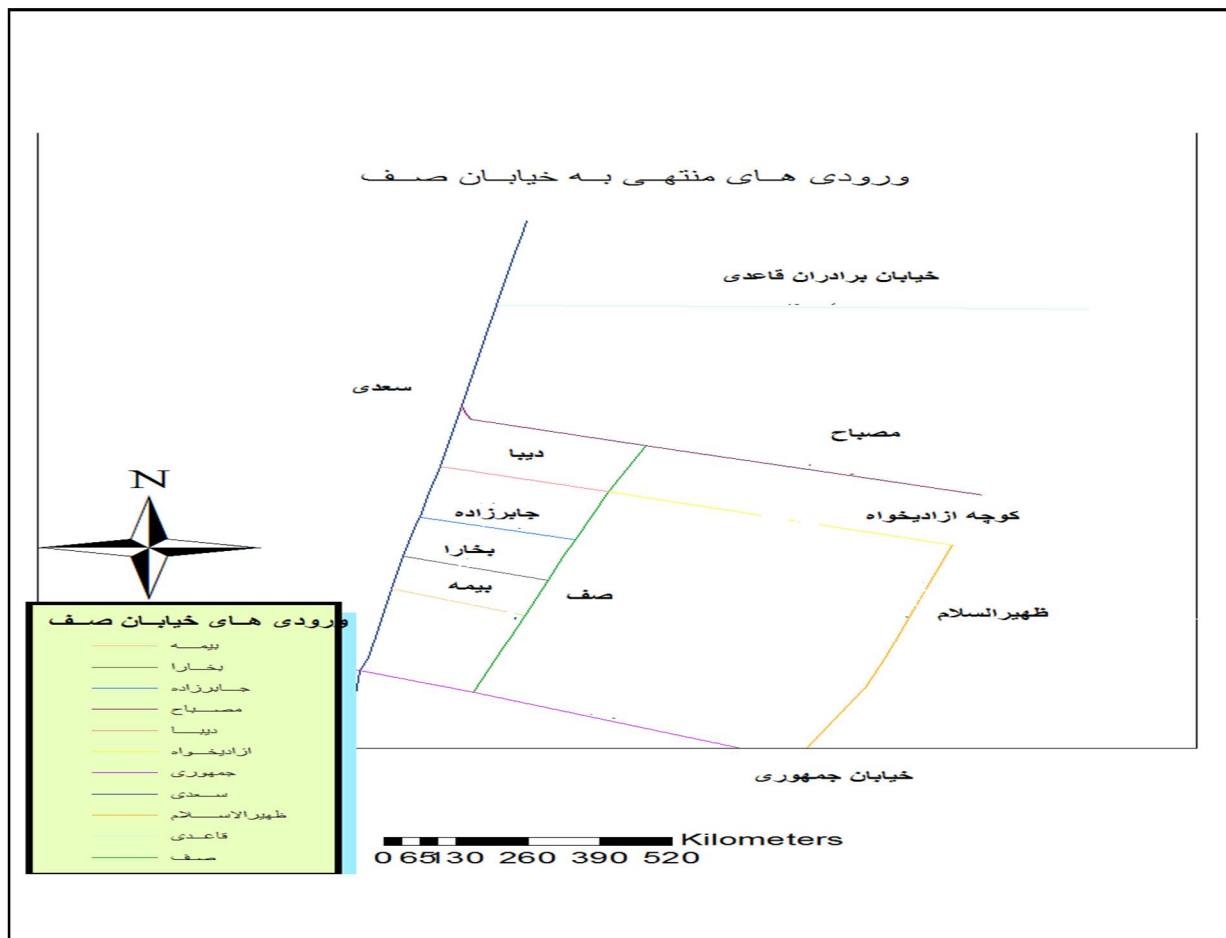
روش تحقیق توصیفی و تحلیلی است و به طوریکه در قسمت تحلیل پژوهش از روش مقایسه تطبیقی در جهت بررسی وضعیت شاخصهای در گذشته؛ حال و آینده به وسیله مصاحبه عمیق با مسئولان شهری و نیز مشاهده میدانی انجام گردید. سپس اقدام به تنظیم نقاط قوت، ضعف، فرصتها و تهدیدها شد. پس از آن از روش پرسشنامه دلفی برای تعیین حجم نمونه مسئولین ذیربط از تکنیک گلوله برفی استفاده گردید، به طوری که با توجه به موضوع تحقیق از افراد آشنا به موضوع تحقیق در دانشگاه ها و مراجع مختلف درخواست میشود تا افراد به لحاظ حرفه ی خبره در نهاد ها و موسسات تحقیقاتی مختلف را معرفی کنند این فرایند تا جایی ادامه پیدا کرد که دیگر اشخاص متخصص و کارشناس در زمینه این موضوع قابل شناسایی و معرفی نبود. به طوریکه مدیران و کارشناسان ذیربط در قالب ۱۸



پرسشنامه از ۲۱ نفر جامعه آماری و متخصصین و صاحب نظران دانشگاهی در قالب ۴ پرسشنامه از ۷ نفر جامعه آماری استفاده گردید. بنابراین حجم نمونه ۲۲ نفر به عنوان مبنای کار انتخاب گردید بطوریکه پس از انتخاب جامعه نمونه ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی تشکیل داده شد تا بدین وسیله جایگاه و موقعیت محدوده صف در میان راهبردهای چهارگانه به دست آورده شود سپس راهبردهای تهاجمی، محافظه کارانه، رقابتی و تدافعی به دست آورده شد در نهایت برای توسعه بیشتر این محدوده اقدام به ارائه سیاستها و پروژه ها<sup>۳</sup> در هر یک از متغیرها شد.

### محدوده مورد مطالعه

قدمت پیاده راه صف واقع در منطقه ۱۲ تهران با اسم سابق باغ سپه سالار به دوران قاجار می رسد که موقعیت جغرافیایی آن از شرق به خیابان مصباح حدفاصل خیابان ظهیرالاسلام و هدایت، از غرب به خیابان سعدی حدفاصل خیابان ظهیرالاسلام و هدایت از شمال به خیابان هدایت حدفاصل سعدی و ظهیرالاسلام از جنوب به خیابان جمهوری حدفاصل سعدی و ظهیرالاسلام منتهی میشود. قدمت پیاده راه صف واقع در منطقه ۱۲ تهران با اسم سابق باغ سپه سالار به دوران قاجار می رسد در دوران پهلوی اول کاربری تجاری و خدماتی در مرکز شهر ساخته می شود و تعدادی اعیان به مناطق شمالی تر انتقال می یابد. به طوری که با گسترش روزافزون کاربری تجاری، بسیاری از اعیان نقل مکان کرده، باغهای خود را فروخته و یا تقسیم بندی کرده است. با تجمع صنف خاصی از تجار کیف و کفش در این محدوده بسیار از ساختمانهای اطراف این محدوده به پاساژها و ساختمانهای چند طبقه اختصاص می یابد عمده این ساخت وسازها در اواخر دوران پهلوی دوم پس از انقلاب شکل می گیرد، به طوری که دست اندکاران بساز و بفروشها هنوز متصدی تصرف تعدادی ساختمانهای محدوده و تبدیل آن به پاساژهای تجاری می باشد. مسئله مطرح در ساخت وسازها، دسترسی سریعتر آنها به خیابان اصلی بود ولی تنزل بیشتر خیابان اصلی سبب شده که کاربریهای موجود در این خیابان تنزل کیفی و اعتبار آن کم شود که این امر سبب فرسایش کالبد و بافت شود. (مصاحبه با هیئت امناء، ۱۳۹۵).



شکل شماره ۱- موقعیت محدوده صف در ناحیه ۱ منطقه ۱۲ تهران ماخذ: ترسیم نگارندگان

## یافته های تحقیق

### مقایسه تطبیقی وضعیت گذشته، حال و آینده

در این مرحله وضعیت گذشته و حال متغیرهای پیاده راه را با یکدیگر با تکیه بر مصاحبه و مشاهده میدانی بررسی کرده و سپس چشم انداز اتی آنها با تکیه بر شواهد مذکور ارائه گردید.

تحلیل توانمندی ها و تنگناهای وضعیت پیاده راه صف ( باغ سپه سالار ) منطقه ۱۲ تهران و روند آن در گذر زمان

جدول شماره ۲-مقایسه وضعیت گذشته، حال و آینده پیاده راه خیابان صف

|                 | گذشته   |   |  | حال  |       |      | آینده |       |      |
|-----------------|---|---|--|------|-------|------|-------|-------|------|
|                 | ضعیف  | متوسط   | شدید   | ضعیف | متوسط | شدید | ضعیف  | متوسط | شدید |
| تعمیرات اجتماعی | در گذشته علاوه بر اتحادیه اصناف، پانلهای نصب آگهی بود که محلی برای تجمع مردم بود. به دلیل پیاده راه نشدن محدوده، امکان جذب مشتری بیشتر بود و حس تعلق مالکینی به محدوده بیشتر بود.   | به رغم هیئت امنای در مسیر، مقوله ادراک به دلیل سرفعلی بودن بسیاری از املاک تجاری، به تبع نبود حس تعلق به محیط، از بین رفتن آثار تاریخی، پایین بودن مشارکت اقتصادی و نبود شفافیت در مسیر به دلیل نبود نابلوهای تعیین مسیر (سرویس بهداشتی، فضای سبز، پارکینگ و نماز خانه) روبه زوال است.  | ایجاد تداوم نابلوهای تاریخی این محدوده در دوران پهلوی اول انجام شود. ایجاد نابلوهایی در جهت خوانا کردن محدوده در نظر مخاطب توسط شهرداری صورت گیرد. بهسازی ساختمانهای تاریخی به وسیله سازمان زیباسازی و میراث فرهنگی اقدام گردد. کاشت درختان سایه بان و پربازده به وسیله بخش محیط سبز شهرداری طور متداوم صورت گیرد. ارائه فرصتهای تشویقی همچون اخذ مالیات خیلی کمتر در جهت تبدیل اراضی به ساختمانهای فرهنگی یا تصویب قوانین مدون در عوض ساختمانهای تجاری صورت گیرد. |      |       |      |       |       |      |
| اقتصاد          | امکان حضور خودروسواران در سواره رو سبب شده بود که جذب مشتری بیشتر باشد و پارکینگ چندان مسئله حادی نبود، چراکه مردم این امکان را داشتند به راحتی در سواره رو تردد کنند   | رواج بورس بازی و فعالیت اقتصادی رقیب تا حدودی سبب شده که این محور صرفاً به کاربریهای تجاری تغییر کنند. از طرفی در حال حاضر به دلیل پیاده راه شدن و کمبود پارکینگ سبب شده که مشتری نسبت به گذشته بسیار کم شود.   | باید قوانین مدون در جهت مشخص کردن مالکیت کاربریهای متروکه و سرمایه گذاری آنها به فعالیت های ۲۴ ساعته مانند هتل ها، تالارها و کافی شاپ ها صورت گیرد. قوانین و ضوابط مدون در جهت تخصیص املاک به کارکردهای چند منظوره ای مانند تجاری، فرهنگی و اداری (با تبعیت از الگوی رشد هوشمند) در عوض تبدیل آنها به کارکردهای تجاری به صرف ارائه شود.  |      |       |      |       |       |      |
| امنیت و ایمنی   | به رغم نظارت پلیس و سیستم آتش نشانی، بیش از ۶۰ درصد این کاربریها متروکه و فرسوده بود و این خود عاملی در جهت جذب افراد معتاد در این فضاها بود، بنابراین محیط با ایمنی پایینتر مواجه بود. ورود موتورسیکلتها و ترافیک ناشی از خودروها سبب میشد که ایمنی برای خریداران پایین بیاید. همچنین هیچ زمان بندی به لحاظ تخلیه بار نداشت. | نسبت به گذشته نیروی انتظامی و آتش نشانی به دلیل هموار بون مسیر و سنگفرشها در مسیر بیش تر وجود دارد. علی رغم بهسازی (یک مورد و تبدیل آن به پاساز تجاری) و بازسازی کاربریهای متروکه (شمار بسیاری و تبدیل آنها به پاساژهای تجاری) و لی تک کارکردی بودن محیط و کاربریهای پاساژگار نیز سبب تجمع افراد کارگر با سطح فرهنگ پایین و بزهکار شده است. بارگیری های و وجود موتورسیکلتها متعدد در وسط روز که امکان اصابت آن با عابرین وجود دارد، ایمنی را پایین آورده است. اگر چه تعداد چراغها روشنایی نیز نسبت به گذشته زیاد شده است، ولی مکان یابی آن به طور مناسب تعیین نشده است از طرف دیگر به طور پیوسته وجود ندارد به این دلیل چراغها از روشنایی کافی برخوردار نیستند. | بهسازی کاربری متروکه توسط سازمان نوسازی به تبع آن جذب افراد برای سکونت یکی از عوامل مهمی است که به امنیت شهری و به انجام بارگیری در شب کمک زیادی خواهد کرد. انتقال کاربریهای ناسازگار به محدوده های جداگانه سبب کاهش افراد معتاد و بزهکار خواهد شد.  |      |       |      |       |       |      |

ادامه جدول شماره ۲-مقایسه وضعیت گذشته، حال و آینده پیاده راه خیابان صف

|                     | گذشته  |       |      | حال   |       |      | آینده  |       |      |
|---------------------|--|-------|------|---|-------|------|--|-------|------|
|                     | ضعیف   | متوسط | شدید | ضعیف  | متوسط | شدید | ضعیف   | متوسط | شدید |
| شبکه معابر و دسترسی | در گذشته صرفاً یک کاربری آموزشی و چند درمانگاه تعبیه شده بود، از طرفی همچنان سرویس بهداشتی، نمازخانه و پارکینگ طراحی نشده بود و مردم از پارکینگ خیابان جمهوری استفاده میکردند. همچنان فضا برای عابر پیاده راه هموار و عریض نبود و بیشتر مسیر از خودرو سواران احاطه شده بودند. وجود خط اتوبوس جمهوری -بهارستان، متروی سعدی و بهارستان و دسترسی به گره های ارتباطی مانند جمهوری، انقلاب، مصباح و هدایت یکی از نکات برجسته در این محور بود. |       |      | هموار شدن، عریض بودن مسیر و دسترسی به اورژانس و امبولانس نیز سبب تسهیل در دسترسی شده است. تعبیه دو پارکینگ در کوچه بخارا و جابزه از نکات برجسته برای جلوگیری از ورود موتورسیکلتها است. همچنان نبود سرویس بهداشتی، پارکینگ با ظرفیت زیاد، مکانهای مذهبی و فضای سبز با توجه به شمار زیاد ای از کاربریهای متروکه و فاقد کاربری از مشکلات اصلی این طرح در زمان حاضر است.  |       |      | مسئولان شهری باید مالکیت کاربری های فرسوده با تصویب قوانین مدون در جهت تبدیل آنها به کارکردهای تقریبی، فرهنگی و مسکونی در سالهای آتی مشخص کنند.  |       |      |
| مبلمان شهری         | در گذشته تابلوهای نصب شده بر سر درب مغازه ها به لحاظ هماهنگی رنگ و فرم با یکدیگر در شرایط ناهمسان بودند. عوامل الوده ساز مانند سایبان، کولر، بالکن و تجهیزات شهری فرسوده همواره در شهر موجود بود.  |       |      | اگر چه تابلوهای جذاب در این محدوده در حال حاضر به مقدار کمی اضافه شده است و فضای شهر را متباین کرده است، ولیکن به طور کلی تابلوهای شهری به لحاظ رنگ و فرم هیچ هماهنگی با ساکنان های قبل و بعد خود ندارد. همچنان سایبان فرسوده، هواکش در زیر کارگاه صنعتی، نرده، بالکن، کولر، به عنوان غده بزرگ در بالای ساختمانها نمایان است. تابلوهای مربوط به دوران پهلوی اول، اینماها، مجسمه های شهر، نیمکتها برای نشستن، گلدان های تزئینی و سطل زباله با فرم جدید به محدوده اضافه شده است، ولی تکرار و تداوم در برخی از عناصر مبلمان شهری مانند نیمکت، سطل زباله و چراغ روشنایی وجود ندارد. همچنان تجهیزات شهری مانند صندوق پستی و صندوق صدقات فرسوده میباشد. فرسودگی بسیار زیاد از کاربریهای تاریخی نیز سبب آشتنگی سیمای شهری شده است. |       |      | دوره اول باید به بهسازی تجهیزات شهری بدین معنا که تا حد امکان وحدت و درعین حال تباین و پیچیدگی در تابلوهای نصب شده وجود داشته باشد که این امر در وهله اول نیاز به سیاست های و فرصتهای تشویقی از سوی مسئولین به کسبه مبنی بر توجه به فرم و رنگ تابلوهای نصب شده میباشد. مینایستی کولر، دودکشها و سایر ملزومات کارگاه صنعتی از سد راه برداشته شود که این امر نیاز به برنامه ریزی دقیق و مدون از سوی مسئولان شهری میباشد. تداوم عناصر شهری مانند گلدان و سطل زباله، چراغ روشنایی و ساخت و ساز با نهایت احترام به خط آسمان از سوی سازمان زیباسازی به طور جدی پیگیری شود. |       |      |

### تحلیل مدل SWOT

در این بخش، با استفاده از داده های به دست آمده از جامعه نمونه، به تجزیه و تحلیل قوتها، ضعفها، فرصتها، و تهدیدهای پیاده راه خیابان صف با استفاده از تحلیل SWOT پرداخته می شود. این روش در

واقع در صدد روشن کردن زوایای مبهم وضع موجود و پایه ای برای تنظیم راهبردهای ساماندهی و توسعه است و در نهایت به تنظیم طرح ها و پروژه های عملیاتی منجر می شود (Kahraman et al, 2007).

جدول شماره ۳- تحلیل نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدیدها با مدل SWOT

| نقاط قوت  | نقاط ضعف   | فرصت   | تهدیدها  |
|---|--|--|--|
| ۱. ارتقای تنوعات بصری به واسطه چشم اندازهای شهری مجسمه، ابنماو تابلوهای تاریخی شهری | ۱. افرسودگی یافت تاریخی  | ۱. بهسازی تجهیزات شهری   | ۱. بسته شدن دید به نشانه ها به واسطه ساخت وسازهای احتمالی              |
| ۲. وجود معدودی از تابلوهای راهنمای نصب شده در ورودی محور                            | ۲. عدم هماهنگی در رنگ و فرم تجهیزات شهر با یکدیگر                    | ۲. جواز ساخت و ساز با نهایت احترام به خط آسمان                 | ۲. خشکی درختان با الودگی هوا   |
| ۳. وجود درختان سایه بان در امتداد مسیر در جهت محافظت از عابرین پیاده                | ۳. عدم هماهنگی در رنگ و فرم تابلوهای شهری با یکدیگر                  | ۳. وجود فرصت های تشویقی از سوی مسئولین ذیربط                   | ۳. تبدیل کاربری های متروکه به کارگاه های تولید کننده الودگی صوتی       |
| ۴. سنگفرش بودن معابر  | ۴. عدم مکان یابی صحیح صندلی؛ سطل زباله و نبود تکرار و تداوم          | ۴. امکان حضور دوچرخه سواران                                    | ۴. تجمع معنادار افراد بزهکار   |
| ۵. پاکیزگی و نظافت مسیر   | ۵. کمبود پارکینگ   | ۵. دسترسی به وسایل انتظامی                                     | ۵. استقبال کم مردم نسبت به سالیهای قبل از این محدوده                   |
| ۶. هموار بودن مسیر  | ۶. کمبود فضای سبز  | ۶. دسترسی به وسایل اضطراری                                     | ۶. بورس بازی زمین  |
| ۷. هماهنگی کارکردها   | ۷. وجود پاره از کاربریهای ناسازگار در این محدوده                     | ۷. تعامل بیشتر با کاربریها موجود در مقیاس منطقه                | ۷. فعالیت اقتصادی رقیب   |
| ۸. وجود روشنایی در مسیر   | ۸. رشد پراکنده کاربریهای محوطه                                       | ۸. جذب مشتری در مقیاس ملی و منطقه                              | ۸. نبود حضور فعال مردم در تمام ساعات شبانه                             |
| ۹. کاربری اداری کم  | ۹. کمبود سرویس بهداشتی   | ۹. گسترش کاربریهای مسکونی                                      | ۹. پیاده روی هدفمند  |
| ۱۰. وجود هیئت امناء   | ۱۰. کمبود مشارکت اقتصادی   | ۱۰. وجود فعالیت ۲۴ ساعته همچون فرهنگسرا، تالار                 | ۱۰. ورود موتورسیکلتها  |
| ۱۱. سفره خانه های سنتی  | ۱۱. نبود کاربریهای مسکونی  | ۱۱. سرمایه گذاری میراث فرهنگی                                  | ۱۱. تخریب بسیاری از ساختمانهای تاریخی و تبدیل آن به ساختمان تجاری مدرن |
| ۱۲. وجود آثار تاریخی بهسازی شده   | ۱۲. تجمع افراد معنادار   | ۱۲. جذب موسیقی های خیابانی                                     | ۱۲. عدم نظارت شورای شهر  |
|   | ۱۳. وجود بارگیری های در وسط روز                                      | ۱۳. پیاده روی سرگردان  |  |
|   | ۱۴. نبود نظارت جدی از سوی نگهبانان در جهت حفاظت از محدوده طرح ترافیک | ۱۴. مدیریت یکپارچه بخش دولتی و خصوصی                           |  |
|   | ۱۵. شفاف نبودن مسیر  | ۱۵- امکان حضور اقسار مختلف از تقبیل کودکان، معلولین و ناتوانان |  |
|   | ۱۶. مناسب نبودن مسیر برای معلولین و ناتوانان                         | ۱۶- دسترسی به وسایل نقلیه عمومی                                |  |
|   | ۱۷- از بین رفتن آثار تاریخی  | ۱۷- جذب گردشگر   |  |
|   | ۱۸- کمبود مساجد  | ۱۸. تعیین مالکیت کاربری های متروکه                             |  |
|   |  | ۱۹- تخصیص فضای سبز   |  |

### ارزیابی عوامل داخلی

پس از فهرست کردن نقاط قوت و ضعف به این عوامل وزن یا ضریب اهمیت داده می شود این ضرایب باید بین صفر (کم اهمیت ترین) و یک (پر اهمیت ترین) باشد. مجموع این ضرایب باید ۱ باشد، به هریک از عوامل داخلی که گفته شد رتبه داده میشود این رتبه بین ۱ تا ۴ میباشد به طوریکه رتبه ۱ (ضعف بحرانی)؛ ۲ (ضعف فرصت ها)، ۳ (قوت معولی) و ۴ (قوت عالی) رتبه داده میشود. در مجموع ۳۱ عوامل داخلی شناسایی گردید که از این تعداد ۱۱ عامل موجب قوت و ۲۰ عامل موجب ضعف پیاده راه خیابان صف (باغ سپه سالار) شده اند. براساس نتایج پرسشنامه، نمره به دست آمده از ماتریس عوامل داخلی  $2/5 < 1/92$  است به طور کلی پاره از کاربریهای تاریخی بهسازی شده، هماهنگی کارکردها، ارتقای تنوعات بصری، پاکیزگی و هموارری مسیر بالاترین نقاط قوت پیاده راه صف (باغ سپه سالار) دارند. از طرفی کمبود پارکینگ، عدم هماهنگی تابلوهای شهری، نبود نظارت جدی از سوی نگهبانان در کوچه بخارا و علیزاده در جهت جلوگیری از موتورسیکلتها، فرسودگی کاربری های تاریخی، مناسب نبودن مسیر برای معلولین و سالخورگان و کمبود کاربری های مسکونی بالاترین نقاط ضعف پیاده راه خیابان صف (باغ سپه سالار) می باشد.

جدول شماره ۴- ماتریس ارزیابی عوامل داخلی در فرایند مطالعه SWOT

| عوامل داخلی                               | ضریب اهمیت | رتبه | امتیاز وزنی |
|---|------------|------|-------------|
| قوتها                                     | ضریب اهمیت | رتبه | امتیاز وزنی |
| قوتها                                     |            |      |             |
| ارتقای تنوعات بصری                        | ۰.۰۳۷۰۳۷   | ۳    | ۰/۱۱۱۱۱۱    |
| تداوم چراغ روشنایی                        | ۰.۰۲۷۷۷۸   | ۳    | ۰/۰۸۳۳۳۴    |
| پاکیزگی مسیر                              | ۰.۰۳۷۰۳۷   | ۳    | ۰/۱۱۱۱۱۱    |
| هموار بودن مسیر                           | ۰.۰۳۷۰۳۷   | ۳    | ۰/۱۱۱۱۱۱    |
| وجود باره ی از کاربریهای تاریخی بهسازی    | ۰.۰۴۶۲۹۶   | ۴    | ۱۸۵۱۸۴/۰    |
| هماهنگی کارگردها                          | ۰.۰۴۶۲۹۶   | ۴    | ۱۸۵۱۸۴/۰    |
| نظارت جدی نگهبانان در ورودی               | ۰.۰۱۸۵۱۹   | ۴    | ۰/۰۷۴۰۷۴    |
| کاربری اداری کم                           | ۰.۰۰۹۲۵۹   | ۴    | ۰/۰۳۷۰۳۷    |
| الودگی صوتی کم                            | ۰.۰۳۷۰۳۷   | ۳    | ۰/۱۱۱۱۱۱    |
| احساسی تعلق به مسیر                       | ۰.۰۲۷۷۷۸   | ۳    | ۰/۰۸۳۳۳۴    |
| سفره خانه سنتی                            | ۰.۰۱۸۵۱۹   | ۴    | ۰/۰۷۴۰۷۴    |
| نقاط ضعف                                  |            |      |             |
| عدم هماهنگی نابلوهای شهری                 | ۰.۰۲۷۷۷۸   | ۲    | ۰/۰۵۵۵۵۶    |
| عدم هماهنگی تجهیزات شهری                  | ۰.۰۲۷۷۷۸   | ۱    | ۰/۰۲۷۷۷۸    |
| فرسودگی آثار تاریخی                       | ۰.۰۴۶۲۹۶   | ۱    | ۰/۰۴۶۲۹۶    |
| عدم مکان یابی صحیح المانهای شهری          | ۰/۰۳۷۰۳۷   | ۱    | ۰/۰۳۷۰۳۷    |
| کمبود پارکینگ                             | ۰/۰۳۷۰۳۷   | ۲    | ۰/۰۷۴۰۷۴    |
| کمبود نمازخانه                            | ۰/۰۱۸۵۱۹   | ۱    | ۰/۰۱۸۵۱۹    |
| کمبود سرویس بهداشتی                       | ۰/۰۲۷۷۷۸   | ۱    | ۰/۰۲۷۷۷۸    |
| کمبود فضای سبز                            | ۰/۰۳۷۰۳۷   | ۱    | ۰/۰۳۷۰۳۷    |
| مناسب نبودن مسیر برای معلولین و سالمندان  | ۰/۰۴۶۲۹۶   | ۱    | ۰/۰۴۶۲۹۶    |
| کمبود مشارکت اجتماعی                      | ۰/۰۲۷۷۷۸   | ۱    | ۰/۰۲۷۷۷۸    |
| رشد پراکنده کاربریهای                     | ۰/۰۴۶۲۹۶   | ۱    | ۰/۰۴۶۲۹۶    |
| پاره از کاربریهای مزاحم                   | ۰/۰۳۷۰۳۷   | ۱    | ۰/۰۳۷۰۳۷    |
| کمبود کاربری مسکونی                       | ۰/۰۴۶۲۹۶   | ۱    | ۰/۰۴۶۲۹۶    |
| تجمع افراد معتاد                          | ۰/۰۱۸۵۱۹   | ۲    | ۰/۰۳۷۰۳۷    |
| وجود بارگیری در ساعات نامناسب             | ۰/۰۰۹۲۵۹   | ۱    | ۰/۰۰۹۲۵۹    |
| نبود نظارت نگهبانان کوچه بخارا و جابرزاده | ۰/۰۲۷۷۷۸   | ۲    | ۰/۰۵۵۵۵۶    |
| نبود فعالیت ۲۴ ساعته                      | ۰/۰۳۷۰۳۷   | ۱    | ۰/۰۳۷۰۳۷    |
| وجود کوچه های بن بست                      | ۰/۰۰۹۲۵۹   | ۲    | ۰/۰۱۸۵۱۹    |
| شفاف نبودن مسیر                           | ۰/۰۱۸۵۱۹   | ۱    | ۰/۰۱۸۵۱۹    |
| از بین رفتن آثار تاریخی                   | ۰/۰۴۶۲۹۶   | ۱    | ۰/۰۴۶۲۹۶    |
| جمع ارزیابی عوامل داخلی                   |            |      | ۱/۹۲        |

### ارزیابی عوامل خارجی

در ادامه با دسته بندی عوامل محیط کلان و خرد؛ فرصت و تهدید های ناشی از این عوامل به آنها وزن یا ضریب اهمیت داده میشود این ضرایب باید بین ۰ تا ۱ باشد مجموع این ضرایب باید ۱ باشد، به هریک از عوامل خارجی که گفته شد رتبه داده میشود این رتبه بین ۱ تا ۴ میباشد به طوریکه رتبه ۱ (تهدید جدی)؛ رتبه ۲ (تهدید معمولی)، رتبه ۳ (فرصت معمولی) و رتبه ۴ (فرصت استثنایی) میباشد، در ادامه ۲۷ عوامل خارجی تعیین گردید که از این تعداد ۱۰ تا تهدیدها و ۱۷ تا فرصتها می باشد. همچنین با بررسی ماتریس عوامل خارجی ۲/۵ > ۲/۶۲ بیانگر آن است که فرصت های آن بر تهدیدهای آن غلبه دارد. به طوی که جذب مشتری، دسترسی به وسایل نقلیه عمومی، دسترسی به نیروی انتظامی، ارائه فرصتهای تشویقی، سرمایه گذاری از طریق میراث فرهنگی و تبدیل شدن شماری از کاربریها به مناطق مسکونی مهم ترین فرصتهای پیاده راه خیابان صف (باغ سپه سالار) می باشد، در حالی که ورود موتورسیکلتها، خشک شدن درختان بومی توسط الودگی هوای محدوده پیرامون و وجود فعالیتهای اقتصادی رقیب مهمترین تهدیدهای این محدوده می باشد.

جدول شماره ۵- ماتریس ارزیابی عوامل خارجی در فرایند مطالعه SWOT

| عوامل خارجی                                 | ضریب اهمیت | رتبه | امتیاز وزنی |
|---|------------|------|-------------|
| فرصتها                                      |            |      |             |
| جواز ساخت و ساز بانهایت احترام به خط آسمان  | ۰/۰۳۰۳۰۳   | ۳    | ۹۰۹۰/۰      |
| بهسازی تجهیزات شهر از سوی مسئولین ذیربط     | ۰/۰۳۰۳۰۳   | ۴    | ۰/۲۱۲       |
| امکان حضور دوچرخه سواران                    | ۰/۰۱۰۱۰۱   | ۴    | ۰/۰۴۰۴      |
| دسترسی به وسایل نقلیه عمومی                 | ۰/۰۵۰۵۰۵   | ۴    | ۰/۲۰۲       |
| دسترسی به نیروی انتظامی                     | ۰/۰۵۰۵۰۵   | ۴    | ۰/۲۰۲       |
| دسترسی به نیروی آتش نشانی                   | ۰/۰۳۰۳۰۳   | ۴    | ۰/۱۲۱۲      |
| ارائه فرصتهای تشویقی توسط مسئولین ذیربط     | ۰/۰۵۰۵۰۵   | ۳    | ۰/۱۵۱۵      |
| جذب مشتری                                   | ۰/۰۵۰۵۰۵   | ۴    | ۰/۲۰۲       |
| جذب بیشتر گردشگر                            | ۰/۰۵۰۵۰۵   | ۳    | ۰/۱۵۱۱۵     |
| تعامل بیشتر با کاربری موجود در سطح منطقه    | ۰/۰۳۰۳۰۳   | ۳    | ۰,۰۹۰۹      |
| سرمایه گذاری از طریق میراث فرهنگی           | ۰/۰۵۰۵۰۵   | ۳    | ۰,۱۵۱۵۱     |
| امکان وجود فعالیت ۲۴ ساعته                  | ۰/۰۴۰۴۰۴   | ۳    | ۰,۱۲۱۲۱     |
| تبدیل شدن شماری از کاربریها به مناطق مسکونی | ۰/۰۵۰۵۰۵   | ۳    | ۰,۱۵۱۵۱     |



ادامه جدول شماره ۵-ماتریس ارزیابی عوامل خارجی در فرایند مطالعه SWOT

| عوامل خارجی                                 | ضریب اهمیت | رتبه | امتیاز وزنی |
|---|------------|------|-------------|
| امکان حضور اقشار مختلف                      | ۰/۰۲۰۲۰۲   | ۴    | ۰/۰۸۰۸      |
| جذب موسیقی های خیابانی                      | ۰/۰۱۰۱۰۱   | ۴    | ۰/۰۴۰۴      |
| پیاده روی سرگردان                           | ۰/۰۲۰۲۰۲   | ۴    | ۰/۰۸۰۸      |
| هماهنگی بخش دولتی و خصوصی                   | ۰/۰۵۰۵۰۵   | ۱    | ۰/۰۵۰۵      |
| تهدیدها                                     |            |      |             |
| بسته شدن دید به نشانه                       | ۰/۰۳۰۳۰۳   | ۲    | ۰/۰۶۰۶      |
| خشک شدن درختان بومی                         | ۰/۰۵۰۵۰۵   | ۲    | ۰/۱۰۱       |
| تبدیل شدن کاربری متروکه به صنایع<br>الاینده | ۰/۰۵۰۵۰۵   | ۱    | ۰/۰۵۰۵۰۵    |
| استقبال کم مردم نسبت به سالهای قبل          | ۰/۰۴۰۴۰۴   | ۱    | ۰/۰۴۰۴۰۴    |
| بورس بازی زمین                              | ۰/۰۵۰۵۰۵   | ۱    | ۰/۰۵۰۵۰۵    |
| فعالیت اقتصادی رقیب                         | ۰/۰۴۰۴۰۴   | ۲    | ۰/۰۸۰۸۰۸    |
| تجمع افراد معتاد                            | ۰/۰۲۰۲۰۲   | ۲    | ۰/۰۴۰۴۰۴    |
| ورود موتورسیکلتها                           | ۰/۰۵۰۵۰۵   | ۲    | ۰/۱۰۱۰۱     |
| نبود حضور فعال مردم در تمام ساعات<br>شبان   | ۰/۰۳۰۳۰۳   | ۱    | ۰/۰۳۰۳۰۳    |
| پیاده روی هدفمند                            | ۰/۰۱۰۱۰۱   | ۲    | ۰/۰۲۰۲۰۲    |
| EFE   | ۱/۹۱       |      | ۲/۶۲        |

### وضعیت پیاده راه صف براساس ماتریس عوامل داخلی و خارجی

پس از محاسبه امتیازهای نهایی، به منظور تعیین نوع استراتژی غالب برای مدیریت گردشگری شهر، جمع امتیازهای نهایی ماتریس عوامل درونی بر محور X ها و جمع امتیازهای نهایی ماتریس عوامل بیرونی بر محور Y های سیستم مختصات نمایش داده می شود تا راهبرد مناسب برای مدیریت بازار گردشگری شهر اتخاذ شود. این راهبردها به چهار دسته تقسیم می شوند که شامل SO (راهبردهای تهاجمی ST) (راهبردهای تنوع) WO (راهبردهای بازنگری) و WT (راهبردهای تدافعی) هستند. دیوید فرد، ۱۳۸۸: ۳۶۴-۳۶۶، نوری و همکاران، ۱۳۸۵: ۳۰، گلکار، ۱۳۸۴: ۵۳؛ افتخاری، ۱۳۸۵: ۳۴) Wang &..Hong: (2011) همان طور که مبین است استراتژی مناسب برای توسعه پیاده راه صف، استراتژی محافظه کارانه (WO) است، به این معنا که برای توسعه پیاده راه صف حد اکثر امکان باید نقاط فرصتها را تقویت و از نقاط ضعف دوری کرد.

|  |                               |     |                        |
|--|-------------------------------|-----|------------------------|
|  | ۴                             | ۲/۵ | ۱                      |
|  | استراتژی محافظه کارانه ( wo ) |     | استراتژی تهاجمی ( so ) |
|  | استراتژی تدافعی ( wt )        |     | استراتژی رقابتی ( st ) |
|  | ۱                             | ۲/۵ | ۴                      |

شکل شماره ۲- ماتریس ارزیابی عوامل درونی و بیرونی

### تعیین راهبردهای SWOT

در این مرحله، با توجه به ماتریس درونی و بیرونی و آرای گروه دلفی به تدوین راهبرد برای محدوده مورد نظر اقدام شد. با استفاده از این ماتریس امکان تدوین چهار انتخاب یا راهبرد متفاوت از نظر درجه کنشگری های متفاوت در فضا فراهم می شود. ( هریسون و کارون , ۱۳۸۲: ۱۹۲ )

تحلیل توانمندی ها و تنگناهای وضعیت پیاده راه صف (باغ سپه سالار) منطقه ۱۲ تهران و روند آن در گذر زمان

جدول شماره ۶- ماتریس SWOT و راهبردهای تهاجمی و محافظه کارانه برای توسعه پیاده راه صف (سپه سالار)

| راهبرد محافظه کارانه wo  | راهبرد تهاجمی so   |   |
|--|--|---|
| W15o2 جواز ساخت وساز با نهایت احترام به خط آسمان از طریق ارائه فرصتهای تشویقی از سوی شهرداری در جهت شفافیت مسیر  | S1o13 ارتقای تنوعات بصری مانند تابلوهای تاریخی، مجسمه ها به طور متداوم توسط سازمان زیباسازی زمینه برای جذب موسیقی های خیابانی            | ۱۰-افزودن های تشویقی به کسبه                                  |
| W7o15 مدیریت هر چه بیشتر بخش دولتی و خصوصی در جهت خارج کردن کاربریهای ناسازگار   | S6o5 افزایش هموار بودن مسیر با حذف بارگیری های انباشت شده در ساعات روز زمینه برای دسترسی به نیروی انتظامی                                | ۱۱-وجود فعالیت ۲۴ ساعته همچون فرهنگسرا، تالار                 |
| W17o18 جذب بیشتر گردشگر با احداث هتلها به عنوان یک فاکتور مهم در جهت ایجاد ساختمانهای به سبک قاجاریه در عوض ساختمانهای به سبک مدرن   | S6o6 افزایش هموار بودن مسیر با حذف بارگیری های انباشت شده در ساعات روز زمینه برای دسترسی به نیروی آتش نشانی                              | ۱۲-سرمایه گذاری میراث فرهنگی                                  |
| W13o9 استقرار افراد برای سکونت در این محل با ارائه تسهیلات رفاهی مانند فروشگاه ها و پارکها در جهت ایجاد فضای امن برای بارگیری اجناس گران قیمت در ساعات آخر شب در عوض ساعات صبح | S11o14 افزایش سفره خانه های سنتی و کافی شاپها زمینه برای پیاده روی سرگردان   | ۱۳-جذب موسیقی های خیابانی                                     |
| W9o19 مشخص کردن مالکیت کاربریهای متروکه در زیرزمین با تصویب قوانین مدون در جهت تبدیل آنها به سرویس بهداشتی   | S12o14 افزایش بهسازی آثار تاریخی از طریق سازمان میراث فرهنگی زمینه برای پیاده روی سرگردان  | ۱۴-پیاده روی سرگردان  |
| W15o1 بهسازی تجهیزات شهری از طریق سازمان زیبا سازی به عنوان عاملی محرک در جهت شفافیت مسیر  | S5o13 پاکیزگی و نظافت مسیر به تبع خوانایی مسیر زمینه برای جذب موسیقی های خیابانی   | ۱۵-مدیریت یکپارچه بخش دولتی و خصوصی                           |
| W18O11 ارائه فعالیت های ۲۴ ساعته مانند تالار فرهنگسرا و سینما با سرمایه گذاری از طرف شهرداری به عنوان عاملی مکمل در جهت احداث مساجد  | S6o16 افزایش هموار بودن مسیر با حذف بارگیری های انباشت شده در ساعات روز در جهت امکان حضور اقشار مختلف از قبیل سالمندان، کودکان و معلولان | ۱۶- امکان حضور اقشار مختلف از قبیل کودکان، معلولین و ناتوانان |
|  |  | ۱۷-دسترسی به وسایل نقلیه عمومی                                |
|  |  | ۱۸-جذب گردشگر   |

۱۲۰ / فصل نامه جغرافیا و برنامه ریزی شهری چشم انداز زاگرس، دوره هشتم، شماره ۲۹، پائیز ۱۳۹۵

ادامه جدول شماره ۶- ماتریس SWOT و راهبردهای تهاجمی و محافظه کارانه برای توسعه پیاده راه صف (سپه سالار)

| فرصتها (۱)                                     | So (تهاجمی)   | Wo (محافظه کارانه)   |
|--|---|--|
| ۱. بهسازی تجهیزات شهری                         | S6o4 افزایش هموار بودن مسیر با حذف بارگیری های انباشت شده در ساعات روز زمینه برای حضور دوچرخه سواری                                   | W1o11 افزایش سرمایه گذاری از طریق میراث فرهنگی زمینه برای بهسازی کاربریهای فرسوده  |
| ۲. جواز ساخت و ساز با نهایت احترام به خط آسمان | S12o17 افزایش بهسازی آثار تاریخی از طریق سازمان زیباسازی در جهت جذب گردشگر  | W11o10 افزایش فعالیت ۲۴ ساعته مانند تالار، رستوران و هتلها به عنوان عاملی در جهت استقرار افراد برای سکونت در این محل   |
| ۳. وجود فرصت های تشویقی از سوی مسئولین ذیربط   | S8o10 افزایش چراغ روشنایی در جهت امکان وجود فعالیت ۲۴ ساعته در مسیر   | W5o14 افزایش هماهنگی بخش دولتی با شرکت خصوصی سازمان حمل و نقل و ترافیک در جهت ایجاد پارکینگ های طبقاتی   |
| ۴. امکان حضور دوچرخه سواران                    | S3o4 کاشت بیشتر درختان سایه بان در امتداد مسیر در جهت حضور هر چه بیشتر دوچرخه سواران در این محدوده                                    | W15o1 جواز ساخت و ساز به ساختمانها با نهایت احترام به خط آسمان در جهت شفافیت مسیر  |
| ۵. دسترسی به وسایل انتظامی                     | S4o8 افزایش ایجاد خطوط نقش و نگار در سنگفرش ها زمینه برای برای جذب مشتری  | W7o14 مدیریت یکپارچه بخش دولتی با بخش خصوصی در جهت خارج کردن کاربریهای ناسازگار  |
| ۶. دسترسی به وسایل اضطراری                     | S1o12 ارتقای تنوعات بصری مانند فواره ابنماها، تابلوهای تاریخی و گلدانها به منظور حضور هر چه بیشتر نوازندگی های خیابانی                | W8o16 افزایش دسترسی به وسایل نقلیه عمومی یا حذف و برداشتن کوچه های بن بست به عنوان یک عامل محرک در جهت رشد هوشمند و کاربریهای ترکیبی   |
| ۷. تعامل بیشتر با کاربرها موجود در مقیاس منطقه | S7o7 افزایش هماهنگی کارکردها با خارج کردن کاربریهای مزاحم همچون چاپخانه ها در جهت تعامل بیشتر با کاربریهای موجود در مقیاس ملی و منطقه | W10o7 تعامل بیشتر با کاربریهای موجود در مقیاس منطقه به شکل بهتر به عنوان یک عامل محرک در جهت افزایش مشارکت اقتصادی   |
| ۸. جذب مشتری در مقیاس ملی و منطقه              | S10o11 تلاشهای هر چه بیشتر هیئت امنا در جهت سرمایه گذاری میراث فرهنگی به این محدوده   | W17o17 افزایش جذب بیشتر گردشگر در جهت بهسازی کاربریهای تاریخی  |
| ۹. گسترش کاربریهای مسکونی                      | S6o5 هموار کردن مسیر با حذف بارگیری های انجام شده در طول روز در جهت دسترسی بیشتر به نیروی پلیس  | W6o10 افزایش فعالیت ۲۴ ساعته مانند تالار، فرهنگسرا و سینما به عنوان عاملی محرک در جهت طراحی فضای سبز   |
| ۱۰. وجود فعالیت ۲۴ ساعته همچون فرهنگسرا، تالار | S6o6 هموار کردن مسیر با حذف بارگیری های انجام شده در طول روز در جهت دسترسی بیشتر به نیروی آتش نشانی                                   | W8 O3 ارائه فرصتهای تشویقی به مالکان در جهت تعریف کردن آنها به صورت ساختمانهای چند منظوره (تجاری، فرهنگی و اداری)  |
| ۱۱. سرمایه گذاری میراث فرهنگی                  | S11o13 افزایش هر چه بیشتر رستوران های سنتی و هتل ها برای پیاده روی ادراکی   | W7 o3 ارائه فرصتهای تشویقی در جهت خارج کردن کاربریهای ناسازگار   |
| ۱۲. جذب موسیقی های خیابانی                     | S5o12 پاکیزگی به تبع خوانایی مسیر برای جذب موسیقیهای خیابانی  | W1o17 جذب توریست با احداث هتل ها به عنوان یک عامل مهم در جهت بهسازی ساختمانهای تاریخی عصر پهلوی اول و قاجار به در عوض ساختمانهای مهم   |
| ۱۳. پیاده روی سرگردان                          | S6o15 افزایش هموار بودن مسیر با حذف بارگیری های انجام شده در طول روز برای حضور گروه های مختلف مانند سالخورگان، معلولان و کودکان       | W13o9 استقرار مردم در این محدوده با ارائه تسهیلات رفاهی مانند پارکها، در مانگاه های شبانه روز به عنوان مکانهای امن برای بارگیری اجناس گران قیمت در ساعات شب در عوض ساعات صبح |

تحلیل توانمندی ها و تنگناهای وضعیت پیاده راه صف ( باغ سپه سالار ) منطقه ۱۲ تهران و روند آن در گذر زمان

جدول شماره ۷- استرتژی تهاجمی و محافظه کارانه

| WO   | SO   | فرصتها   |
|--|--|--|
| W9o19 تخصیص فضای سبز به سرویس بهداشتی  | S3o12 کاشت بیشتر درختان سایه بان برای حضور هر چه بیشتر موسیقیهای خیابانی | ۱۴ . مدیریت یکپارچه بخش دولتی و خصوصی                          |
| W15o2 جواز ساخت و ساز با نهایت احترام به خط آسمان از طریق ارائه فرصتهای تشویقی از سوی شهرداری در جهت شفافیت مسیر   | S11o8 گسترش رستورانهای سنتی به عنوان عاملی برای جذب مشتری                | ۱۵- امکان حضور اقشار مختلف از قبیل کودکان ، معلولین و ناتوانان |
| W7o14 مدیریت هر چه بیشتر بخش دولتی و خصوصی در جهت خارج کردن کاربریهای ناسازگار   |  | ۱۶- دسترسی به وسایل نقلیه عمومی                                |
| W17o17 جذب بیشتر گردشگر با احداث هتلها به عنوان یک فاکتور مهم در جهت ایجاد ساختمانهای به سبک قاچاق در عوض ساختمانهای به سبک مدرن   |  | ۱۷- جذب گردشگر   |
| W13o9 استقرار افراد برای سکونت در این محل با ارائه تسهیلات رفاهی مانند فروشگاه ها و پارکها در جهت ایجاد فضای امن برای بارگیری اجناس گران قیمت در ساعات آخر شب در عوض ساعات صبح |  | ۱۸. مشخص کردن مالکیت کاربری های متروکه                         |
| W9o19 تخصیص فضای سبز به سرویس بهداشتی  |  | ۱۹- تخصیص فضای سبز   |
| W15o1 بهسازی تجهیزات شهری از طریق سازمان زیبا سازی به عنوان عاملی محرک در جهت شفافیت مسیر  |  |  |
| W18O10 ارائه فعالیت های ۲۴ ساعته مانند تالار فرهنگسرا و سینما با سرمایه گذاری از طرف شهرداری به عنوان عاملی مکمل در جهت احداث مساجد  |  |  |
| W12o5 محافظت جدی بر نیروی انسانی به وسیله بازرس برای خارج کردن افراد معتاد   |  |  |
| W3o3 افزایش هماهنگی هر چه بیسشتر در رنگ و فرم تابلوهای شهری به وسیله فرصتهای تشویقی از سوی شهرداری   |  |  |

جدول شماره ۸- استراتژی رقابتی و تدافعی

| Wt (تدافعی)   | st  | تهدیدها  |
|---|---|--|
| W5t6 اخذ جرایم و مالیات سنگین در جهت مقابله با بورس بازی زمین به منظور اختصاص فضاهایی برای پارکینگ طبقاتی عمومی   | S8t8 افزایش چراغ های روشنایی به صورت ریتمیک در جهت امکان حضور مردم در تمام ساعات شب   | 1 بسته شدن دید به نشانه ها به واسطه ساخت وسازه های احتمالی |
| W18t3 مشخص کردن مالکیت کاربریهای متروکه با تصویب قوانین مدون در جهت تبدیل آنها به بنای مساجد  | S3t9 مطبوعیت هر چه بیشتر فضا با کاشت درختان سایه بان به منظور پیاده روی ادراکی  | 2 خشک شدن درختان بومی                                      |
| W10t5 برنامه ریزی در جهت افزایش جذب مشتری با احداث پارکینگ به عنوان عامل محرک در جهت افزایش مشارکت اقتصادی مغازه داران                                  | S3t5 کاشت بیش تر درختان سایه بان از سوی شهرداری به عنوان عاملی در جهت استقبال مردم از این محور نسبت به سالهای قبل               | 3 تبدیل کاربری های متروکه به کارگاه های تولید کننده فضا    |
| W15t11 ارائه قوانین و ضوابط مدون در جهت مقابله با تبدیل ساختمانهای تاریخی به مجتمع تجاری مدرن در جهت افزایش شفافیت مسیر                                 | S7t7 افزایش هماهنگی کارکردها و خارج کردن کاربری مزاحم به عنوان عاملی در جهت کاهش فعالیت اقتصادی رقیب                            | 4 تجمع معتاد و افراد بزهکار                                |
| W6t8 اختصاص فضاهای باز به فضای سبز در جهت حضور فعال مردم در تمام ساعات شبانه  | S1t1 ارتقای تنوعات بصری به واسطه چشم اندازهای شهری مانند مجسمه ها، اینما و تابلوهای تاریخی شهری در جهت بارز و نشانه دار شدن شهر | 5 استقبال کم مردم نسبت به سالهای قبل از این محدوده         |
| W8t6 تصویب قوانین مدون در جهت مشخص کردن مالکیت کاربری های متروکه و تبدیل آنها به کاربریهای فرهنگی در جهت مقابله با بورس بازی زمین برای کاربری های تجاری | S10t10 افزایش حس تعلق به مسیر از سوی نخبگان با بهسازی آثار تاریخی در جهت جلوگیری از ورود موتورسیکلت و خودروهای شخصی             | 6 بورس بازی زمین   |
| W5t7 تبدیل بنای متروکه در کوچه های پشتی به پارکینگ طبقاتی در جهت مقابله با فعالیت اقتصادی رقیب  | S1t9 ارتقای تنوعات بصری به واسطه تابلوهای تاریخی؛ مجسمه و ابنماها در جهت پیاده روی سرگردان                                      | 7 فعالیت اقتصادی رقیب                                      |
| W1t5 بهسازی آثار تاریخی از طریق سرمایه گذاری میراث فرهنگی در جهت افزایش استقبال مردم نسبت به سالهای قبل از این محدوده                                   | S3t5 ایجاد نقش و نگارهای و خطوط رنگی در امتداد سنگفرش های مسیر در جهت افزایش استقبال مردم نسبت به سالهای قبل از این محدوده      | 8 نبود حضور فعال مردم در تمام ساعات شبانه                  |
| W1t1 بهسازی آثار تاریخی از طریق سرمایه گذاری میراث فرهنگی در جهت افزایش نشانه های شهر   | S2t10 تداوم تابلوهای راهنمای نصب شده در امتداد محور در جهت جلوگیری از موتورسیکلتها  | 9 پیاده روی هدفمند   |
| W10t2 افزایش سرمایه اجتماعی کسبه و حس تعلق به مسیر با تداوم تابلوهای تاریخی در این محدوده در جهت توجه به اکولوژیک و زیست بوم این محوطه                  | S1t7 ارتقای تنوعات بصری، تداوم، تمایز و تباین در جهت مقابله با فعالیت اقتصادی رقیب  | 10- ورود موتورسیکلتها                                      |
| W5t5 توجه به پارکینگ به عنوان یک گره ارتباطی مهم با هماهنگی بخش دولتی و شرکت حمل و نقل ترافیک در جهت حضور مردم نسبت به سالهای پیش از این                | S12t7 بهسازی آثار تاریخی توسط سازمان میراث فرهنگی در جهت مقابله با فعالیت اقتصادی رقیب  | 11 تبدیل ساختمانهای فرسوده تاریخی به مجتمع تجاری مدرن      |
| W8t7 ترکیب نمودن کاربریها با ارائه فرصتهای تشویقی به مالکین در جهت مقابله با فعالیتهای اقتصادی رقیب   | S10 t4 نظارت جدی نیروی انتظامی در جهت خارج کردن افراد معتاد و بزهکار از طریق همکاری هیئت امنا                                   | 12- عدم نظارت شورای شهر                                    |
| W14t10 طراحی دوربین های مخفی در این محوطه در جهت نظارت جدی بر کار نخبگان در جهت جلوگیری از حضور موتورسیکلتها  | S8t7 تشدید چراغهای روشنایی برای مقابله کردن با فعالیتهای اقتصادی رقیب   |  |
| W17t11 تعیین قوانین مدون برای مقابله با تبدیل ساختمانهای تاریخی به مجتمع تجاری مدرن برای شفافیت مسیر  | S11t7 وجود هر چه بیشتر رستوران های سنتی و کافی شاپها برای مقابله کردن با فعالیتهای اقتصادی رقیب                                 |  |
| W1t7 بهسازی هر چه بیشتر ساختمانهای تاریخی برای مقابله با فعالیتهای اقتصادی رقیب   |   |  |
| W10t12 افزایش مشارکت اقتصادی مغازه داران با شهرداری به واسطه سواری محله   |   |  |

سیاست و راهبرد پروژه

پس از بررسی وضعیت موجود در تمام زمینه ها و ارائه تصویری از محدودیت ها و پتانسیلها محدوده بایستی پیشنهادهای اجرایی و عملی به منظور رفع مشکلات و بهره برداری بهینه از فرصتها بتوان ارائه داد با در نظر گرفتن مسائل و پتانسیلها و راهبردها و سیاستها و اقداماتی در جهت رسیدن به نظام مطلوب در سطح محدوده مطالعاتی پیشنهاد شده است که به شرح آن پرداخته میشود

جدول شماره ۹-سیاست و راهبرد و پروژه

| پروژه  | سیاست  | راهبرد  |        |
|--|--|---|--------|
| <p>۱. ایجا زمان بندی خاص برای تخلیه زباله ها تا ۱۰ صبح توسط رفتگر به منظور جلوگیری از تردد ماشینهای حمل زباله در وسط روز</p> <p>۲. قرار دادن نگهبانان به منظور اخذ جرایم سنگین از موتورسیکلت سواران در محور پیاده راه</p> <p>۳. قرار دادن تابلوهای ورود موتورسیکلتها ممنوع به طور متداوم در امتداد مسیر</p> <p>۴. قرار دادن حصار ونرده به طور متداوم به منظور تسهیل سازی برای معلولین</p> <p>۵. تخصیص فضای متروکه در کوچه های پشتی به پارکینگ طبقاتی به دلیل موقعیت این محدوده</p> <p>۶. تخصیص فضای باز به فضای سبز شهری و به تبع آن تعبیه سرویس بهداشتی، نمازخانه و فرهنگسرا درون آنها</p> <p>۷. ایجاد زمان بندی خاص ۸ تا ۱۰ صبح برای انجام بارگیری در وسط روز</p>  | <p>۱. عدم اختلاط شبکه عبوری داخلی و حذف ترافیک موتورسیکلتها</p> <p>۲. تقویت سیستم حمل و نقل عمومی به منظور کاهش ترافیک سواره</p> <p>۳. اعمال ضوابط و مقررات ترافیکی و کنترل و نظارت اجرایی قوی در این زمینه</p> <p>۴. ایجاد مسیرهای خاص در فضای پیاده و زمان خاص برای دسترسی وسایل اضطراری، ون به منظور سهولت دسترسی بیشتر</p>   | <p>۱. اولویت دادن به شبکه حمل و نقل عمومی</p> <p>۲. کنترل تقاضا به جای پاسخگویی به تقاضای روز افزون</p> <p>۳. برقراری ایمنی در حرکت عابرین پیاده و روانی ترافیک سواره</p>   | دسترسی |
| <p>۱. افزایش چراغهای روشنایی خیابان و مکان یابی مناسب مبلمان شهری</p> <p>۲. توجه به تناسب مبلمان شهری با یکدیگر</p> <p>۳. احداث پارکهای جیبی به منظور مطبوعیت فضا</p> <p>۴. طراحی و ساماندهی فضای تفرجگاهی به عنوان مراکز اصلی تفرجی و خاطرات جمعی</p> <p>۵. ارائه فرصتهای تشویقی به مالکین جهت مقاوم سازی بنای فرسوده و مرمتی</p> <p>۶. اعطای فرصتهای تشویقی همچون اخذ مالیات کمتر از مغازه داران مشروط بر هماهنگی تابلوهای آنها با یکدیگر</p> <p>۷. اعطای فرصتهای تشویقی از مالکین ساخت و ساز مشروط بر رعایت خط آسمان</p> <p>۸. قرار دادن تابلوهای تعیین مسیر مانند دسترسی به سرویس بهداشتی، نمازخانه و فضای سبز و پارکینگ جهت شفافیت مسیر</p> <p>۹. استفاده از پتانسیل تاریخی، تفریحی جهت ارتقا منظر شهری و ایجاد حس مکان</p> | <p>۱. ایجاد هماهنگی و حفظ ارتباط میان کالبد، بصر و فضا میان توسعه جدید و بافت موجود</p> <p>۲. توجه به جنبه های طراحی و زیباشناسانه جهت رفع الودگی نماها و آشفتنگی های بصری ناشی از الحاقات زائد و مکان یابی نامناسب تابلوها، ناهماهنگی مبلمان شهری به لحاظ رنگ و اندازه</p> <p>۳. کنترل تراکم ساختمانی جهت سازگاری و تناسب ساختمانها با یکدیگر و نمایانی عناصر و نشانه های شهری</p> <p>۴. برنامه ریزی برای بازسازی و توانمندسازی واحدهای ساختمانی فرسوده و تخریبی در محدوده مطالعاتی</p> <p>۵. برنامه ریزی جهت مقاوم سازی ساختمانهای موجود با توجه به میزان بالای ساختمانهای فرسوده و مرمتی با مصالح غیر مقاوم و زلزله خیز محدوده مطالعاتی</p> | <p>۱. ارتقا و بهبود کیفیت کالبدی و بصری محدوده مطالعاتی</p> <p>۲. نظم بخشیدن، ارتقا سازمان فضایی، دید و منظر و نمادهای ساختمانی</p> <p>۳. اهمیت دادن و حفظ دیدهای اصلی</p> <p>۴. کنترل حجم ساخت و ساز و میزان تراکم ساختمانی</p> <p>۵. نوسازی و بهسازی مسکن و واحدهای ساختمانی در محدوده</p> <p>۶. حفاظت از اماکن تاریخی و حفظ ملاحظات ایمنی و سرمایه گذاری جهت مقاوم سازی ساختمانهای موجود در محدوده</p> | کالبد  |

ادامه جدول شماره ۹-راهبرد، سیاست و پروژه

| مطالعات اجتماعی   | راهبرد   | سیاست   | پروژه  |
|---|--|---|--|
| <p>۱. هماهنگ سازی ظرفیت های جمعیتی موجود با قابلیت خدماتی آن</p> <p>۲. حفظ ساختار اجتماعی موجود به عنوان عنصر هویت بخشی</p> | <p>۱. برنامه ریزی برای جمعیت حاضر در وضعیت موجود و لحاظ نمودن احتمالات افزایش جمعیت چه به لحاظ نرخ رشد طبیعی و چه به لحاظ کاربریهای جاذب</p> <p>۲. برقراری بستر کالبدی مناسب برای مراجعه کنندگان در تمام گروه های سنی و انواع توانایی ها جهت افزایش و ارتقا تعاملات اجتماعی</p> <p>۳. ساماندهی و برنامه ریزی برای انواع گروه های رفتاری که به صورت فعالیت ثابت مانند تکی گری، فالفروشی و دستفروشی و فعالیت متحرک</p> | <p>۱. ایجاد فعالیتهای اجتماعی در محدوده، برگزاری بازارچه ها، نمایشگاه ها و مراسم فرهنگی</p> <p>۲. شناسایی نیازهای اجتماعی، روحی، روانی و مراجعه کنندگان و شهروندان به محدوده پیاده</p> <p>۳. ایجاد بستر کالبدی مناسب از نظر طراحی کفیوشها و حاوی تمام تسهیلات مناسب برای فضای پیاده پارکینگ، مکانهای مکت و توقف و میلمان مناسب در فضای پیاده</p> <p>۴. مقابله با متکدیان خیابان و ایجاد مکانی مناسب برای دستفروشان برای عرضه محصولات خود</p> <p>۵. توجه به رنگهای ملایم و در نماهای جذاب و متباین متناسب با روان خانوم ها در نماهای شهری</p> <p>۶. ارائه خدمات مکل بانوان در محدوده همچون ملافروشی، مانتوفروشی و ساعت فروشی</p>   | <p>۱. تخصیص فضای متروکه در کوچه های پشتی در زیرزمین به پارکینگ طبقاتی به دلیل موقعیت این محدوده</p> <p>۲. تخصیص ساختمانهای متروکه این محدوده به فعالیتهای ۲۴ساعته مانند تالار، رهنلها</p> <p>۳. تخصیص فضای متروکه و تبدیل انها به مجتمع فرهنگی یا مجموعه های ورزشی</p> <p>۴. فشرده سازی کاربریها با سبک رشد هوشمند جهت جلوگیری از اتلاف انرژی و سرمایه</p> <p>۵. شناسایی و تعیین مالکیت و کاربری برای اراضی بدون کاربری متناسب با کمبود فضای پیاده</p> <p>۶. ساماندهی و انتقال کاربری ناسازگار در محدوده (کارگاه و چاپخانه)</p> <p>۷. محاسبه و تعیین حداقل وسعت و انبوهی فضای سبز متناسب با فضای پیاده</p> |
| <p>کاربرها</p>  | <p>۱. توزیع مناسب کاربریها</p> <p>۲. استفاده بهینه از اراضی موجود در جهت پاسخگویی به نیازهای منطقه</p> <p>۳. توجه به حقوق عمومی در استفاده از اراضی باز و سبز شهری</p>   | <p>۱. اولویت دادن به کاربریهای مربوط به تسهیلات و خدمات شهری مانند پارکینگ، درمناگاه و جبران کمبودهای خدماتی</p> <p>۲. اصلاح ضوابط و مقررات کاربری زمین در جهت تامین منافع عمومی شهروندان متناسب با محدوده پیاده در جهت جلوگیری از گسترش بی رویه واحدهای تجاری با در نظر گرفتن سقف برای انها و خارج نمودن کاربری ناسازگار و نامتناسب با فضای پیاده</p> <p>۳. افزایش وسعت و کیفیت فضای سبز با توجه به کمبود فضای سبز شهری در محدوده مطالعاتی و نیاز گذرهای پیاده به گسترش این گونه فضاها</p> <p>۴. ساماندهی و بهبود خدمات گذرانندن اوقات فراغت در فضای باز و بسته متناسب با محدوده و هدایت بخشی از سرمایه گذارها به سمت فعالیتهای فرهنگی، تفریحی و گذرانندن اوقات فراغت جهت جذب مردم به محدوده پیاده و گسترش فرهنگ پیاده روی</p> | <p>۱. تخصیص فضای متروکه در کوچه های پشتی در زیرزمین به پارکینگ طبقاتی به دلیل موقعیت این محدوده</p> <p>۲. تخصیص ساختمانهای متروکه این محدوده به فعالیتهای ۲۴ساعته مانند تالار، رهنلها</p> <p>۳. تخصیص فضای متروکه و تبدیل انها به مجتمع فرهنگی یا مجموعه های ورزشی</p> <p>۴. فشرده سازی کاربریها با سبک رشد هوشمند جهت جلوگیری از اتلاف انرژی و سرمایه</p> <p>۵. شناسایی و تعیین مالکیت و کاربری برای اراضی بدون کاربری متناسب با کمبود فضای پیاده</p> <p>۶. ساماندهی و انتقال کاربری ناسازگار در محدوده (کارگاه و چاپخانه)</p> <p>۷. محاسبه و تعیین حداقل وسعت و انبوهی فضای سبز متناسب با فضای پیاده</p> |



تحلیل توانمندی ها و تنگناهای وضعیت پیاده راه صف (باغ سپه سالار) منطقه ۱۲ تهران و روند آن در گذر زمان

ادامه جدول شماره ۹-راهبرد، سیاست و پروژه

| اقتصاد      | راهبرد   | سیاست  | پروژه   |
|-------------|--|--|---|
| اقتصاد      | تقویت نقش اقتصادی منطقه از طریق ایجاد فعالیت خدماتی، فرهنگی، تفریحی و گذراندن اوقات فراغت در مقیاس شهری و فراشهری<br>جذب مشتری<br>جذب گردشگر   | توجه به مساله مالکیت ساختمان در برنامه ریزی مربوط به کاربری زمین و ساماندهی کالبدی محیط پیاده<br>شناسایی زمینه های سرمایه گذاری مناسب با فضای پیاده<br>کنترل قیمت زمین و ساختمان در محدوده جهت جلوگیری از تغییر کاربریها به کاربریهای تجاری<br>تقویت و گسترش واحدهای اقتصادی مرتبط با گذراندن اوقات فراغت (رستوران، کافه ها و نمایشگاه ها) | شناسایی و تعیین مالکیت اراضی و بدون کاربریها جهت تبدیل به کاربری پر بازده مانند هتلها، تالار، کافی شاپها و فروشگاه<br>تدوین این نامه و ضوابط مقرراتی برای جلوگیری از سوداگری زمین و ساختمان<br>ایجاد ساختمان با کاربریهای فشرده مانند اداری، فرهنگی و تجاری به منظور جلوگیری از اتلاف انرژی و سرمایه<br>تخصیص ساختمانهای متروکه در کوچه های پستی به پارکینگ جهت جذب مشتری<br>بهبودی کاربری های تاریخی به ویژه بنای باغ سپه سالار جهت جذب گردشگر |
| طرح بالادست | ۴. حفظ نقش گردشگری و تفریحی، اجتماعی و فرهنگی<br>۵. تاکید بر نقش کاربریهای پیشنهادی منطقه و نقش خدماتی آنها براساس اولویت بندی انجام شده در طرحهای مصوب بالادست<br>۶. تاکید بر نقش کاربریهای شهری و فراشهری و تقویت عناصر کالبدی برای این محدوده | ۴. نظارت مستمر بر نحوه اجرای مصوبات طرح جامع و تفصیلی منطقه<br>۵. تدوین راهکارهای لازم در زمینه حل مسائل زیست محیطی<br>۶. توفیق وظایف مدیریت شهرداری با سایر دستگاه های متولی در سطح منطقه   | ۸. ایجاد کاربری خدماتی تفریحی، فرهنگی و گذراندن اوقات فراغت در محدوده<br>۹. تشکیل یک واحد مستقل در شهرداری برای اظهار نظر در خصوص مغایرت های طرح جامع با توجه به تحولات موجود منطقه ۱۲ و محدوده مطالعاتی  |

## نتیجه گیری

در طی سده های گذشته ترکیبی از تکنولوژی های ، رفتارهای اجتماعی ، فرهنگی نوین و شیفتگی برنامه ریزان به حرکت سواره موجب فراموشی فضاهای پیاده درون شهری شد و سفرهای درون شهری را متعدد و طولانی ساخت و پیامدهای کالبدی ، اجتماعی و زیست محیطی برای مرکز شهرها فراهم آورد از این رو در سال ۱۹۶۰ به خصوص در سال ۱۹۷۰ توجه ویژه به احیای مراکز شهری با رویکرد پیاده مداری رونق گرفت.

پیاده راه صف واقع در منطقه ۱۲ تهران به علت شمار زیادی از کاربریهای تاریخی متروکه و فرسوده ، وجود کاربریهای ناسازگار ، نبود دسترسی کافی به تسهیلات اولیه جهت رفاه عابرین پیاده و مغازه داران و به تبع نبود امنیت به وفور در شب و حتی در روز و تا حدودی تنزل اقتصادی نسبت به قبل مورد پژوهش قرار گرفت.

در وضعیت سابق نقاط قوت خیابان صف میتوان به جذب مشتری به دلیل امکان ورود خودرو سواران و شفافیت مسیر به دلیل وجود پانلهای نصب آگهی ، باجه تلفن ، حس تعلق ساکنان نسبت به محیط به دلیل وجود خود مالک در املاک تجاری ، سرقفلی نبودن بسیاری از آنها و وجود اتحادیه اصناف به منظور مشارکت بیشتر بود.

ولیکن وضعیت حال ارتقای عناصر شهری مانند نمادها ؛ مجسمه ها ؛ ابنماها ، سنگفرش بودن کفپوشها ، وجود هیئت امنای در جهت نظارت به مشکلات پیاده راه به عنوان یکی از زیر مجموعه های مشارکت علاوه بر اتحادیه اصناف کفش فروشان ، همواری و روان بودن مسیر برای نیروی انتظامی و نیروی آتش نشانی ، کافی شاپها و سفره خانه های سنتی در جهت گذراندن اوقات فراغت ، بهسازی کاربری متروکه و بازسازی عناصر تاریخی آن به سبک پهلوی اول ، قاجاریه و خارج کردن کاربری های ناسازگار است ولیکن عدم تداوم و تکرار برخی از عناصر شهری همچون صندلی ، گلدان و سطل زباله ، عدم دسترسی به پارکینگ ، سرویس بهداشتی ، فضای سبز و نمازخانه ، نبود وحدت در رنگ و فرم تابلوهای نصب شده بر سر درب مغازه ها ، نبود تابلوهای جهت تعیین مسیر کاربری مذهبی ، بهداشتی و فضای سبز ؛ عدم جذب مشتری نسبت به سابق به دلیل نبود پارکینگ ، عدم تناسب سطل زباله با تراکم جمعیت و نبود زمان بندی مناسب در جمع اوری زباله و بارگیری اجناس از شرایط نابه سامان وضعیت موجود است .

به طور کلی به طور کلی پاره از کاربریهای تاریخی بهسازی شده ، هماهنگی کارکردها ، ارتقای تنوعات بصری بالاترین نقاط قوت پیاده راه صف (باغ سپه سالار) دارند. از طرفی کمبود پارکینگ ، عدم هماهنگی تابلوهای شهری ، نبود نظارت جدی از سوی نگهبانان در کوچه بخارا و علیزاده در جهت

جلوگیری از موتورسیکلتها، فرسودگی کاربری های تاریخی بالاترین نقاط ضعف پیاده راه خیابان صف (باغ سپه سالار) می باشد ولیکن جذب مشتری، دسترسی به وسایل نقلیه عمومی، دسترسی به نیروی انتظامی مهم ترین نقاط فرصت پیاده راه خیابان صف (باغ سپه سالار) و ورود موتورسیکلتها، خشک شدن درختان بومی توسط آلودگی هوای محدوده پیرامون و وجود فعالیتهای اقتصادی رقیب مهمترین نقاط تهدیدهای این محدوده می باشد.

با توجه به تجزیه و تحلیل امار و اطلاعات و نیز ماتریس ارزیابی داخلی و خارجی بیانگر آن است که برای ساماندهی و مدیریت آنها باید راهبرد حفظ و نگهداری و یا WO پیاده شود.

درکل میتوان این راهبردهای زیر را ارائه کرد:

ایجاد توزیع متناسب و ریتمیک کردن عناصر متمایز و شاخص همچون الچیق و نیمکتها در فاصله مناسب

اختصاص سهمی از بودجه از طرف میراث فرهنگی در جهت بهسازی کاربریهای متروکه و تاریخی

ایجاد فرصت های تشویقی و یا اخذ جرایم سنگین در جهت خارج کردن کاربری های ناسازگار

فرصتهای تشویقی به کسبه در جهت توجه به هماهنگی فرم و رنگ تابلوهای نصب شده با محیط اطراف

توجه به رنگهای ملایم، بناهای جذاب، متباین و متناسب با روان خانوم ها

گسترش سفره خانه های سنتی و کافی شاپها در جهت ارتقای فضای ادراکی

تدوین ضوابط و آیین نامه ها ساختمانی در جهت جلوگیری از سوداگری زمین و یا تبدیل کاربریها صرفا

به بناهای تجاری

تصویب قوانین مدون در جهت مشخص کردن مالکیت کاربریهای متروکه در جهت تبدیل آنها به

کاربریهای فرهنگی مانند سینماها، نمایشگاه ها، موزه ای هنری و یا پارکینگ ها

توجه بیشتر در جهت اختصاص فضای باز به فضای سبز به عنوان عنصر مکمل در جهت استقرار مراکز

مسکونی

نظارت بیشتر نیروی انتظامی به خصوص کارگاه های واقع شده در کوچه های پشتی

ارائه خدمات و تسهیلات رفاهی در جهت استقرار کاربری مسکونی به منظور استقرار فضای امن برای

بارگیر در اواخر شب

اختصاص سطل زباله با مقیاس و فرم متناسب با فضای پیاده راه به منظور مقابله با تخلیه آن در میان روز

تصویب قوانین مدون در جهت فشرده سازی کاربری های این محدوده به صورت چند منظوره ای با ارائه

فرصتهای تشویقی به مالکین ساخت و ساز بناها

## تشکر و قدردانی

این مقاله برگرفته از پایان نامه شهلا می باشد؛ نویسنده مسئول مراتب سپاس و قدردانی خود را از معاونت پژوهشی دانشکده جغرافیای دانشگاه تهران، دکتر احمد پوراحمد با راهنمایی های ارزنده اش در تدوین مقاله بدین طریق اعلام می دارد

## منابع

- ۱- احدی، محمدرضا، بشیری، پریسا (۱۳۹۳)، «طراحی و ساماندهی پیاده راه شهری در جهت ارتقای ایمنی عابران پیاده با استفاده از بازرسی ایمنی پیاده راه های درون شهری»، مطالعات پژوهشی راهور، دوره اول، شماره ۹، صص: ۷-۹۰
- ۲- افتخاری، عبدالرضا، مهدوی، داوود (۱۳۸۵)، «استراتژی توسعه توریست با مدل **swot** نمونه موردی شهرستان کوچک لواسان»، فصلنامه علوم انسانی مدرس مدرس، سال ۱۰، شماره ۲ (۴۵)، صص ۳۰-۱
- ۳- پلپلارد، دونالد (۱۳۸۲)، «خیابان ها می توانند باعث مرگ شهرها شوند (رهنمودهایی برای طراحی خیابان در شهرهای جهان سوم)»، فصلنامه آبادی، (39)، 69-8
- ۴- توسلی، محمود. بنیادی، ناصر (۱۳۸۶)، «طراحی فضای شهری»، چاپ اول، مرکز مطالعات و تحقیقات معماری و شهرسازی ایرانی
- ۵- تیبالدز، فرانسیس، ۱۳۸۵، «شهرهای انسان مدار»، مترجم: فیروزه جدلی و علی لقایی، چاپ اول، انتشارات دانشگاه تهران، تهران
- ۶- حسن محمدیان مصمم، صرافی مظفر (۱۳۹۵)، «اولویت بندی پیاده راه سازی مسیرهای اطراف حرم معصومه»، دو فصلنامه «پژوهشهای منظر شهر» / سال سوم / شماره ۵ / بهار و تابستان
- ۷- جهانشاه، پاکزاد (۱۳۸۴)، «راهنمای طراحی فضای شهری»، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران
- ۸- نوری، جعفر، عباس پور، مجید و مقصودی بیژن (۱۳۸۵)، «ارزیابی محیطی سیاستهای راهبردی توسعه صنعتی ایرانی با تکنیک **swot**»، علوم و تکنولوژی محیط، سال هشتم، شماره (۲)، صص ۳۸-۲۵
- ۹- عباس زادگان، مصطفی (۱۳۸۳)، «نگرش نهضت معماری مدرن شهری به فضاهای شهری»، شهرداریها- سازمان شهرداریها - صص ۳۹-۴۵
- ۱۰- فرزبود، سولماز (۱۳۸۴)، «برنامه ریزی در راستای جداسازی ترافیک پیاده از سواره در بافت مرکزی تجریش»، پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی و برنامه ریزی شهری، استاد راهنما: محمد رضا پور جعفر، دانشگاه تربیت مدرس
- ۱۱- قریب، فریدون (۱۳۸۳)، «امکانات مسیرهای پیاده و دوچرخه»، مجله هنرهای زیبا، سال نوزدهم، شماره (۱۹)
- ۱۲- کالن، گردون (۱۳۹۰)، «گزیده منظر شهری»، مترجم: منوچهر طیبیان، ناشر دانشگاه تهران، چاپ اول
- ۱۳- کاشانی جو، خشایار (۱۳۸۵)، «اهمیت فضاهای پیاده در شهرهای هزاره سوم»، فصلنامه جستارهای شهرسازی، شماره (۱۸-۱۷)، صص ۵۰-۴۱

- ۱۴- گلکار، کوروش (۱۳۸۴)، «مناسب سازی تکنیک تحلیلی سوات (SWOT) برای کاربرد در طراحی شهری»، سال ۱۵، شماره ۴۱، صص ۶۵-۴۴
- ۱۵- لنگ، چان (۱۳۸۶)، «طراحی شهری»، مترجم: حسین بحرینی، مترجم: حسین بحرینی، جلد اول، تهران، دانشگاه تهران
- ۱۶- ملک، ماندانا، «تهیه سند برای گذرگاه امامزاده یحیی (۱۳۸۵)»، استاد راهنما: گلکار، کوروش، پایان نامه برای مقطع ارشد دانشگاه شهید بهشتی
- ۱۷- مدنی پور، علی (۱۳۷۹)، «طراحی شهری و دیدگاهی برای فرایند اجتماعی و محلی»، مترجم: فرهاد مرتضایی، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران
- ۱۸- منصور، امیری (۱۳۸۶)، «اصول منظر شهری»، دانشکده هنر، دانشگاه تهران
- ۱۹- متلاگ، جان (۱۳۸۶)، «آشنایی با محیط و منظر شهری»، سازمان پارک و فضای سبز شهری، تهران
- ۲۰- هریسون، حفری، کارون. جان (۱۳۸۲)، «مدیریت استراتژیک»، مترجم: بهروز قاسمی، انتشارات هیئت
- 21-AMISTED(2010). «ASSESSMENT OF PEDESTRIALIZATION IN VIGIN CITY». UNESCO WORLS INHERITAGE SITE.HOURNAL URBAN PLANNING DEELOPMENT ,136(1),11-22
- 22-CHICHETTO.S. (1993).« THE ENVIRONMENTAL IMPACT FROM PEDESTRIALIZATION SCHEME ». TRANSPORT RESEARCH PART D. TRANSPORT ENVIRONMENT
- 23-HASS-KLAUU(1993).« A REVIEW OF EVIDENCE FROM GERMANY & UK» . TRANSPORT PIOLICY .1(1).21(31)
- 24-.Kahraman, C., & et.al (2007). « Prioritization of E-Government Strategies Using a SWOT & AHP Analysis»: The Case of Turkey». European Journal of Information Systems, 16, pp 284-298.
- 25-MATOS,Filipa. 2008, « Walking and Rhythm city: Sensing Urban Space », Journal of Urban Design, 13:1, 125-139, , London, UK
- 26-ROBERTSON.K.A(1993) «PEDESTRIALIZATION STRAGIES FOR DOWN TOWN PLANNER ,SKY WALL VERSUS DOWN TOWN MALL», JOURNAL OF AMERICAN PLANNING ASSOCCAIATION ,59(3), 361-370
- 27-Qureshi, I.A., and Lu, H. (2007). «Urban transport and sustainable transportation strategies: A Case Study of Karachi, Pakistan.» Tsinghua Science and Technology 12.
- 28-Wang, K.J., &Hong, W.C. (2011). «Competitive advantage analysis and strategy formulation of airport city development - The case of Taiwan». Transport Policy, Volu 18, no1, pp 276-288.