

## **Improving urban public space with emphasis on walkability (Case study: south gate of Kabul University to Red Bridge intersection)**

Tamim Sattari<sup>1</sup>, Dr. Mohammad Ali Tabarsa, Dr. Seyed Ali Iqbal

### **Abstract:**

With the beginning of the Industrial Revolution, the invention of cars and the expansion of cities, gradually prioritizing the role of pedestrianism in cities and public spaces has been trimmed and the quality of urban public spaces has been reduced. In the past, cities have a high pedestrian capability and pedestrians as the main pattern of people's movement inside biological canter due to low cost or easy availability for all segments of society, which following the Industrial Revolution and the domination of cars in cities, the issue of pedestrians was forgotten, following air pollution, the policy of reducing the use of personal vehicles and reducing fossil fuels, in order to revive the category of resuscitation. Due to the increase in the growth rate of urbanization, the most important places in the world are cities that provide beauty, dynamism, presence and safety by replacing the neck of a complete network of pedestrian paths to their citizens, thus increasing the quality of urban public spaces, which becomes a car-free pedestrian path. One of the problems in the path of the mentioned path is the lack of suitable pedestrians and other attractive and dynamic spaces, the overall purpose of this research was to improve urban public spaces and encourage pedestrians to pedestrians, according to the purpose of this study, a descriptive-analytical method based on the study of library and field (observational) has been used for analysis of SWAT matrix (SOWT) and direction. Mapping of GIS software (global information system) used for 3D (3D) or design of Googles ketchup software has been used, the results of this research show that dynamic and attractive urban spaces have a significant impact on the interest and motivation of citizens to use sidewalks and pedestrian paths.

**Keywords:** Improvement, Urban Public Spaces, Pedestrian, Walkability

---

**Citation:** Sattari, T., Tabarsa, M. A., & Iqbal, S. A. (n.d.). Improving urban public space with emphasis on walkability (Case study: South gate of Kabul University to Red Bridge intersection). *journal of urban planning and architecture*, 2(1), 2–31.

<sup>1</sup> tamim.koosha@gmail.com

## بهسازی فضای عمومی شهری با تاکید بر پیاده مداری نمونه موردی (دروازه جنوبی

### پوهنتون کابل الی چهاراهی پل سرخ)

تمیم ستاری<sup>۱</sup>، دوکتور محمد علی طبرسا، دوکتور سیدعلی اقبال

ماستر طراحی شهری دانشگاه پیام نور، واحد کابل افغانستان

رئیس پوهنخی هنر و معماری دانشگاه پیام نور

استاد دپارتمنت طراحی شهری، دانشگاه پیام نور کابل

### چکیده

با شروع انقلاب صنعتی، اختراع اتومبیل و گسترش شهرها و اولویت دادن به نقش پیاده مداری در شهرها، به تدریج فضاهای عمومی کم رنگ شده و از کیفیت فضاهای عمومی شهری کاسته شده است. شهرها در گذشته از قابلیت پیاده مداری بالایی برخوردار بود. پیاده رو به عنوان اصلی ترین الگوی جابجایی مردم در داخل کانون های زیستی و به دلیل کم هزینه بودن و یا دسترسی آسان برای کلیه اقشار جامعه به شمار می رفت که به دنبال انقلاب صنعتی و سلطه موتر در شهرها موضوع عابر پیاده به فراموشی سپرده شد. به دنبال آلودگی هوا، سیاست کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی و کاهش سوخت فسیلی، در جهت احیاء مقوله امکان افزایش قابلیت پیاده مداری در شهرها شکل گرفت. با توجه به افزایش میزان رشد شهر نشینی، مهم ترین مکان ها در دنیا شهرهایی اند که زیبایی، پویایی، حضور پذیری و ایمنی را با جایگزین کردن شبکه ی کاملی از مسیر های دارنده قابلیت پیاده مدار به شهروندان خویش ارائه میدهند و بدین ترتیب بر ارتقاء کیفیت فضاهای عمومی شهری میافزایند تا به یک مسیر پیاده مدار بدون خودرو تبدیل می شود. مسیر پل سرخ الی پوهنتون کابل جزء یکی از شریان ها یا مسیر مهم شهر کابل محسوب میگردد، اما یکی از مشکلات در مسیر متذکره نبود وجود پیاده راه های مناسب و دیگر نبود فضاهای جذاب و پویا است. هدف کلی این تحقیق بهسازی فضاهای عمومی شهری و تشویق عابری به پیاده مداری بوده و با توجه به هدف این تحقیق از روش توصیفی - تحلیلی بر پایه مطالعه کتابخانه ای و میدانی (مشاهده ای) جهت تجزیه و تحلیل از ماتریس سوات (SOWT) کار گرفته شده است و جهت تهیه نقشه ها از نرم افزار GIS (سیستم اطلاعات جهانی) و همچنان جهت 3D (سه بعدی) و یا طرح از نرم افزار Google Skachup استفاده شده است. نتایج این تحقیق نشان میدهد که فضاهای شهری پویا و جذاب تاثیر بسزایی در رغبت و انگیزه بیشتر شهروندان در استفاده از پیاده روها و مسیر های پیاده همچنان تشویق مردم به پیاده مداری میشود.

واژه های کلیدی: بهسازی، فضای شهری، فضاهای عمومی شهری، پیاده مداری

استناد: ستاری، تمیم، طبرسا، محمد علی و اقبال، سید علی (۱۳۹۹). بهسازی فضای عمومی شهری با تاکید بر پیاده مداری نمونه موردی (دروازه جنوبی پوهنتون کابل الی چهاراهی پل سرخ). مجله علمی پژوهشی شهرسازی و مهندسی، ۲(۱)، ۲-۳۱

<sup>۱</sup> tamim. koosha@gmail.com

**مقدمه:**

پیاده روی یکی از بنیادی ترین شیوه آمد و شد انسان است که مزایای گسترده ای برای تندرستی و بهزیستی را فراهم می کند. پیاده روی در یک فضای شهری کنشی مهم در تجربه یک شهر و شکل گیری فضای زیست شهروندان را ایفا می نماید. قابلیت پیاده روی به عنوان شاخصی برای ارزیابی میزان ظرفیت یک محل برای پیاده روی و همچنان از جمله مهمترین جنبه های جامعه زیست پذیر و ابزاری موثر در دستیابی به پایداری فضاهای شهری است، اما با رواج توسعه شهری خودرومحور در اثر چیرگی دیدگاه های شهرسازی مدرنیستی، اقتصاد سرمایه داری و گسترش صنایع خودروسازی در کلانشهرها و شهرهای بزرگ جهان، باعث فراموشی مقیاس انسانی، نیازهای افراد پیاده، گسترش افقی و پراکنده شهری شده و اصل پیاده مداری در ادبیات برنامه ریزی شهری جهان به حاشیه رفته شده است. به طوری که مراکز بسیاری از شهرهای جهان اکنون به محل اوج تردد خودروها و مشکلات ترافیک و آلودگی صوتی، آلودگی هوا، آلودگی بصری و آلودگی زمان ناشی از آن بدل شده است. اما در دهه های گذشته در اثر بروز مسائل، مشکلات و چالشهای گوناگون اجتماعی، اقتصادی و محیط زیستی ناشی از خودرومحوری، رویکردی دوباره به پیاده محوری و ارتقای قابلیت پیاده روی در شهرهای جهان شکل گرفته شد. پیاده مداری همواره به عنوان یک راهبرد نوین شهرسازی و دستورکاری بنیادین در قالب رویکردهای گوناگون نوشهرگرایی، رشد هوشمند، شهر زیست پذیر شهر پایدار و شهر سبز مورد توجه قرار گرفته است. پیاده روی به مثابه یکی از شیوه های آمد و شد، اثرات مطلوب اقتصادی، اجتماعی، محیط زیستی و فردی گوناگون بوده و در برنامه ریزی توسعه شهری نوین به عنوان یکی از اولویتهای برجسته و حلقه مفقوده مطرح است.

پیاده راه به عنوان یکی از مهمترین فضاهای عمومی شهری دارای کارکردهایی چون گذران اوقات فراغت، خرید روزانه، کنش های اجتماعی، دیدار دوستان و آشنایان، ارتباط با محیط پیرامون و ادراک آن و بهره گیری از زیبایی ها و جذابیت های محیطی هویت بخشی و خاطره انگیزی، ارتقا ایمنی، امنیت، سرزندگی و زیست پذیری در شهرها است. در این راستا پژوهش حاضر به دنبال پاسخگویی به پرسش زیر شکل گرفته است: وضعیت بخش مرکزی شهر کابل از نظر قابلیت پیاده روی چگونه است؟ با توجه به این پرسش هدف اصلی پژوهش بررسی و ارائه راهکارهای موثر بر ارتقای مرکز شهر کابل از نظر قابلیت پیاده روی می باشد.

**بیان مسئله تحقیق**

به منظور مناسب سازی فضاهای شهری برای افراد، اهداف امنیتی، سرزندگی مکان ها، سهولت دسترسی به امکانات شخصی و جمعی، تشویق افراد به پیاده مداری جهت جلوگیری از آلودگی هوا و همچنان کاهش تراکم خودروها در سرکها نیاز مبرم به طراحی مناسب فضای عمومی شهری دارد.

در طراحی شهری و در فرآیند بهبود کیفیت محیط، ارتقا کیفیت بصری - کالبدی عرصه های عمومی شهر از جایگاه والایی برخوردار است. لذا طراحی آگاهانه و حفاظت از محورهای دید به سوی ارزشهای شاخص بصری، در ارتقا کیفیت بصری - کالبدی عرصه های عمومی نقشی غیر قابل انکار دارد. (پورجعفری، ۱۳۸۷: ۳) پرسش مهمی که در این تحقیق مطرح می شود این است که چه رابطه ای میان فضا های عمومی شهری ایجاد شده در شهر کابل و محدوده مورد مطالعه با شکل گیری هویت و حس تعلق به مکان و فضاهای سرشار از حیات اجتماعی، در این شهر وجود دارد، از طرفی دانشمندان پی برده اند که ایجاد فضای سبز و مسیر های پویا می تواند به آرامش، جوان سازی، و کاهش خشونت مردم کمک کند.

وزارت شهر سازی افغانستان در سابق و در آینده کار های در این عرصه نموده است مگر در مسیر (از سر در جنوبی پوهنتون کابل الی چهارراهی پل سرخ کابل) که در قسمت غرب شهر کابل در فاصله (5KM) شهر کابل موقعیت دارد یک ساحه تاریخی و فرهنگی است اقدامات صورت نگرفته در این میان آنچه که نادیده گرفته شده است کیفیت فضاهای عمومی شهری ( پیاده رو ها، جاده ها و مسیرها ) بوده است از اینکه محدوده محور مطالعه به یک جاده پر از ازدحام ترافیکی تبدیل شده است روز به روز آلودگی -

ها زیست محیطی افزایش می یابد برای کاهش این معضله طراحی فضای عمومی شهری ونیز دست یابی به شهر سرزنده و پویا و تشویق عابرین به پیاده مداری پیشنهاد و توصیه می گردد.

### سوالات:

- ۱- آیا بهسازی فضاهای عمومی شهری باعث تشویق افراد به پیاده مداری می شود ؟
- ۲- آیا کیفیت فضاهای عمومی شهری نقش بر پیاده مداری شهری دارد؟
- ۳- آیا بهسازی فضا های عمومی شهر باعث کاهش آلودگی هوا و جلوگیری از استفاده زیاد خودرو ها می شود ؟

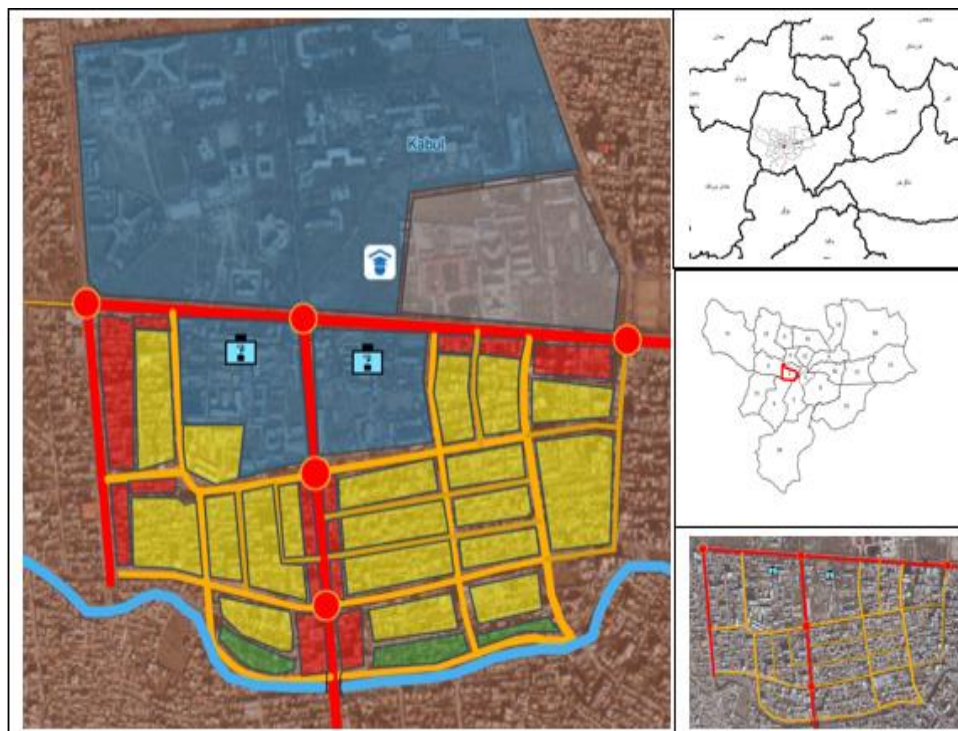
### اهداف پژوهش:

هدف اصلی: بهسازی فضا های عمومی شهری و تشویق عابرین به پیاده مداری بوده است.  
اهداف فرعی: بهسازی فضاهای شهری براساس اصول لینچی (لبه ، مسیر ، جداره ، نشانه ) و تشویق افراد به پیاده مداری.

### محدوده مورد مطالعه

ساحه مورد نظر داخل شهر کابل ، در قسمت غربی شهر کابل موقعیت دارد، از قسمت پوهنتون کابل به طرف چهار راهی پل سرخ ساحه و منطقه ای میباشد که دخالت مستقیم با ساحه مورد نظر ما را دارد. این ساحه را ما توسط نقشه های هوایی و اسکیچ ساحوی و عکس منطقه مورد نظر و غیره طور ذیل نشان داده ایم. این منطقه مربوط به ناحیه سوم شهر کابل است . ناحیه سوم از جمله نواحی ۲۲ گانه شهرداری کابل بوده که این ناحیه دارای مساحت (۵,۹۵) کیلومتر است و در آن (۸۴۰۰) منزل رهایشی و به تعداد (۲۲۷۲۵۰) تن نفوس زنده گی می کند. در ساحه ناحیه سوم ادارات گونه گون دولتی، موسسات مختلف تحصیلی دولتی خصوصی و نهاد های اجتماعی فعالیت دارند. بزرگترین نهاد تحصیلی کشور دانشگاه کابل در ناحیه سوم موقعیت داشته و ریاست های تصدی ارزاق و سیلوی مرکز نیز در ساحه ناحیه سوم فعالیت دارند. ناحیه سوم دارای (۲۷) گذر است. بزرگترین پل هوایی موتر رو در ساحه ناحیه سوم موقعیت داشته که روزانه وسایط متعددی از آن استفاده نموده و در قسمت جلوگیری از ازدحام ترافیکی در این ساحه نقش مثبت دارد. و ساحه مورد مطالعه این تحقیق (از سردر جنوبی دانشگاه کابل الی پل سرخ کابل) از طرف روز محل عبور و مرور تعداد زیادی از اهالی شهر است که توسط سواره زیادتتر به طرف مرکز شهر کابل رفت و آمد دارند. ساحه مورد نظر از قسمت پوهنتون الی پل سرخ کابل ۹۶۳ مترطول و دارای سرک با عرض ۱۰ متر اسفالت است که ۳ مترشولدر به هر دوطرف سرک بوده که بعد ازشولدر دو جوی سنگ کاری پخته وکانکریتی به عرض ۱ متر درنظر گرفته شده است، پیاده رو دارای عرض ۳متر به هر دوطرف سرک است که در قسمت های به طرف پوهنتون کابل عرض آن کم گردیده که به ۲ متر میرسد. ساحه مورد نظر با درنظرداشت خود پل سرخ دارای ۱,۰۳ کیلومتر مربع مساحت و محیط ۳,۴۰۵ کیلومتر است.

نقشه (۱) ساحه مورد مطالعه



مأخذ: نگارنده

## مبانی نظری

### تعاریف و مفاهیم پایه

در این قسمت تحقیق ابتدا مفاهیم که اهمیت بسزایی دارد، تعریف میگردد، همچنین از آنجایی که ممکن است هر یک از مفاهیم دارای معانی گوناگون باشد، تنها آن واژه گان کلیدی یا مفاهیم خاص که توجه محقق است به خواننده ارائه گردد.

### مفهوم بهسازی

بهسازی در لغت به معنی اصلاح کردن، بهتر کردن به وضعیت است، اما در صنعت شهر سازی بهسازی شهر شامل اقداماتی است که به منظور به بهبود کالبد در کوتاه مدت انجام می گردد. بهسازی زمانی صورت می پذیرد که فرسودگی فضا از لحاظ عملکرد تازه شده باشد و یا هم بهسازی به مجموعه اقدامات گفته می شود که با اندک تغییرات در فعالیت موجبات افزایش عمر اثر را فراهم می گرداند. با ایجاد امکانات جدید، بهتر ساختن محیط فضایی میسر می شود همچنان در اقدامات بهسازی مداخله ای چشمگیر در کالبد صورت نمی گیرد. زیرا کالبد در شرایط مناسبی به سر می برد و تنها با جایگزینی عملکرد مناسب فعالیت از فرسایش فضای شهری جلوگیری می شود. مفهوم *Regeneration* سلسله مراتبی از سیاستها و فعالیت های بوده که طی دوران شکل های مختلفی به خود گرفته است. بنابر آن مفهوم بهسازی در ادبیات شهری افغانستان بسیار مشابه مفهوم *Regeneration* در شهر سازی انگلستان است. در تعریف بهسازی شهری در قرن فعلی مشارکت مردم و پایداری شهری است. بهسازی شهری شامل سلسله اقدامات است که به منظور بهبود کالبد که در نتیجه فرسایش فعالیت یافته است و در کوتاه مدت صورت می پذیرد. بهسازی شهری همانند یک وسیله است که اهداف برنامه توسعه پایدار را حمل می کند و امکان راه حل برای مشکلات شهری را در یک برنامه منسجم و طولانی مدت فراهم مینماید. بخش های بهسازی قرار ذیل است:

- ۱- بازیافت
- ۲- مراقبت
- ۳- جلوگیری و ضمانت
- ۴- استحکام بخشی
- ۵- توان بخشی
- ۶- بهبود، سازماندهی و باز آبادانی

## تعاریف بهسازی

بهسازی شامل سلسله اقداماتی است که به منظور بهبود کالبد، که در نتیجه فرسایش فعالیت تحقیق یافته است، در کوتاه مدت صورت می پذیرد. در واقع بهسازی زمانی صورت می گیرد که فرسودگی نسبی فضا از لحاظ عملکردی حادث شده باشد. (حبیبی، محسن، ۱۳۸۱، ۱۸) در واقع بهسازی زمانی صورت می گیرد که فرسودگی نسبی فضا از لحاظ عملکردی حادث شده باشد. (پوراحمد، مشکینی، ۱۳۸۶، ۴۷) به عبارت دیگر بهبود به وضعیت بافت و عناصر آن و مجموعه اقدامات که در زمینه کالبدی همناخت با الگوی اولیه به حفاظت و نگهداری از بافت و عناصر آن می پردازد و زمینه غیر کالبدی، به رونق بخشی حیات درونی آن کمک می کند. (sharan Engineers, consulting, 2006, 10)

## تعاریف بهسازی شهری توسط تئوری پردازان و شهرسازان

رابرتز<sup>۲</sup> - (۲۰۰۰) محیط شهری را چند بخشی و لایه لایه و در عین حال پویا معرفی می کند و آنرا منعکس کننده بسیاری از فرآیندهایی می داند که توسط عوامل اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و محیط زیستی هدایت می شوند. وی بهسازی شهری را "خروجی" فرآیندی می داند که از تأثیر متقابل بین عوامل متعدد مذکور حاصل می شود و بهسازی شهری را "پاسخی" می داند به فرصتها و چالشهایی که در نتیجه عدم توسعه یافتگی شهری بروز می کنند. او بهسازی شهری را دیدگاه جامع و منسجمی می داند که در پی بازیابی راه حل هایی است تا بتواند پاسخگوی مشکلات شهری باشد و برای این منظور به دنبال به روزترین تغییرات اقتصادی، کالبدی، اجتماعی و زیست محیطی است. با این تعبیر، بهسازی شهری را می توان با شاخصه های زیر تعریف کرد:

- ✓ فعالیتی چند بخشی است.
- ✓ فعالیتی است که نقش میاندار بین بخش خصوصی، عمومی، داوطلبانه و گروه های اجتماعی را ایفا می کند.
- ✓ فعالیتی است که توانسته تغییرات قابل ملاحظه ای در ساختار نهادیش در پاسخ به تغییرات اقتصادی، اجتماعی، محیط زیستی و سیاسی تجربه کند.
- ✓ مجموعه ای از تلاش برای گفتگو و روش راه حل یابی از طریق گفتگو است.
- ✓ سیاستها و راه حل های ضروری طراحی شده ایست برای بهبود شرایط محیط های شهری و توسعه نهادی - ساختاری و در حمایت از زمینه های منابع در جهت آماده سازی پیشنهادها و ویژه می باشد.

تورک<sup>۳</sup> - (۲۰۰۵) بهسازی شهری را با سه مشخصه معرفی می کند: برنامه ای که قصد دارد تا ذات فضا و مکان را تغییر دهد و در این فرآیند در برگیرنده گروه های اجتماعی و دیگر بازیگران مرتبط با آن فضا باقی می ماند. در برگیرنده اهداف و فعالیتهای چندگانه ای است فرابخشی در حیطه مسئولیتهای دولت مرکزی و منطبق با ظرفیتهای و فرصتها و مسایل محلی.

معمولاً چندین روش مشارکتی با انواع بازیگران کلیدی را بکار می بندد. تورک بهسازی شهری را در ارتباط با مردم، فعالیتهای و مکانها طبقه بندی می کند. در ارتباط با مردم، هدف بهسازی شهری افزایش مهارت ها، ظرفیت سازی و آرمان خواهی در توانمند ساختن آنها برای مشارکت جویی و بهره مند شدن از فرصتها است. در ارتباط با فعالیتهای، هدف بهسازی توسعه اقتصاد رقابتی به گونه ای است که ظرفیتهای و مشاغل محلی بیشتری حاصل شود همچنین توسعه اراضی بایر، ابنیه متروکه و با هدف دستیابی به تراکم مطلوب با کاربریهای مختلف در رنسانس شهری مطرح است. پایگاه نظری هر یک از این برنامه ها در ترکیبی از تعاریف زیر یافت می شود: بهسازی شهری اقدامی به نسبت موفق در اقدامات شهرسازی اروپا در دهه های اخیر بوده است. ساختار برنامه ریزی و مدیریتی بهسازی بستگی به شرایط سیاسی - اقتصادی و تجربه های شهرسازی در

<sup>2</sup> -Robertz

<sup>3</sup> -Tourk

هر نظام حکومتی و کشور دارد. در سالهای اخیر برنامه های توسعه پایدار اروپا نیز جزئی از برنامه های بالادست هستند که باید چارچوب کلی برنامه های منطقه ای و محلی باشند.

## فضای شهری

### مفهوم فضا

اغلب در باره فضا مطالبی می شنویم واژه ای که به ساده گی و آسانی در انواع زمینه ها آن استفاده می کنیم ، طوری آن را به کار میبریم که گویی این واژه از قید هر نوع مساله و تناقضی آزاد است و مثل اینکه همه ما بر اساس آنچه معنی فضاست با هم توافق داریم . با این حال اگر کاربرد خودمان را از این واژه بررسی کنیم تعداد معنایی اش اکثر ما متعجب خواهد ساخت. فضا مفهومی به خودی خود بدیهی نیست . این مفهوم معنای به مراتب گسترده تر از تعریف نسبتاً ساده و فیزیکی یا طبیعی که به طور ضمنی در مباحث مطرح می شود و به ابعاد سه گانه جهان بیرونی یعنی به تواتر ها ، جدایی ها و فاصله ی میان افراد و اشیا اطلاق می شود ، دارد "آمیختگی مفهوم فضا با این پیچیدگی ها ، سبب شده است تا متفکران نتوانند تعریف کاملی از آن بیان نمایند . به نظر می رسد اینکه مفهوم فضا در حوزه حیطه ای اعم از جامعه شناسی ، انسان شناسی ، معماری ، شهرسازی ، حقوق ، و غیره بکار برده شده است و معنی خاص خود را می یابد . در علوم اجتماعی ، فضا گره خورده است با فعالیت های انسان ها به عنوان کنشگران اصلی در سیستم های شهری امروز . "از نظریاتی که مورد مفهوم فضا به عنوان بعد مهمی از محیط بویژه در ارتباط با روابط انسانی ارائه می شود . برخی فضا را مادی جامعه فرض می کنند و روابط اجتماعی را در شکل دادن به آن موثر می دانند . بعضی معتقدند فضا امکانات و محدودیت هایی ایجاد می کند که مردم بر اساس معیارهای فرهنگی خود آن را انتخاب می کنند.

فرهنگی انگلیسی اکسفورد دست کم ۱۹ معنی برای این واژه می آورد که از جمله می توان به اینها اشاره کرد: "گستره ای پیوسته که در آن اشیا وجود دارند و حرکت می کنند " و " مقدار از یک منطقه که چیزی خاصی آن اشتغال میکند و یا برای هدف خاص در اختیار گرفته شده است . " و " فاصله میان نقاط و اشیا " (مدنی پور، ۱۳۷۹، ۵) یا طبق فرهنگ لغت لاروس ، " فضا عرصه همه موضوعات است " فارغ از این تعاریف ، این کلمه بدون شک در حوزه های مختلف کاربرد دارد و نمی توان برای آن محدودیت قائل شد. (مرلن چوی ۱۹۸۸ : ۲۶۸ به نقل از زبانی ، ۱۳۸۱ ، ۳۸)

اغلب درباره فضا مطالبی شنیده می شود واژه ای که به سادگی و آسانی در انواع زمینه های از آن استفاده می شود و به گونه ای به کار برده می شود که گویی این واژه از قید هر نوع مساله و تناقضی آزاد است و به گونه ایی که همه، بر سر آنچه معنی فضا است با هم توافق دارند. با این حال اگر کاربرد این واژه را بررسی کنیم، تعداد معنایی آن باعث برانگیخته شدن تعجب همگان خواهد شد. بحث و کنکاش درباره فضا از سوی نویسندگان و نظریه پردازان به طور کلی امری سودمند است. چرا که ابعاد گوناگونی فضا و ویژگی های آن و چگونگی تاثیرات آن بر آدمی، مطرح شده و شکافته می شود و این ما را در درک عمیق تر از فضا می توان یاری کند . اما از سوی دیگر باید توجه داشت که بحث و گفتگوی که با هدف درک عمیق تر و چیرگی ذهنی بر مفاهیم آن انجام می شود. به آشفستگی و پرشانی بیشتر نیانجامد. این آشفستگی با ارائه انواع تعاریف ناسازگار باهم و یکسونگری بیشتر می شود. بنابر این بحث در مورد فضا را با کلی ترین جنبه های مورد پذیرش بیشتر اندیشمندان و قابل انطباق با بیشتر برداشت ها می توان باشد، پیش می بریم و به تدریج به مفهوم فضا در معماری و تاثیر آن بر انسان نزدیک می شویم . فلاسفه و ریاضی دانان شرق و غرب از دیر باز به مفهوم فضا توجه کرده و از آن تعریفی به دست داده اند. افلاطون ، انشتین و.. هر کدام به آن پرداخته شده است . لیکن به نظر نمی رسد تعبیر ایشان از فضا با معنایی که معماران از آن ارائه می کنند، اشتراک و انطباق چندانی داشته باشد. به عباره دیگر ، فضای معماران و فضای فلاسفه و ریاضی دانان نسبت به معنوی بیشتر مشترک لفظی است و اگر چی ممکن است تامل در تلقی و تعریف ایشان در فضا به تعمق بیشتر در مفهوم معمارانه فضا کمک کند، ارتباط مستقیمی با آن ندارند و شاید پرداختن به محدوده این گفتار کوتاه موجب آشفستگی مطلب و از مطلوب گردد، از طرف دیگر به نظر می رسد آنچه فارسی زبانان و عربی زبانان عرفاً از

واژه فضا ارائه می کنند، ربطی مستقیمی به فضای معماران ندارد. تاجایی که می دانیم در متون معتبر فارسی هم این واژه در معنای معمارانه اش به کار نرفته است. در این پژوهش بیشتر معنای معمارانه فضا است که مورد توجه قرار گرفته است.

## تعاریف فضا

چنین معنا شده است: ( فضا ) در فرهنگ معین

- مکان وسیع، فراخ، ساحت است؛

- مکانی که کره زمین در منظومه شمسی اشغال می کند.

به این معناها به کار رفته و این نشان میدهد که فضا دارای مکان است، یا همان مکانی " مکان " در هر دو تعریف، واژه در ( فضا ) است که میتوان به درون آن رفت، پس فضا قطعاً یک جای تهی است. در زبان پهلوی به جای واژگون را (آندروای). به کار برده شده است. در فرهنگ ها، واژه " آندروای " که واژه عربی است، واژه پهلوی آندروای، برابر واژگون نیست و گویا برابر در فضاست و نه هوا هم معنی کرده اند. ولی ده خدا آورده است "هم آوایی این واژه کهن « جهان » و « فلک » را برابر « اسپاش » بهرام فرهوشی در فرهنگ خود واژه پهلوی با واژه (space) که به معنی فضاست، جالب توجه است. (فرهنگ معین) ظهور نظریه فضا با نخستین جنبش معماری مدرنیستی یعنی آرت نوو، مصادف شد. مفهوم فضا برای مدرنیست ها، رابطه ای میان فضاهای درهم چفت و بست شونده و این مفهوم به مثابه ذات معماری پذیرفته شد. اگر جستجوهای مربوط به رویکرد فضا در بطن علوم اجتماعی آغاز شود، روبه رو شدن با عدم حضور این واژه در اکثر کتابهای مرجع جامعه شناسی دور از انتظار نیست. اما با رجوع به حوزه فلسفه و سابقه طولانی مباحث و موضوعات فلسفی مربوط به مفاهیم فضا مشخص میشود که مباحث فلسفی درباره فضا، در سه قرن گذشته تحت سیطره ی دوگانگی میان انتخاب نظریه های مطلق در برابر نظریه های رابطه ای بوده است. ایزاک نیوتن به نظریه ی فضایی مطلق شکل داد و او فضا و زمان را اشیایی واقعی میدانست، یعنی مکان هایی برای خودشان، آن گونه که برای تمام چیزهای دیگر. فضا و زمان، ظرف هایی به گسترش نامتناهی بودند. درون آنها کل توالی رویدادهای طبیعی در جهان، جایگاهی تعریف شده میباند. بدین ترتیب حرکت یا سکون اشیا در واقع به وقوع میبویست و به رابطه های آنها با تغییرات دیگر اجسام مربوط نمی شد. (نوربرگ شولتز، ۱۹۷۱، ۱۲)

ارسطو قبل از نیوتن، فضا را با ظرف قیاس می کند و آن را جایی خالی می داند که بایستی پیرامون آن بسته باشد و در نتیجه همواره برای آن نهایی وجود دارد. وی تئوری فضای Topos را مطرح می کند، از نظر ارسطو، فضا مجموعه ای از مکان هاست و زمینه ای پویا با اعراض کیفی متفاوت است. این اعراض و آن زمینه، فضا را با اصالت عمل تنظیم کرده و اسلوب می بخشد.

فضا مقوله ای بسیار عام است. فضا تمام جهان هستی را پر میکند و ما را در تمام طول زندگی احاطه کرده است. از آن جا که تنها آگاهی از فضا منوط به فعالیت مغز نیست، بلکه کلیه حواس و عواطف انسان در آن دخالت دارند، لذا برای نیل به این فضا به تمام و کمال، باید خود انسان به تمامی در آن درگیر شود (عباس زادگان، رضازاده، ۱۳۸۱، ۶۷) فضا از طریق آن ( جیور دانو برونو در تعریفی از فضا بیان ارسطو را مورد نقد قرار می دهد و می گوید چه در آن قرار دارد درک می شود و به فضای پیرامون یا فضای ما تبدیل می گردد. فضا مجموعه ای از روابط میان اشیاء است و آن گونه که ارسطو بیان کرده حتماً نمی بایست که از همه سمت محصور باشد و بدین سان اجباری نیست که همواره نهایی داشته باشد. نظریه های رابطه گرا به عنوان نقدی بر مفهوم فضای مطلق پدید آمدند. نخستین مخالفتی که با فضای مطلق صورت گرفت، از جانب لایبنیس بود که اعتقاد داشت، فضا صرفاً متشکل از روابطی است میان نظام اشیای هم زیست، یا نظام وجود ( چیزهای بدون حجم و ذهنی. لایبنیس فضا را این گونه میدید) برای تمام اشیایی که هم زمان اند برداشتهای صرفاً رابطه ای میان رویدادها یا جنبه ای از رویدادها است و بنابراین « نسبی به فضایی مربوط اند که فضای نسبی یا خلق شده، فضایی ادراکی است و محصول جامعه، بافت و زمینه ». وابسته به زمان و فرآیندی که توجه اش به ویژگیهای مکان ها است. در فضای ادراکی همیشه یک مرکز وجود دارد که محل ایستادن یا نشست ناظر بوده و یک محور وجود دارد که تابع وضع قرارگیری ناظر است. در فضای ادراکی تمام عناصر با یکدیگر در ارتباط اند، این ارتباط مرکب است و پیش



از هر چیز تابع محل قرارگیری ناظر است یا به عبارت دیگر ارتباطی شخصی است. بدین سان فضای ادراکی وابسته به شخص ناظر است. حال اگر به مفهوم فضا در حوزه معماری توجه شود با فقدان کاملاً واضح روبه رو خواهیم شد.

### انواع فضاهای شهری

شهر مجموعه ای فرهنگی - کالبدی است که بر اساس نیازها، فعالیتها و رفتارهای ساکنین آن شکل گرفته است. انسانها بسته به نیازهای فردی یا گروهی خود فعالیت کرده و الگوهای رفتاری خاص خود عرضه می کنند. شهر و فضاهای مختلف آن بستر یا ظرفی هستند برای این گونه اتفاقات، بالتبع فضاها و خصوصیات آنها وابستگی شدیدی به نحوه فعالیت و الگوهای رفتاری استفاده کنندگان آنها دارند. البته این بدان معنی نیست که این رابطه یک طرفه است همان طور که فضاها از یک سو، آئینه تمام نمای فعالیتها و الگوهای رفتاری یک جامعه میباشند، از سوی دیگر فضاها بر فعالیت و رفتارهای ساکنین تاثیر شدیدی میگذارند. (پاکزاد، ۱۳۸۵، ۷۶)

جامعه شکوفا، توانمند و سالم نیاز به فضاهایی دارد که نه فقط در جهت آسایش و رفاه افراد و گروهها عمل نموده، بلکه رفتارهای مطلوب را تشویق و رفتارهای ناشایست را از خود دور کند. در ادامه سه نوع از فضاهایی که در شهر با آنها سرو کار داریم معرفی شده اند:

### فضاهای باز و بسته

فعالتهای جاری در شهر بسیار متنوع اند. به همان نسبت نیز بستر آنها از تنوع زیادی برخوردار است. هر فعالیت و رفتار یا مجموعه ای از آنها، یا در فضایی باز صورت میپذیرد یا در محدوده ای سرپوشیده که اصطلاحاً فضای بسته خوانده میشود. این فضاها در فرهنگ ما دارای سلسله مراتب خاص خود است. به بیانی ساده میتوان فضاهای موجود در شهر را به لحاظ نحوه استفاده از آنها به سه دسته کلی تقسیم بندی نمود.

### فضاهای خصوصی

آن بخش از فضاهای شهر که به صورت خصوصی توسط اشخاص تحت تصرف یا تملک قرار گرفته و مورد استفاده قرار میگیرد.

### فضاهای نیمه خصوصی / نیمه عمومی

آن دسته از فضاهای موجود در شهر به علت محدودیت در هدف و کاربری آن توسط گروهی خاص از افراد قرار میگیرد. شهروندان دارا است.

### فضاهای عمومی

آن دسته از فضاها است که عموم شهروندان بدون نیاز به کنترل و... حق ورود و حضور در آنان را دارند. فضاهایی چون خیابان ها، پارک ها، میداين، بازارها و مساجد. این دسته از فضاها به واسطه مقیاس عملکردی و همچنین طیف متنوع و گسترده مخاطبین خود دارای بیشترین سهم در حیات جمعی شهروندان است. از این رو ارتقا کیفی این دسته از فضاها بیش از سایر انواع فضاها موجب ایجاد جامعه شهری سالم و شکوفا خواهد شد. فضاهای باز عمومی امکان انگیزش و انتخاب آزاد میان رفتارها، حرکتها و اکتشافات بصری را برای تعداد معنی داری از مردم شهر فراهم می آورد. به عبارتی فضای منعطفی است که خود را به راحتی با گوناگونی رفتارها تطبیق می دهد. در واقع ماهیت این فضاها تحت تاثیر نوع و موقعیت بدنه ها، مقیاس، عناصر موجود در فضا، کف، گشایش فضا و... است. لذا زمانی که رابطه متقابل بین فضای پر و خالی شهری کامل و قابل درک باشد، سازمان فضایی بصورت موفقیت آمیزی عمل خواهد کرد. اگر اجزاء بتوانند در یک سازمان فضایی نظام یابند، در این صورت شخصیت محیط را به خود خواهند گرفت.

## فضاهای شهری

کسب شناخت کامل و عمیق از این عرصه زندگی جمعی می‌تواند راهی به سوی ارتقاء کیفیت زندگی اجتماعی باشد چرا که فضای شهری در صورت مناسب آن مکان است برای وقوع و پرورش حیات مدنی و در وجه نامناسب آن محیط برای تخریب اجتماعی است همچنان فضاهای شهری بخشی از فضاهای باز و عمومی شهرها هستند که به نوعی تبلور ماهیت زندگی جمعی فضای شهری صحنه ای است که داستان زندگی است، « یعنی جایی که شهروندان در آن حضور دارند فضایی است که به همه مردم اجازه میدهد که به آن دسترسی داشته باشند. » جمعی در آن گشوده می‌شود و در آن فعالیت کنند. در این فضا فرصت این وجود دارد که برخی مرزهای اجتماعی شکسته شوند و برخی از پیش تدوین نیافته به وقوع بپیوندند و افراد در یک محیط اجتماعی جدید با هم اختلاط یابند. انسان جزئی از فضا است و با ارزشها و هنجارهای خود به این فضا معنی می‌بخشد. الگوهای روابط اجتماعی ثابت نیستند و یک فضا با جایگزین شدن رابطه اجتماعی خاص، چهره متفاوتی به خود می‌گیرد.

## مفهوم فضای شهری

موضوع فضا های شهری و تولید آن در تاریخ اندیشه شهرسازی سابقه طولانی دارد و عمر آن تقریباً به عهد باستان می‌رسد مطالعه تاریخ فضاهای شهری نشان می‌دهد این موضوع در عهد باستان به عنوان محصول زیباشناختی هیچ گاه از مقصودی که این فضاها در جهت آن ساخته می‌شدند جدا نبوده است در این دوران سازمان فضای شهر وابسته به آن نتیجه عمل اجتماعی در قلمرو عمومی بود. منظور از فضای شهری باز موجود در شهر است که میان کالبد قرار دارد، فضای باز احاطه شده توسط ساختمانها و کالبد موجود در شهر که فرم آن بواسطه عناصر مصنوع محیط بر آن یا عناصر مصنوع واقع در آن تعیین می‌شود. مدنی پور " فضای شهری به عنوان یکی از زیرمجموعه های مفهوم فضا، از مقوله ی فضا مستثنی نیست بدین معنی که ابعاد اجتماعی و فیزیکی شهر رابطه ای پویا با یکدیگر دارند. در واقع فضای شهری مشتمل دو فضای اجتماعی و فیزیکی می‌شود. (بخشی، ۱۳۹۵: ۱۷۲)

جدول (۱) جمع بندی نظریه های اندیشمندان در مورد سرزندگی در فضای شهری

معیارها	نظریه پردازان	تھیوت و بیلان شهری	تیم فلیش و اختلاط کاربری	باز و مانی فواید	تیم	تالیان شهری	فنان حسی	حس بقا	بستر فعالیت های اجتماعی	روابط ای زندگی و جغرافیای ما	راچی و عثمانیانی محیط	چابک، عربان پوند فنان شهری	هویت کالبدی تاریخی	محصورت	قیاس انسانی	همه سویی	پایه و هواری	اتصال	ابنیت و ایت	لومال پابری	دستی	نور پابری	خرالان	
هنری لتارد																								
سوزان لتارد																								
لوئیس مامفورد																								
ویلیام وایت																								
بتلی																								
مونتگومری																								
داندل اپلیارد																								
جین جیکوبز																								
سای پامپر																								
متیو کر مونا																								
دزمیری کندی																								
پاتل																								
Citie plus																								
سالزانیو																								
انجمن معماران آمریکا																								
یان گل																								
فرانسیس تیالندز																								

مأخذ: (نجاتی فر، ۱۳۹۳)

## فضای عمومی

فضاهای عمومی شهری در طول تاریخ شهر سازی و برنامه ریزی شهری با حوادث و رویداد های مختلفی مواجه شده و در این زمینه دستخوش تحولات اساسی شده اند. این فضاها همواره به عنوان یکی از مهم ترین ارکان و عناصر در بافت شهری عمل کرده

و مهمترین خواستگاه شهروندان یک شهر جهت انجام امورات مختلف زندگی ( خرید، تفریح، پیاده روی و...) بوده است این فضاها با توجه به جذب بیشتر کاربری های اصلی و مهم شهر، همواره یکی از جاذب ترین و پر ازدحام ترین مکان های شهری بوده اند این ویژگی ها و خصوصیات، چهره بارزی را به فضای عمومی در مجموعه مدیریت و برنامه ریزی شهری بخشیده است. در طول سال های اخیر، به سبب گسترش و توسعه شهرها و افزایش میزان تعاملات شهروندان در فضاهای شهری تعداد پژوهش های علمی در زمینه فضاهای عمومی سیر صعودی داشته است. (اسکندر پور، ۱۳۹۶: ۱۴۰-۱۱۸)

### تعاریف فضای شهری

فضای شهری یک نمونه از فضای جغرافیای است و بخشی از سطح زمین است که شامل کلیه سازه های شهری از جمله میدین، خیابان ها، ساختمان ها، آب نماها، پارکها و سایر عناصر شهری که به همراه درون مایه مادی، اجتماعی و فرهنگی به وجود می آید. (شماعی و پور احمد، ۱۳۸۴، ۸۹). تعریف فضای شهری از دیدگاه لويس مامفرد: وی معتقد است فضای شهری باید هم از نظر طراحی و هم عملکرد نمود اهداف انسان ارگانیک باشد. شخصیتی متعادل که در رابطه با طبیعت و همه بخشها و اجزای محیط زیست است. ارتباطی که استفاده کنندگان در فضا برقرار میکنند، اهمیت عناصر و فضاها را تحت تاثیر قرار میدهد. (توسلی، ۱۳۸۶) راب کریر با کتاب معروف خود، فضای شهری، شناخته میشود. کریر تاکید خاصی بر شناخت فضاهای شهری دارد و معتقد است که با شناخت فضاهای شهری میتوان به واقعیتهای جاری در شهر پی برد. از نظر کریر هنگام مداخله در فضاهای شهری، مفهوم موجود در فضا را نباید از بین برد، بلکه باید آن را با ویژگیها و نیازهای روز هماهنگ نمود و به این نحو فضا را تقویت نمود. اصول مد نظر عبارتند از:

۱. ارزش نهادن به کالبد و مقدم شمردن آن بر فعالیت.
۲. کنترل آمد و شد سواره جهت ممانعت از انزوای پیاده.
۳. مخالفت با مداخله به شیوه بازسازی و تخریب بافتهای کهن.
۴. برنامه ریزی جهت کنترل کاربری اراضی در مرکز شهر.
۵. ایجاد نظم هندسی در شهرو بناها.

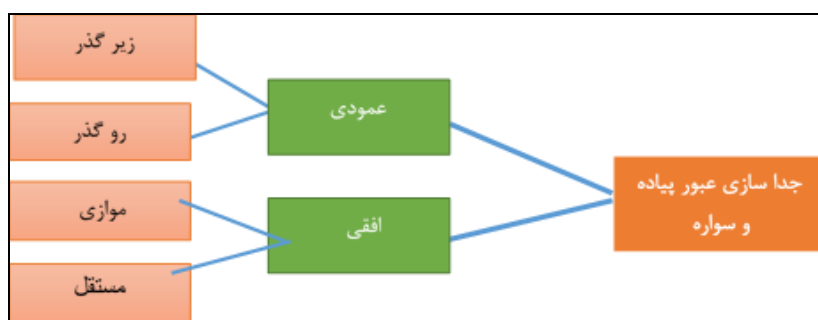
با نگاهی کلی به نظریات کریر در میابیم که شیوه اقدام وی بر بهتر ساخته شدن میباشد. (حبیبی و مقصودی، ۱۳۸۱، ۴۶) از نظر لینچ شکل کالبدی فضا به نحوه ارتباط فعالیتها با فضا بستگی دارد. مهم ترین ویژگیهای نظریات لینچ عبارتند از پیوستگی اجزا شهری، وجود سلسله مراتب بصری در شهر، ایجاد خوانایی و تصویر ذهنی ماندگار از شهر. (شماعی و پور احمد، ۱۳۸۴، ۲۱۷) از مهم ترین اصول مدنظر لینچ، خوانایی، تصویر ذهنی و سلسله مراتب بصری شهر میتوانند در طراحی هر چه بهتر مرکز شهر استفاده گردند. برای مثال قرار دادن مناسب المان ها، مبلمانها و کف پوشها در مسیر پیاده و ایجاد تفاوت در کفپوشها در تمایز میان مسیر سواره و پیاده خوانایی فضا را افزایش خواهد داد و درجانی مناسب جزئیات طرح موثر واقع خواهد شد. فضای شهری آن دسته از فضاهای باز عمومی موجود در شهر هستند که بستر تعاملات اجتماعی می باشند و با پذیرفتن سه شاخص اصلی برای تشخیص فضاهای شهری در عرصه عمومی یعنی عمومی بودن فضا، باز بودن آن و برقراری تعاملات اجتماعی در فضا برای ما مشخص می گردد و آن چه به عنوان فضای شهری در عرصه عمومی شهرها باقی میماند به پنج دسته کلی تقسیم میگردد. (پاکزاد، ۱۳۸۴، ۵)

### مفهوم پیاده راه

پیاده راه قسمتی از فضاهای شهری هستند که به دلایل ویژه عمدتاً به خاطر دارا بودن برخی پتانسیل های خاص و در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده و بطور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می یابند. اصل فلسفه وجودی پیاده راه ها نه صرفاً عملکردهای فیزیکی و ارتباطی، تثبیت و تقویت برخی کاربری ها و مسائل اقتصادی بلکه گسترش ارتباطات و تعامل اجتماعی، فرهنگی و ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی می باشد. پیاده روی عمده ترین طرز جابجایی افراد در داخل شهرها می باشد و باید مانند سایر شیوه های حمل و نقل به آن توجه گردد. با توجه به مشکلات ترافیکی

که امروز در اکثر شهر های بزرگ وجود دارد راه کار هایی از قبیل افزایش تعداد باندها و ظرفیت راه ها برای مناطق ساخته شده و مراکز شهری امکان پذیر نه می باشد بنابر این راهکار مناسب برای حل مشکلات سوق دادن شیوه های حمل نقل موتوری به سمت حمل نقل پیاده و دو چرخه می باشد برای تحقیق این امر فراهم کردن محیط مناسب پیاده روی و ایجاد پیاده روی هایی که ویژگی هایی مانند پیوستگی مسیر ، زیبایی ، ایمنی و راحتی را تامین می کنند برای تشویق عابرین به استفاده از این شیوه حمل و نقل امر ضروری می باشد. (فرجاد، ۱۳۹۱: ۲۰۸) امروزه ایجاد محیط مناسب و ایمن برای تردد پیاده ها مورد توجه خاص برنامه ریزان حمل و نقل شهری قرار دارد . ایجاد فضای های شهری مناسب که با احداث گذرگاه های پیاده به وجود می آیند. از طریق اعمال مصنوعیت کامل یا نسبی حرکت وسایل نقلیه موتوری در برخی معابر اجرا می گردند.

نمودار (۱) جدا سازی عبور پیاده و سواره.



ماخذ : سایت (PPT90.ir)

موازی : سیستم هایی هستند که امکان تردد عابرین را در مجاورت حرکات وسایل نقلیه به صورت هم سطح و به طور موازی میسر می نمایند. نظیر پیاده روی ها ، پیاده روی های عریض ، گذرگاه های نیمه اختصاصی ، پیاده و معابر مسقف .

مستقل : سیستم هایی هستند که دور از شبکه معابر سواره رو واقع شده اند و امکان تردد عابرین را در مسیر عبوری مستقل از مسیر سواره رو فراهم می سازند نظیر شبکه پیاده راه های تبدیلی گذرهای پیاده خیابان بندی .

### خصوصیات پیاده روها

به طور کلی با در نظر گرفتن یک پیاده راه به مثابه یک فضای شهری، باید انتظار داشت که یک محور پیاده برای موفق بودن باید انتظاراتی را برآورده کرده و ویژگی های را نیز دارا باشد تا بتواند جریان زندگی شهری را مشاهده کرد، از آنجا که پیاده راه محل حضور همه شهروندان است پس باید ویژگی های زیر را داشته باشد:

### عامل های اصلی

#### سرزندگی

تنوع، نفوذ پذیری ، جنب و جوش ، پذیرش گروه های مختلفی سنی و جنسی مختلف ، غیر رسمی بودن ، آزادی ، روشنی ...

#### انعطاف پذیری

وجود فعالیت های متنوع و مختلف وجود مبلمان مناسب با رفتار های کاربران ، در بر گیرنده حوادث غیر مترقبه ، کف سازی ، مناسب سازی ، داشتن ساعت باز و طولانی و..

## ایمینی

زوشنائی مناسب ، رویت پذیری ، داشتن گره های فعال ، عدم وجود موانع حرکت پیاده و... به طور کل گذر های پیاده به منظور جداسازی زمانی و مکانی ترافیک پیاده و سواره جهت افزایش ایمنی ایجاد می شوند. پیاده رو باید به طور فیزیکی از سواره و همچنین از دو چرخه جدا باشد. ارتفاع جدول جدا کننده پیاده رو و سواره باید حداقل ۱۵ سانتی متر باشد. از نظر رعایت حال می گردد. فضای لازم برای ساخت این تقاطع کمتر شبدری می باشد. ( فرجاد، ۱۳۹۱: ۲۰۸)

## پیاده راه به عنوان یک فضای شهری

شاید حرکت پیاده جز محدود فعالیت های انسانی باشد که علی رغم پیشرفت های فراوان فناوری و تولید ابزارهای گوناگون ارتباطی ، شکل اولیه خود را حفظ کرده است. (کاشانی جو، ۱۳۸۵: ۴۵)

مسیرهای پیاده معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آن ها، تسلط کامل با عابر پیاده بوده و ابزاری فعالیت های جمعی هستند که کیفیت محیطی را بالا بوده و سلامت اجتماعی را تقویت می کنند. یک پیاده راه اغلب شامل تجهیزاتی برای ارتباطات وسیع تر، گسترده تر و نزدیک تر اجتماعی است. (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۷۹-۲۸۱)

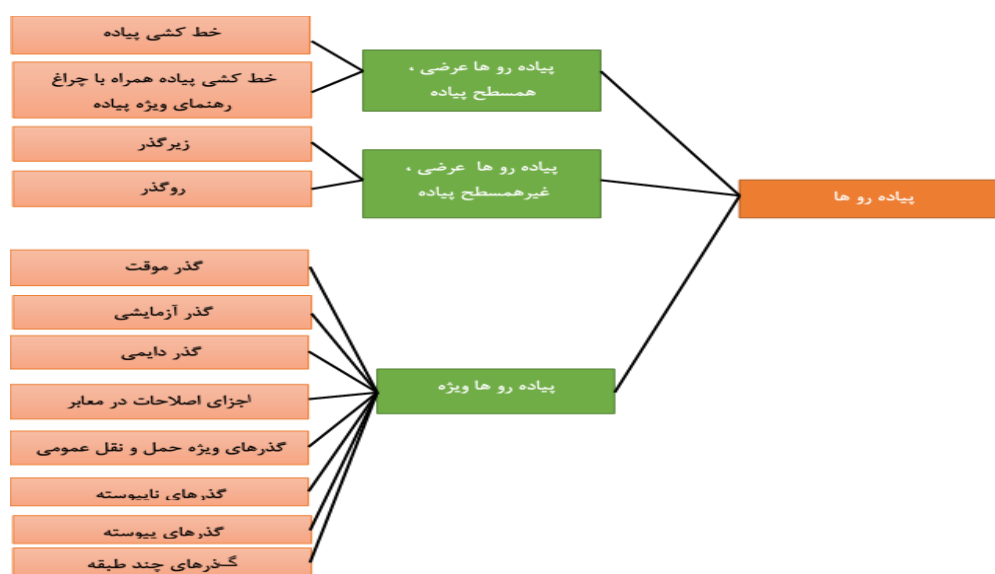
## مزیت های پیاده روی نسبت به سایر انواع وسایل نقلیه

منابع انرژی قابل تجدید را مصرف نمی کند.

- ✓ محیط زیست شهر را به هم نمی زند و آلوده نمی کند و اگر پیاده روی را جانشین سفرهای کوتاهی کننده اتومبیل انجام می گیرد ، آلودگی هوا به نسبتی بسیار بیشتر از مجموع طول سفر های حذف شده اتومبیل ها کاهش می یابد.
- ✓ هزینه تامین شبکه مناسب پیاده روی در مقایسه با سایر وسایل نقلیه ناچیز است.
- ✓ مسیرهای پیاده فضاهای طبیعی شهر اند و عموماً جای جداگانه ی نمی گیرند.
- ✓ پیاده روی به فضاهای شهری جنب و جوش و حرکت می بخشد. (سایت (PPT90.ir))

به طور کلی گذر های پیاده به منظور جدا سازی زمانی و مکانی ترافیک پیاده و سواره به منظور افزایش ایمنی ایجاد می شوند.

نمودار (۲) انواع پیاده راه از نقطه نظر سطح



ماخذ : سایت (PPT90.ir)

## در طرح گذار های پیاده نکات ذیل را مورد توجه قرار داد

- وجود نیمکت ها ، آبنما ها ، رستوران های کنار خیابان و بترین های متنوع ، فروشگاه و....
- وجود سرپنا های مناسب جهت حفاظت از پیاده ها در مقابل تغییرات جوی
- در نظر داشتن امکان بارگیری و تخلیه بار از انبار ها و ساختمان ها
- پیش بینی امکان گسترده فعالیت های تجاری در آینده
- توجه به تاثیر طرح گذار پیاده بر فروشگاه ها و مغازه های خارج از محل گذر
- انعطاف پذیری طرح گذار پیاده در صورت تغییر شرایط موجود . (سایت Ppt90.ir)

## استاندارد های پیاده روستازی

- آئین نامه طراحی راه های شهری؛ جلد ۱۰، مسیرهای پیاده
  - عرض مفید پیاده رو در مناطق تجاری و مسکونی بر تردد نیابستی از ۲ متر کمتر باشد.
  - جهت مناسب بودن پیاده رو برای معلولین عرض آن نباید در هیچ نقطه ای از ۵/۱ متر کمتر باشد.
  - نصب مبلمان شهری در پیاده روهایی عرض کمتر از ۲۵/۱ مجاز نیست. (فدایی، ۱۳۹۷: ۲۴۳)
- جدول (۲) سنجش کیفیت مسیر های پیاده و ظرفیت طراحی برای مسیرهای پیاده

سنجش کیفیت مسیر های پیاده		
حجم جریان پیاده (نفر در دقیقه برای هر متر عرض مفید پیاده رو)	فضای پیاده روی (متر مربع برای هر نفر)	کیفیت عبور پیاده ها
کمتر از ۶	بیش از ۱۳	الف
از ۶ تا ۲۰	۱۳ تا ۱۴	ب
از ۲۰ تا ۳۰	۱۴ تا ۲۱	ج
از ۳۰ تا ۴۵	۲۱ تا ۲۳	د
از ۴۵ تا ۷۵	۲۳ تا ۲۶	هـ
متنفر و ناپایدار	کمتر از ۲۶	ز

ظرفیت طراحی برای مسیر های پیاده	
ظرفیت طراحی (نفر در دقیقه در یک متر عرض مفید)	نوع پیاده رو و پیاده گذر
۳۰	پیاده رو در مراکز پر جمعیت شهرها
۲۰	پیاده رو در سایر نقاط
۱۰	پیاده گذر در مراکز پر جمعیت شهرها
۳۰	پیاده گذر در سایر نقاط

مأخذ: (فدایی، ۱۳۹۷: ۲۴۳)

## مفهوم پیاده مداری

پیاده مداره بنیان توسعه پایدار شهری است که مزایای اجتماعی، اقتصادی و محیط زیستی بیشماری دارد. از نظر اجتماعی منصفانه ترین و ارزان ترین شیوه آمد شد از نظر محیط زیستی پیاده روی مانند دوچرخه سواری شیوه سبزی از آمد و شد است که نه تنها از شلوغی ترافیک می کاهد بلکه اثرات محیط زیستی نا مطلوب نداشته و یا کمترین اثر را دارد و از نظر اقتصادی باعث صرفه جویی در انرژی شده و هیچ گونه آلودگی صوتی و هوا نیز ایجاد نمی کند از نظر پزشکی موجب ارتقاء سلامت ذهنی و جسمی، کاهش استرس، تقویت استخوانها، کنترل وزن و هشیاری و خلاقیت فکری میگردد. (اسکندر پور، ۱۳۹۶: ۱۴۰-۱۱۸)

از سوی دیگر، پیاده مداری جزئی از سرزندگی است که در ترویج محیط پایدار و ایجاد مکانی سرزنده نقش اساسی ایفا میکند. میزان قابلیت پیاده مداری در فضاهای شهری با امنیت، دلپذیری و جذابیت محیطی، دسترسی، پیوستگی، مسائل فرهنگی اجتماعی، ارتباط بین کاربری و حمل و نقل و ... ارتباط مستقیم دارد (معینی، ۱۳۸۵: ۱۳)

جدول (۳) مؤلفه های تأثیرگذار پیاده مداری

شماره	مؤلفه های تأثیرگذار پیاده مداری	شماره	مؤلفه های تأثیرگذار پیاده مداری
۱	سرزندگی	۴	نشانه ها
۲	خوانایی	۵	حس تعلق و خاطره انگیزی
۳	نفوذپذیری و دسترسی راحت	۶	تنوع و پویایی

منبع: نگارنده

### پیاده مداری و تاثیرات زیست محیطی آن

در عصری که از بین رفتن منابع طبیعی، انقراض گونه ها و آلودگی های گوناگون به سطح تهدیدکننده و خطرناکی رسیده است، توجه به سازگاری اکولوژیکی بسیار حائز اهمیت است. به این ترتیب که فرهنگ انسانی باید به نحو مطلوبتری با نظام های طبیعی ادغام گردد. " اگر بر داشتن آزادی های فردی، که استفاده از ماشین شخصی نیز از عواقب آن است، اسرار دارید، باید خود را برای پرداخت کل هزینه های زیست محیطی آماده سازید و حتی هزینه تراکم، تصادف ها و بلایا، آلودگی صوتی، آلودگی محیط و تخریب کیفیت زندگی، اثرهای زیست محیطی شامل باران اسیدی، گرمایش جهانی و بیماری تنفسی حاصل از استنشاق دودهای سمی نیز از هزینه هایی هستند که باید بپردازید. درباره اثرات زیست محیطی پیاده مداری می توان به کاهش تردد وسایل نقلیه موتوری در شهر اشاره کرد که کمک شایانی به کاهش آلودگی هوا و صوت و آرام کردن فضاهای شهری می کند. در ضمن پیاده مداری تاثیر به سزایی در تشویق مردم به استفاده از حمل و نقل عمومی دارد.

### پیاده مداری و تاثیرات اجتماعی فرهنگی ناشی از آن

زمانی که فضا برای آسایش و حضور ایمن و فعال عابر پیاده در شهر مناسب نباشد، اولین قشری که از حضور در شهر محروم می شوند گروه های ویژه یعنی سالمندان، معلولین، کودکان و افراد بزرگسال همراه با کودکان است. پیاده راه ایزاری است برای فعالیت جمعی به خصوص در ارتباط با اقتصاد شهری، کیفیت محیطی و سلامت اجتماعی. در پیاده راه ها آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است و از آنجا که به گفته بیوکانن آزادی حرکت عابرین پیاده در شهرها و فضاهای شهری نشانه خوبی از تمدن آن شهر است، می توان گفت که وجود پیاده راه در شهر مظهر تمدن و مدنیت و هویت هر شهر است. (پاکزاد، ۱۳۸۵، ص ۲۷۴) آزادی حرکت عابرین پیاده در شهرها و فضاهای شهری، نشانه خوبی از مدنیت و هویت شهر است. این مسئله زائیده تفکر شهر پایدار است. به این صورت که افزایش عدالت اجتماعی و برابری حقوق شهروندی از اساسی ترین اصول شهر پایدار می باشد و این اصل در پیاده راه، یکی از عناصر مهم توسعه شهری پایدار، به وضوح قابل مشاهده می باشد.

### پیاده مداری و نقش آن در اقتصاد شهری

پیاده راه ها در مراکز شهری شرایط مطلوبی را برای خرید به وجود می آورند. در حقیقت انگیزه افزایش فروش و رونق اقتصادی

باعث رشد و گرایش به پیاده راه سازی گردیده است. در واقع، ترکیب خرید و تفرج در نواحی پیاده موجب ارتقاء توریسم می شود. (پاکزاد، ۱۳۸۵، ص ۲۷۴) این فضاهای امن که مردم در آنها حضور قوی دارند برای سرمایه گذاری و کسب و کار جذاب تر بوده و در نتیجه از نظر مالی دارای ارزش و تقاضای بیشتری خواهند بود و بالعکس فضاهای نا امن مرده و خطرناک به تدریج و هر روز بیش از روز قبل دافع مردم و سرمایه گذاران خواهد بود. از سویی احداث پیاده راه در شبکه حل و نقل شهر پایدار به عنوان کم هزینه ترین راهکار مطرح می باشند. زیرا با کاستن از میزان انرژی مصرفی وسائط نقلیه صرفه جویی اقتصادی را به دنبال دارد

### پیاده مداری و نقش آن در حفظ ساختار و هویت شهر

رواج استاندارد گرایی و سایر معیارهای طراحی متأثر از خودرو در خیابان بندی ها و عریض کردن آنها موجب از بین رفتن ساختار اصلی بسیاری از محلات قدیمی و یکنواختی سیمای شهرها شده است. باتوجه به اصل پیوستگی فضایی در فضاهای شهری ایران در گذشته، در حفظ ساختار اصلی این فضاها می بایست این اصل را همواره در نظر داشت، لذا برای اینکه این پیوستگی برقرار بماند باید این گذرها و فضاها هم به لحاظ ساختار و هم به لحاظ هویتی حفظ شود، حال اینکه اگر بخواهیم در این بافتهای شهری الویت را به عبور خودرو دهیم ناچار تعریض و الزاما تخریب بافت می شویم به این ترتیب است که به اهمیت پیاده مداری در ساماندهی و توسعه این بافت های با ارزش تاریخی پی می بریم. زمانی که مقیاس شهر برای سواره ساخته می شود پیاده در فضای شهری احساس گم گشتگی، نا امنی و بی هویتی می کند. پیاده روی دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت های محیطی است. چهره شهر بیشتر از طریق گام زدن در فضای شهری احساس می شود. احداث پیاده راه را از جمله راههایی است که می تواند در تجدید حیات مدنی مراکز شهری موثر باشند.

### پیاده مداری و نقش آن در ادراک محیط شهری

پیاده راه ها نقش مؤثری در کشف و ادراک محیط کالبدی و اجتماعی شهر دارند. هر قدر فضاها و امکانات حرکت مطلوب پیاده افزایش یابند، امکانات ادراک محیط شهری و بهره گیری از ارزش های بصری، فرهنگی و اجتماعی آن نیز افزایش می یابد. ادراک افراد پیاده به دلیل حضور و حرکت خودرو ها مخدوش شده است. لذا چهره واقعی شهر پشت چهره ماشینی آن پنهان می ماند. از این رو، وجود پیاده راه ها در شهر به ارتقاء تصویر ذهنی افراد از شهر کمک می کند. به گفته جین جیکوبز، شهر را می توان با خیابان هایش شناخت پس ارتقاء سیمای خیابان به وسیله افزایش حضور پیاده به بهبود سیمای شهر و تصویر ذهنی افراد کمک می کند. وجود انواع صداها، بوها، امکان لمس سطوح و حجم ها و امکان چشیدن طعم خوردنی ها و نوشیدنی ها، موجب ادراکات چند حسی و تاثیرات روانی و عاطفی متنوع در فضاهای پیاده می شود. همین تنوع و پیچیدگی، به نیروی جذابیت و انگیزش پیاده راه می افزاید که بی تردید از ارزش های کیفی محیط محسوب شده و حضور شهروندان را در آن افزایش داده و پایداری آن را برای سالیان متمادی تضمین نماید.

### پیاده مداری و نقش آن در ارتقاء ایمنی و امنیت محیط

امنیت یکی از اصلی ترین عوامل پایداری جوامع امروزی به شمار می آید. تأمین امنیت در فضاهای شهری تنها حرکت یک طرفه و از بالا به پایین مقامات محلی نیست. بلکه با افزایش حس مشارکت مردمی و استفاده از تدابیر طراحی شهری برای سهولت مداخله مردم برای ارتقاء امنیت می توان فضاهای امنی در شهر ها ایجاد نمود. ارتقاء کیفیت محیط زندگی در شهر ها بدون حضور فعال و قوی مردم ممکن نیست. در پیاده راه از آن دسته خطراتی که در سایر فضاهای شهری وجود دارد، خبری نیست. زیرا خودروها مهمترین عامل تهدید امنیت عابران پیاده، به آن راه ندارند. شهروندان با حضور در آن می توانند در محیطی ایمن بدون وسائط نقلیه و آلودگی های ناشی از آن با اطمینان خاطر بالا در تعاملات اجتماعی مشارکت کنند.



## یافته های پژوهش

همان طور که مطرح شد، در سال های اخیر کشور های توسعه یافته بر موضوع پیاده مداری پی بردند و پیاده مداری را یکی از مهم ترین مولفه های شهر دانسته و عوض اتومبیل و خودرو ها، شهروندان را با ارتقاء کیفیت فضا های شهر و ایجاد مکان های پویا و پیاده مداری تشویق نموده اند و شهروند آن کشور ها بجای اینکه از تومبیل یا خودرو استفاده نمایند زیاد اوقات خویش را به پیاده روی اختصاص میدهند. در افغانستان نیز با وجود کاستی های پیاده سازی این استاندارد ها در حال پیاده سازی است. شهر کابل که دارای جمعیت بیشتر از شش میلیون دارد دچار مشکلات آلودگی هوا و آلودگی صوتی بوده، سیستم بررسی مناسب فضاهای شهری شهر کابل جهت ارتقاء کیفیت فضاهای شهری و توسعه پایدار می توان با بهسازی فضاهای شهری از آلودگی های زیستی محیطی و آلودگی صوتی کاسته شد و همچنان پیاده مداری باعث سلامت جسمی و روحی شهروندان شده، این پژوهش با اهداف بهسازی فضاهای عمومی شهر با اهداف تشویق عابرین به پیاده مداری در ساحه ناحیه سوم شهر کابل از سردر دانشگاه کابل الی چهار راهی پل سرخ شهر کابل پرداخته است. همچنین دارای چندین سوال اساسی و بنیادی بوده که سوال اصلی پژوهش این بود که آیا بهسازی فضاهای عمومی شهری باعث تشویق شهروندان به پیاده مداری می شود؟ مشخص گردید که بهسازی فضاهای عمومی شهری در ساحه ناحیه سوم شهری کابل مخصوصاً در از سردر جنوبی دانشگاه کابل الی چهار راهی پل سرخ کابل باعث تشویق شهروندان به پیاده مداری می شود نبود فضاهای پویا، عدم پیاده روهای مناسب و عدم در نظر گرفتن کاربری ها نمونه مثال وجود کاربری ترمیم گاه وسایط در فاصله نزدیک مراکز آموزشی همین مورد باعث گردیده که شهروندان اکثراً خودرو ها استفاده نمایند سولات دیگر پژوهش عبارتند از:

- آیا کیفیت فضاهای عمومی شهری نقش بر پیاده مداری شهری دارد؟ این را دریافتیم که کیفیت فضاهای عمومی شهری شهر مهم بر پیاده مداری دارد با توجه با تجارب جهانی و ساحات که شهر کابل که از کیفیت نسبی خوبی برخوردار است بیشتر افراد به شکل پیاده تردد می نمایند.

- آیا بهسازی فضا های عمومی شهر باعث کاهش آلودگی هوا و جلوگیری از استفاده زیاد خودرو ها می شود؟ این را دریافت نمودیم زمانیکه بهسازی فضاهای عمومی شهری صورت گردد شهروندان پیشتر با قدم زدن یا به شکل پیاده با دوستان خود و یا لذت بردن از فضاها و به خاطر آوردن خاطرات شان مسیر های پویا را قدم میزنند بنا گفته می توانیم که بهسازی فضاهای شهری از استفاده خورو ها می کاهد و باعث کاهش آلودگی هوا می شود.

نتیجه ای که از پاسخ این سولات بدست آمد از طریق سنجش فرضیات بوده است. این تحقیق سه فرضیه است که هر یک به تحلیل کشیده شدند و نتایجی که از تحلیل فرضیات بدست آمد مشخص گردید که همه فرضیات مطروحه مورد تایید قرار گرفتند. در این پژوهش به ادبیات و مبانی نظری از فضاهای شهری، فضاهای شهری، فضاهای عمومی شهر، بهسازی شهری و پیاده مداری و تعریف و توضیح هر یک از این متغیرها، آثار و مزایای پیاده مداری و موردگیری به طور مفصل پرداخته شد. مبانی نظری که برای این تحقیق انتخاب گردید با توجه به تجارب شهر های پیاده مدار و فضاهای پویا کشور های توسعه یافته صورت گرفته است.

## مشکلات موجود در ساحه مداخله مستقیم

با توجه به عبوری بون این محدوده از چند طرف و قرار گرفتن آن در نقطه فعال و پرتردد شهر، مسیر های این حوزه نقش مهمی را در مواصلات و حرکت شهروندان ایفا می کنند. که به سمت های مختلف یعنی از طرف شرق به سمت شهر، شمال به سمت دارالامان، بطرف غرب به سمت پل سوخته و شمال به پوهنتون کابل مسیر های مواصلاتی داشته است. همان طوریکه دیده می شود تعداد از ساکنین این محله مسکن گزین از قبل بوده و بعضاً هم از اثر ساکن شدن گروهی از مهاجرین در این اواخر از ولایات و خارج از کشور در این محدوده باعث ایجاد محله در این حوزه گردیده است. در قسمت از اطراف جاده این محله که در برگیرنده زمین های دولتی است که مربوط به وزارت معارف بوده، دارالمعلمین سید جمال الدین و ابن سینا در آن ساحه موقعیت دارند این ساحه به خاطر بی نظم بودن ساحه چه از نظر نظافت و نبودن ایستگاههای درست، نبود پارکینگ، نبود موجودیت ساحه سبز،

نبود چراغهای راهنمایی و نبود چوک در چها راهی پل سرخ، کدام ذهنیت خوب و معقولی در فکر باشنده گان و استفاده کننده گان نیست، فقط از روی مجبورت کسانی که ضرورت دارند به ساحه می آیند و یا عبور و مرور می نمایند. در مورد تاریخی بودن ساحه، کدام قدامت تاریخی و یا کدام نمونه تاریخی نمی باشد یعنی ساحه فاقد کدام قدامت تاریخی است. نبود نشانه های ترافیکی، کنترل تردد و سایل نقلیه آن هم در ساعات خاصی از شبانه روز توسط پلیس راهنمایی و رانندگی (ترافیک)، هیچگونه طرحی مبنی بر آرام سازی، کنترل تردد. کاهش شلوغی و تراکم وسایط و ... تا این حال به تصویب و انجام نپذیرفته است. طرح های لازم الاجرا در بحث مدیریت شهری که باعث کنترل، سازماندهی و گاه پارکینگ موترها در جاده و فضای عمومی شود و ایجاد پارکینگ های حاشیه ای جاده ها وجود ندارد، با توجه به نقش و عملکرد مسئولین ناحیه و پولیس راهنما و رانندگی و مداخله مستقیم آن در شهر و تردد ورود بیش از حد وسایل در آن کدام نقش ویژه ای نداشته، و این یکی از مشکلات مهم این محدوده محسوب می گردد. با توجه به تعریف درست نشانه نمی توان عنصر مشخص را به عنوان نشانه تعریف نمود، اما در کل برای مردم و ساکنین این محله و اطراف آنرا که به چهار راهی پل سرخ نزدیک است میتوان آنرا در این محله یکی از نشانه های خوبی این حوزه دانست و قلم داد نمود. شناسایی فضاهای هنری و تاریخی این محله فاقد عملکرد های هنری و تاریخی است. دانشگاه کابل را که دارای تاریخ نسبتا باستانی است به حیث نشانه شمرد اما میتوان جز از فضاهای نسبتا علمی دانست. مطالعه و بررسی مسیرهای حرکتی و نحوه توالی فضایی که در آن اتفاق افتاده است این حوزه دارای مسیر های ممتد حرکتی بوده و مسیر های موجود در داخل این محدوده و مسیرهای مواصلاتی از چند جهت با آن همراهی می باشند. ضعف مدیریت شهری و عدم آگاهی مردم از قوانین شهری باعث آن گردیده است که ساکنان محدوده این حوزه از کریدور های بصری و عبوری محروم بمانند و پیاده رو ها به ملکیت های شخصی تبدیل به استفاده شخصی قرار گیرند. قرار که در شکل میبیند این ساحه به خاطر بی نظم بودن ساحه چه از نظر نظافت و نبود ایستگاههای درست، نبود پارکینگ، نبود موجودیت ساحه سبز، نبود چراغهای راهنمایی و رانندگی و نبود چوک در چهار راهی پل سرخ، کدام ذهنیت خوب و معقولی در فکر باشنده گان و استفاده کننده گان نمیشد، فقط از روی مجبورت کسانی که ضرورت دارند به ساحه می آیند و یا عبور و مرور مینمایند.

### وضعیت کف سازی و سنجش کیفیت پیاده روها در ساحه مورد مطالعه

کیفیت پیاده روهای مسیر ساحه مورد مطالعه به لحاظ فرسوده بودن عدم استاندارد طبق مشاهدات و تحلیل انجام شده در لیول (C) می باشد که پایین تر از استاندارد موجود است. علت این امر، نبود بهسازی پیاده رو ها بوده که خود به غیر جاذب بودن کاربری های جداره و کیفیت پایین پیاده روهای وضع موجود است.

تصویر شماره (۱) وضعیت کف سازی در ساحه مورد مطالعه



مأخذ: نگارنده

پراگندگی و تجمع در ختان کهن سال در ساحه و عدم در نظر داشت فواصل و پیوستگی آن همچنان جویچه های رو باز  
تصویر شماره (۲) کریدور جنوبی سردر دانشگاه کابل



مأخذ: نگارنده

جداره های خسته کننده در مسیر سرک مقابل دروازه جنوبی پوهنتون الی سه چهارراهی سید جمال‌الدین  
تصویر شماره (۳) کریدور جنوبی سردر دانشگاه کابل



مأخذ: نگارنده

اغتشاشات بصری در جداره های باعث بی نظمی و آشفتگی فضاهای جداره ها شده است.

## تصویر شماره (۴) چهار راهی معارف شهر کابل



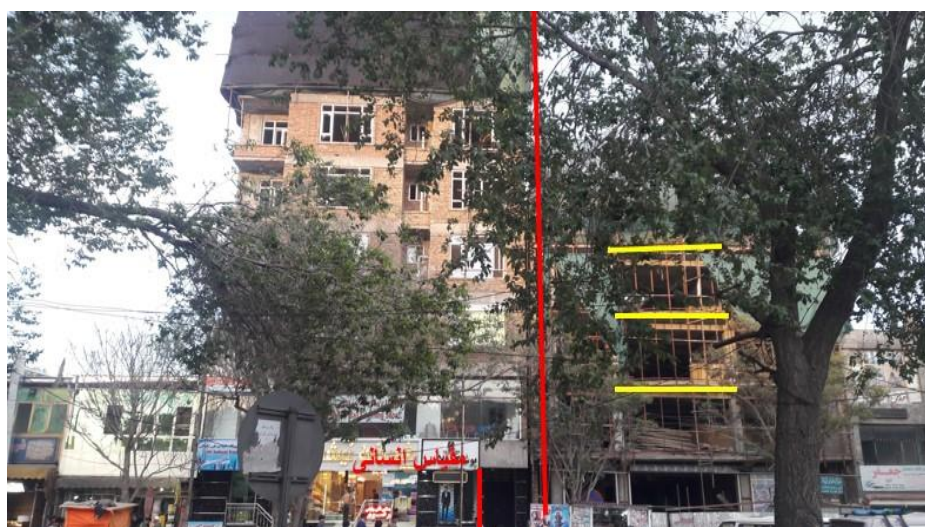
مأخذ: نگارنده

## خط آسمان و خط ترکیب

در نما و جداره راسته ی اصلی نمونه مورد مطالعه (ازدروازه جنوبی پوهنتون کابل الی چهاراهی پل سرخ) ، خط آسمان به دلیل وجود ترکیبی از ساختمان های یک طبقه، سه یا چهار طبقه و بیشتر از چهار طبقه، دارای شکستگی پلکانی است و به دلیل عدم رعایت اصول جداره سازی و ریتم های هماهنگ ، جداره خیابان گاهی بیش از حد بلند و گاهی بیش از حد کوتاه بوده و باع عدم هماهنگی و خسته کننده بودن برای شهروندان شده است.

عدم رعایت ریتم، تعادل، تناسب، پیچ، نیش و هویت در جداره

## تصویر شماره (۵) چهار راهی معارف شهر کابل



مأخذ: نگارنده

تصویر شماره (۶) سمت راست چهار راهی پل سرخ شهر کابل



مأخذ: نگارنده

چوک غیر معیاری و استاندارد انجینیری پل سرخ

تصویر شماره (۷) چهار راهی پل سرخ شهر کابل



درست نبودن لبه ها سرک به قسم استاندارد و استفاده نادرست  
از لبه ها

مأخذ: نگارنده

## تصویر شماره (۸) سمت سرای غزنی چهار راهی معارف



مأخذ: نگارنده

موانع حرکتی و فرو رفتگی و برآمدگی های کف در پیاده روی ها فرورفتگی و برآمدگی های دیده میشود که اکثرا باعث مانع و کندی حرکت عابرین پیاده شود. قرار که در تصویر شماره (۸) دیده میشود.

## تصویر شماره (۹) فرو رفتگی و برآمدگی های کف در پیاده روی ها



مأخذ: نگارنده

همان طوریکه در تصاویر زیر دیده می شود در اغلب نقاط پیاده روی های موجود این محدوده از حوزه به کمبود شدید فضاهای عبوری سر دچار اند و در برخی نقاط نیز همچنین فضای کم توسط موانع متغیر دیگر اشغال شده و عابرین پیاده در بسیاری از نقاط مجبور به ترک پیاده روی شده و به حریم سواره وارد می شوند. که به نوبه خود در بروز سوانح و تصاویر نقش بسزای دارد. از طرفی همین ورود عابرین به معبر سواره باعث بروز ترافیک و کندی عبور و مرور شده و از کیفیت سواره می کاهد.

تصویر شماره (۱۰) اشیاء مزدحم برای عابر پیاده



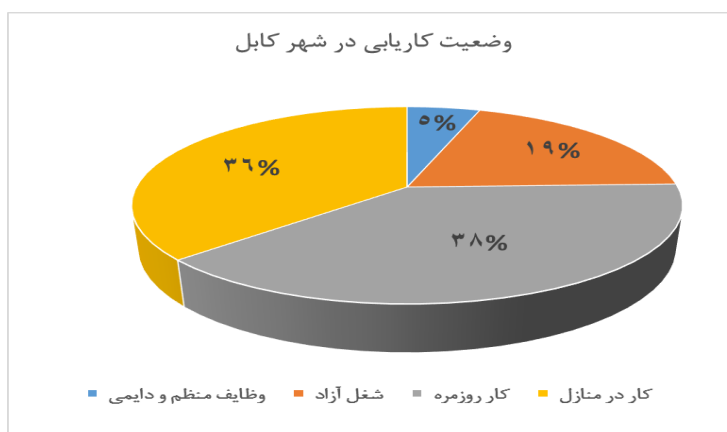
مأخذ: نگارنده

### وضعیت کاریابی در شهر کابل

سروی جداگانه که توسط جلیکا صورت گرفته است وضعیت کاریابی را اگست سال ۲۰۰۶ در شهر کابل در نمودار (۴) نشان داده شده است.

۱. وظایف منظم و دائمی ۵٪
۲. شغل آزاد ۱٪
۳. کار روزمره ۳۸٪
۴. کار در منازل ۳۶٪

نمودار (۴) وضعیت کاریابی در شهر کابل



مأخذ: (نگارنده)

نشانه هایی از تردد مردم و وسایط نقلیه

جدول شماره (۳) نشانه هایی از تردد مردم و وسایط نقلیه در حوزه مداخله مستقیم

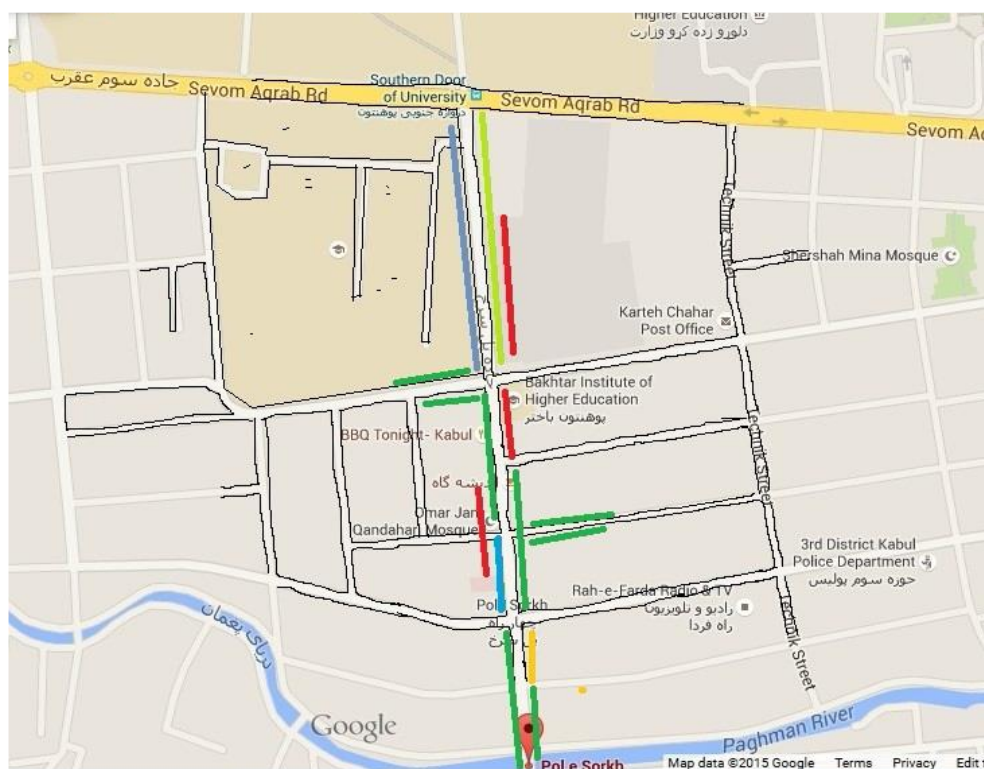
فعالیت تردد	اوج تراکم	از ساعت ۷ الی ۹
فعالیت تردد و مراکز تجاری	تراکم مناسب یا متوسط	از ساعت ۹ الی ۱۲
فعالیت تردد و مراکز تجاری	تراکم کم	از ساعت ۱۲ الی ۱
فعالیت تردد و مراکز تجاری	اوج تراکم	از ساعت ۱۴ الی ۱۸
تعطیلی مراکز تجاری	تراکم خیلی کم	از ساعت ۱۸ الی ۷

منبع: نگارنده

### مطالعه و بررسی کاربریها، دانه بندی قطعات، تعداد طبقات و ارزشمندی ساحه شماره

رنگ سرخ بیشتر از سه منزله، رنگ سبز دو منزله و سه منزله، رنگ آبی یک منزله

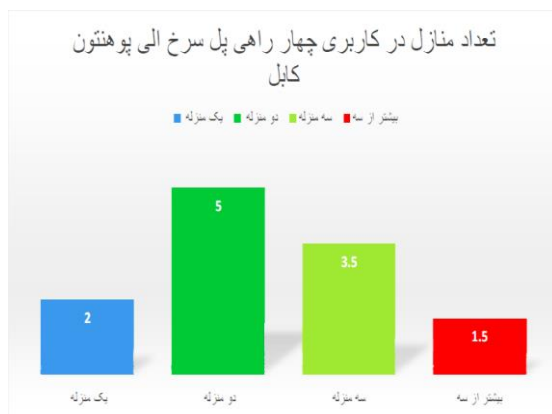
نقشه (۲) تعداد منازل در کاربریها و بافت ساحه



ماخذ: نگارنده



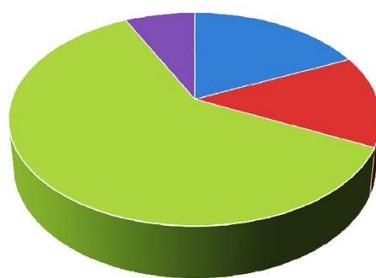
نمودار(۵) تعداد منازل در کاربری چهار راهی پل سرخ الی پوهنتون کابل



مأخذ: نگارنده

نمودار(۶) برداشت بافت کاربری های ساحه از چهار راهی پل سرخ الی پوهنتون کابل

برداشت بافت کاربری های ساحه از سردر دانشگاه کابل الی چهارراهی پل سرخ کابل



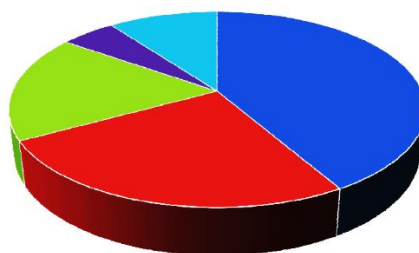
قلیل نگهداری ، بهسازی، تخریب ،نوسازی

مأخذ: نگارنده

تحلیل ارزشمندی کاربردی ساحه و نوعیت مالکیت ساحه

نمودار(۶) تحلیل ارزشمندی کاربردی ساحه و نوعیت مالکیت ساحه

ارزشمندی و کاربردی ساحه



در حالت سلامت ، اداری ، تجاری و مسکونی ، مسکونی ، تجاری

مأخذ: نگارنده

## جمع بندی و نتیجه گیری

## نتیجه گیری

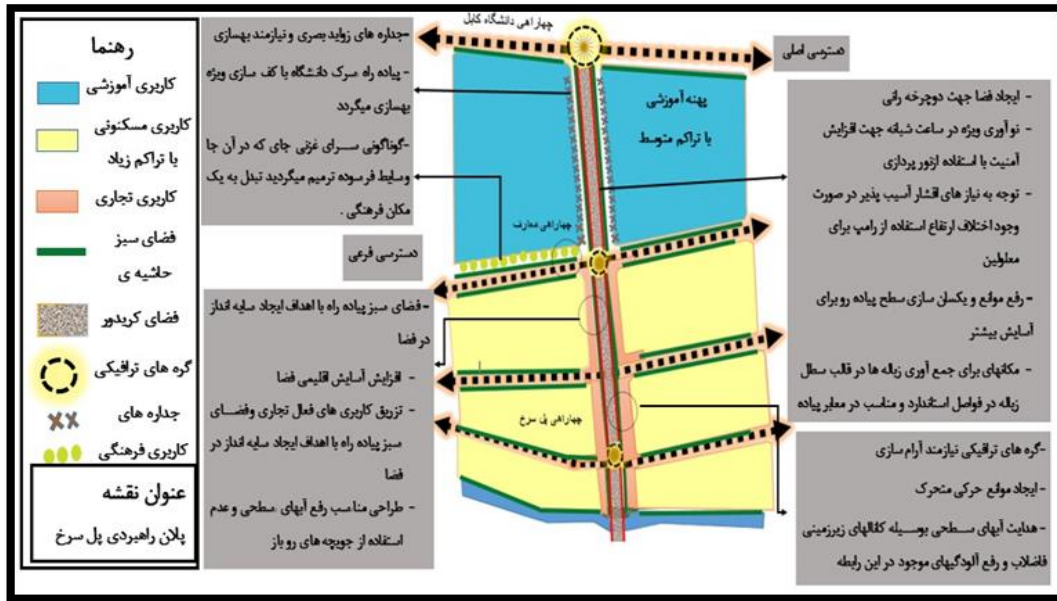
با توجه به یافته های مدل مفهومی پژوهش به این نتیجه می توان دست یافت که برای بهسازی فضاهای شهری و تقویت پیاده مداری اقدامات باید به صورت همزمان در هر محور صورت گیرد، در غیر این صورت احیای پیاده مداری ممکن نخواهد بود. این اقدامات می تواند در قالب پروژه های کوتاه مدت و میان مدت موضوعی تعریف شود. این نتایج در طرح های سه بعدی فصل بعد مورد استفاده قرار می گیرد. در این تحقیق ما بیشتر روی پیاده راه ها و جداره ها بخصوص تمرکز بیشتر روی کیفیت فضای عمومی شهر بوده کوشش نمودیم چطور بتوانیم فضاهای عمومی را بهسازی نمایم تا ساحه مداخله مستقیم به یک فضای پیاده مدار تبدیل گردد برای معلولین با استفاده از رامپ ها در پیاده رو ها در نظر گرفتیم تا معلولین به راحتی بتوانند تمام مسیر را گشت بزنند و همچنان برای نابینایان با استفاده از موزایک های مخصوص نابینایان در نظر گرفته شده (در مسیر ها از موزایک نوع میله ای و در محل چرخ از موزایک نوع مخصوص سکه ای) و همچنان برای دو چرخه رانی مسیر دوچرخه بار رنگ و مصالحه مخصوص در این طرح در نظر گرفته شده است و برای اینکه بتوانیم فضا به طور ۲۴ ساعته تبدیل گردد با استفاده از لامپ ها در فاصله ۳ متری در نظر گرفته شده ، ایجاد کافه خانه ها، کتاب خانه ها ... و همچنان تابلو های فرهنگی تا باشد فضا ها از امنیت خوب برخوردار شود. حاصل جمع آوری این بخش از تحقیق طرح و یافته های پژوهش بوده پژوهش مورد نظر، گام های شناخت ، تحلیل و بررسی و در نهایت طراحی با توجه به اهداف تحقیق فراهم آمده که در طول فرایند به ظرفیت ها و ارزش های زمینه نگاه ویژه ای گردید. کیفیت های شهر آفریننده سرزندگی و حضور پذیری به قسم پیاده استفاده کنندگان از فضای شهری از این قبیل اند . بنابراین ، پژوهش حاضر سعی داشته تا به رسیدن به مولفه های بهسازی پیاده راه و پیاده مداری و کمک گرفتن از کتب و مقالات مرتبط به موضوع پژوهش و همچنان مشاهده ساحه مداخله مستقیم راه به مطلوبیت رساندن تشویق شهروندان به پیاده مداری و با بهسازی فضاهای عمومی شهری سعی شده است که این معیار ها و ارزش ها به تصویر کشیده شود.

نقشه (۳) دیاگرام حبابی ساحه مداخله مستقیم



مأخذ: (نگارنده)

نقشه (۴) پلان راهبردی از دانشگاه کابل الی چهارراهی پل سرخ کابل



ماخذ: نگارنده

طرح پیشنهادی طرح بهسازی شده مسیر از دانشگاه کابل الی چهارراهی معارف کابل

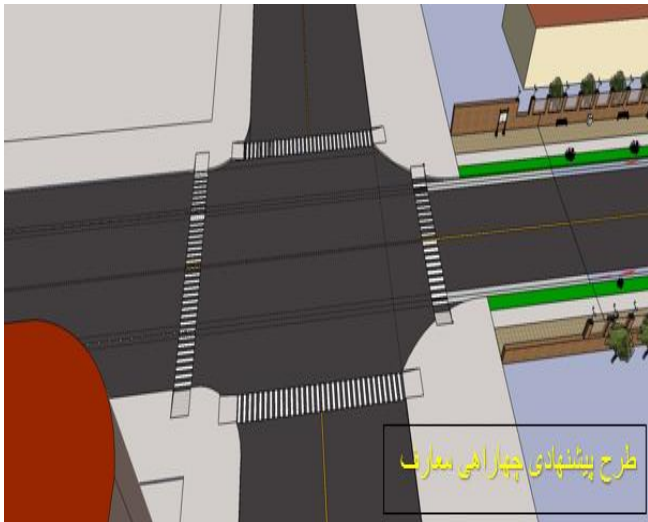


ماخذ: نگارنده

طرح پیشنهادی طرح بهسازی شده گره یا چهارراهی دانشگاه کابل



مأخذ: نگارنده



طرح پیشنهادی چهارراهی معارف

طرح پیشنهادی طرح بهسازی گره یا چهارراهی معارف کابل با توجه به اهمیت و نقش جدی پیاده در محدوده مورد مطالعه، تامین شرایط مطلوب برای حرکت پیاده، قابلیت دسترسی بالا در برش عرضی مسیر (۲۲ متری) پیاده روهای وسیع با حداقل عرض (۷/۵) در نظر گرفته شده است.

طرح پیشنهادی قطع عرضی طرح بهسازی شده



مأخذ: نگارنده

طرح پیشنهادی پیاده راه با در نظر داشت رفتار معلولین

و زنان



مأخذ: نگارنده

طرح پیشنهادی چراغ ویژه - کاشی مخصوص پیاده روی دارای خصوصیات جذب کننده آب های سطحی



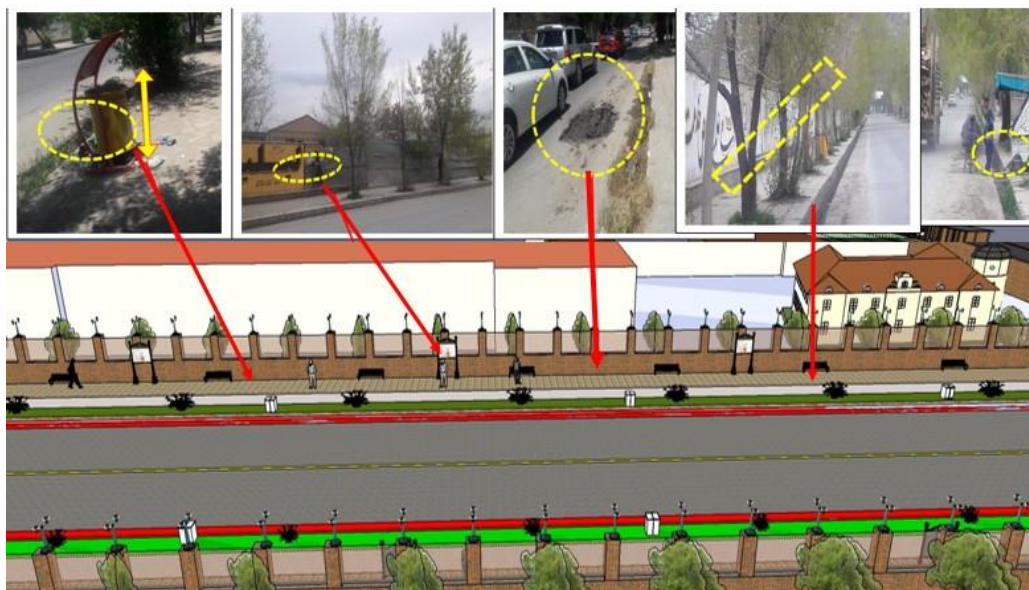
طرح پارکینگ برای دوچرخه  
مأخذ: نگارنده



طرح پیشنهادی برای جداره ریاست معارف شهر



مأخذ: نگارنده



طرح پیشنهادی برای  
اصلاح ساختار کالبدی  
و فیزیکی ساحه

### پیشنهادها:

- ✓ با ایجاد امکانات مناسب پیاده روی از قبیل کف سازی، نورپردازی، فضای سبز و مبلمان شهری مناسب، افراد به پیاده روی در محدوده ی طرح ترغیب و تشویق شوند.
- ✓ تشویق و ترغیب حرکت پیاده با طرح فضاهای ایمن و مناسب برای حرکت پیاده در محدوده ی طرح
- ✓ موانع باید در خارج از معبر پیاده جای گذاری شود ، در غیراینصورت باید یکی از خصوصیات زیر را داشته باشد تا به راحتی توسط افراد معلول و نابینا، قابل درک باشد.
- ✓ پوشش کف پیاده روها باید از مصالح سخت، ثابت ، غیر لغزنده و صاف باشد.
- ✓ در این مجموعه مقصد اصلی حرکت، رسیدن به پیاده مداری ساحه مداخله مستقیم است . بنابراین خوانایی موقعیت ساحه پیاده نسبت به سایر مناطق شهر مایل به مثابه ی بزرگ ترین نشانه ی شهری در محدوده ی طرح از اهمیت زیادی برخوردار است . این امر به درک عمومی فضا و عناصر مکانی آن کمک شایانی مینماید.
- ✓ حداقل عرض مفید پیاده رو باید ۱۲۵ سانتی متر باشد حداکثر شیب عرضی پیاده رو دو درصد باشد. حداکثر شیب طولی ۵ درصد باشد . پیاده روهای با شیب بیش از ۵ درصد ملزم به اجرای ضوابط سطح شیب دار خواهند بود.

## فهرست منابع:

- ۱- احمد، احمدپور (۱۳۹۴) تحلیل نقش پیاده راه های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری ، فصل نامه پژوهش های جغرافیایی برنامه ریزی شهری ۱۷۵-۱۹۵
- ۲- اسکندر پور، مجید؛ یاسین، حنیفی اصل (۱۳۹۸) تحلیلی بر عملکرد فضاهای عمومی شهری با اهداف پیاده مداری، مطالعات ساختار و کارکرد شهری، شماره ۱۴، ۱۴۰-۱۱۸
- ۳- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۶) راهنمای طراحی فضای شهری. تهران: شرکت طرح و نشر پیام سیما، وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری.
- ۴- شفتو، هنری (۱۳۹۰) فضاهای شهری دوستانه، سیامک پناهی و آرمان کیانیان، ارومیه، ادیبان.
- ۵- صالحی، اسماعیل (۱۳۸۷)، ویژگی های محیطی فضاهای شهری امن، تهران، انتشارات مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری.
- ۶- عباس زادگان، دکتر مصطفی؛ آذری، عباس (۱۳۹۱) سنجش معیار های موثر بر ایجاد محورهای پیاده مدار با بکارگیری سیستم اطلاعات مکانی (GIS) و چیدمان فضا، شماره ۴، ۵۵-۶۸
- ۷- فدایی، هاشم (۱۳۹۷) مطالعات مدیریت طراحی و بهسازی محیط شهری، شهرداری شهر، شماره ۲۴۳
- ۸- فرخی، مریم (۱۳۸۹) نقش محور های پیاده در توسعه پایدار شهرها، توسعه ی شهری پایدار، ۱-۱۶
- ۹- فرخیان، امیر؛ اردانی، حسین (۱۳۹۵) بررسی و تحلیل جداره های شهری با رویکرد زیبایی شناسی ، فصل نامه سفیره مهرات، ۱-۲۰
- ۱۰- کرمونا و دیگران (۱۳۹۳) مکان های عمومی، فضاهای شهری، ترجمه فریبا قرایی، انتشارات دانشگاه هنر.
- ۱۱- لنگ ، جان (۱۳۹۳)، طراحی شهری گونه شناسی رویه ها و طرح ها ، تهران ، دانشگاه تهران
- ۱۲- معینی، سید مهدی (۱۳۹۱) شهر پیاده مدار، تهران: سازمان زیباسازی شهر تهران

## منابع انگلیسی

1. H. Russ, Thomas: "SAFE CITY STRATEGY", Site Planning And Design Handbook, New York, Graw-Hill Companies, November 2006
2. Insights from the British experience, CLUP, Milano.