

The Role of Pedestrian Axes in Sustainable Urban Development Case study: The path of Kooti Sangi to Karte Mamourin

Azizurahman Afzali*¹, Dr. Maryam Charkhchian², Dr. Asadollah Mowahhedi³

1- Master of Urban Design, Mayor of Mahmudraghi, Kapisa Province

2- Doctor of Engineering, faculty member of Payame Noor University, International Branch

3- Doctor of Engineering and Construction Technology, University Lecturer

Abstract:

One of the serious problems in urban communities today is the excessive attention to the movement of riders and no efforts have been made to improve the quality of pedestrian spaces. Public spaces, especially pedestrians, are one of the essential elements of daily life of citizens and the most important part of urban spaces. Walking is one of the most stable methods of transportation in cities and in different social, economic, cultural and physical directions leads to sustainable urban development. Kabul city has high and considerable potentials in the field of pedestrianism, but considerable work in this area has not been done in terms of research or practical. The present study has been conducted to explain the importance of pedestrians in the paradigm of sustainable development in Kabul city and the analytical research method is descriptive and using SPSS software, the collected data have been analysed and analysed, and the results of this study indicate that the components of vitality, readability of security ... And it is not in a good condition and by increasing the promotion of these components, the development of sustainability in Kabul city will be favorable

Keywords: Pedestrians, Sustainable Development, Vitality, Readability and Security

Citation: Afzali, Aziz-ur-Rehman, Charkhchian Maryam, Movahedi Assadollah (2020) The Role of Pedestrian Axes in Sustainable Urban Development Case study: The path of Kooti Sangi to Karte Mamourin. Journal of Urban Planning and Architecture, Volume 1, Number 1, p.p40-50

- This article is an excerpt from the dissertation on the subject The Role of Pedestrian Axes in Sustainable Urban Development Case study: The path of Kooti Sangi to Karte Mamourin).

نقش محورهای پیاده در توسعه پایدار شهری مورد مطالعه: پیاده راه مسیر کوتی سنگی الی کارته مامورین

عزیز الرحمن افضلی*^۱، دوکتور مریم چرخچیان^۲، دوکتور اسدالله موحدی^۳

۱- ماستر طراحی شهری، شاروال شهر محمودراقی ولایت کاپیسا

۲- دوکتوری مهندسی، عضو هیئت علمی دانشگاه پیام نور واحد بین الملل

۳- دوکتوری مهندسی و تکنولوژی ساخت، مدرس دانشگاه

چکیده

یکی از مشکلات جدی امروزه در جوامع شهری توجه بیش از حد به حرکت سواره است و هیچ تلاش در زمینه بهبود کیفیت فضاهای پیاده صورت نگرفته است. فضاها عمومی و مخصوصا پیاده راه ها یکی از عناصر ضروری و اساسی زندگی روزمره شهروندان و مهمترین بخش از فضای شهرها به شمار میروند. پیاده روی یکی از پایدارترین روشهای جابجای ترانسپورت در شهرهای بوده و از جهت های مختلف اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و فیزیکی سبب توسعه پایدار شهری میگردد. شهر کابل دارای پوتانسیل های بلند و قابل ملاحظه در زمینه پیاده مداری بوده ولی کار درخور توجه در این زمینه نه به لحاظ پژوهشی و نه به لحاظ عملی صورت نگرفته است. پژوهش حاضر برای تبیین اهمیت پیاده راه های در پارادایم توسعه پایدار در شهر کابل پرداخته و روش تحقیق تحلیلی توصیفی بوده و با استفاده از نرم افزار SPSS اطلاعات جمع آوری شده تحلیل و تجزیه گردیده که نتیجه پژوهش حاکی از این است که موولفه های سرزندگی، خوانایی امنیت... در وضعیت خوب نبوده و با افزایش ارتقای این موولفه های زمینه توسعه پایداری در شهر کابل مساعد خواهد گردید.

واژه گان کلیدی: پیاده راه، توسعه پایدار، سرزندگی، خوانایی و امنیت

استناد: افضلی، عزیز الرحمن، چرخچیان مریم، موحدی اسدالله (۱۳۹۹) نقش محورهای پیاده در توسعه پایدار شهری (مورد مطالعه: پیاده راه مسیر کوتی سنگی الی کارته مامورین) فصلنامه علمی پژوهشی شهرسازی و مهندسی افغانستان، دوره اول، شماره اول، ص ۴۰-۵۰

* این مقاله مستخرج از پایان نامه با موضوع (نقش محورهای پیاده در توسعه پایدار شهری مورد مطالعه: پیاده راه مسیر کوتی سنگی الی کارته مامورین) می باشد.

بیان مسئله

مسیرهای عابر پیاده نقش اساسی را در جهت توسعه ای پایدار شهروند و تکامل آنها ایفا می نماید و از این جهت بسیار از اندیشمندان و نظریه پردازان حوزه شهری در این زمینه اندیشدند و نظریات و تئوری های قابل ملاحظه به جا گذاشتند.

فضاها و عرصه های عمومی یکی از عناصر ضروری و اساسی زندگی روزمره شهری و مهم ترین بخش شهرها به شمار می روند. پیاده روی یکی از پایدار ترین روشهای حمل و نقل بوده و می تواند از جنبه های مختلف کالبدی، اجتماعی، زیست محیطی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی سبب توسعه پایدار شهرها گردد.

واظرفی پیاده راه ها نقش مهم در توسعه شهر هادر سراسر جهان داشته و از زمانهای بسیار طولانی در مرکز توجه مدیران شهر قرار گرفته اند.

اما در حال حاضر دیده می شود که شهرها به تمام معنا مسخر و وسایل نقلیه و چیرگی آن بر عابر پیاده شده اند، پیاده روی مورد کم توجهی قرار گرفته و پیاده ها همواره در معرض آسیبها و مخاطرات جانی و مالی به سر می برند. به عبارت دیگر پیاده از دو جنبه اصلی (به عنوان رکنی از سیستم حمل و نقل درون شهری و به عنوان فضایی برای ارتباطات برخوردارهای رو در روی اجتماعی)، نه تنها منزلتی نیافته است بلکه در زمان حاضر جایگاه ناچیزی دارد که حتی به عادی ترین حالت خود به عنوان سیستمی از حمل و نقل شهری نیز سهمی پیدا نکرده است و این گونه است که پیاده حقوق خود را پایمال شده می یابد. (رفیعیان و دیگران، ۱۳۹۰:۴۲).

پیاده راهها مانند سایر بخشهای دیگر شهرها مراحل تکامل خویش را پیموده است که در مقیاس انسانی شکل گرفته و ابعاد آنها در وهله نخست مبتنی بر عبور عابر پیاده و در مرتبه بعدی مبتنی به نقل و انتقال حیوانات باربری و سائل چرخ دار بوده است. (محمد زاده و دیگران، ۱۳۸۴:۲۰)

به دلیل وجود مشکلات عمده در پیاده روی از قبیل عدم طراحی مناسب پیاده روها، فقدان حفاظت کافی از عابر پیاده در مقابل عوامل جوی و تهدیدهای که توسط وسایل نقلیه موتوری صورت می پذیرد، وجود آلودگی هوا و آلودگی صوتی در خیابانها، تجاوز کاربری های مجاور معابر پیاده روها و عدم استفاده از طرح های مناسب به منظور ترکیب حرکت سواره و پیاده در طی مسافت های عرضی و طولی خیابان، روز به روز از تعداد افراد که تمایل به پیاده روی در شهرداری کاسته شده و چه بسا شهروندان به دلیل خطرات بسیاری که در مسیر پیاده با آنها روبرو هستند، ترجیح می دهند که حتی مسافت بسیار کوتاه را با اتومبیل طی نمایند. این امر باعث افزایش ترافیک و توجه مضاعف برنامه ریزان به حل مشکلات حمل و نقل موتوری است. (احمدی و حبیب، ۱۳۸۷:۶)

همین گونه که جنبش های پیاده مداری در غرب آغاز شد و در حال تکامل می باشد کشورهای توسعه نیافته مانند افغانستان هنوز قدم های اولی خویش را درین زمینه می گزارد، که همواره با چالش های جدی هم گام می باشد، فرایند روبه افزایش اتومبیل گرایی از یک سو، عدم ترغیب و تشویق های قابل ملاحظه در زمینه بلند بردن استفاده از معابر پیاده از سوی دیگر باعث گردیده است که پیاده مداری در شهرهای افغانستان به ویژه در شهر کابل به فراموشی سپرده شود، و تنها لایه های کم درآمد جامعه که اقتصاد چندان خوب ندارند و توان خرید موثرهای شخصی را نداشته در موارد دست به پیاده روی می زنند.

شهر کابل با جمعیت بیش از ۶ میلیون تردد بیش از حد ترافیک و عدم پیاده راه با کیفیت زمینه پیاده روی را برای شهروندان از بین برده و اکنون هیچ گونه توجه در قبال پیاده راه های شهری صورت نمی گیرد و این باعث عقب گرد در زمینه پیاده مداری و توسعه پایدار شهری محسوب می گردد. در پژوهش حاضر سعی می شود تا نقشه پیاده راه ها در توسعه پایدار شهری که در افغانستان

به عنوان یکی از پدیده های کم اهمیت در اذهان مردم تلقی می گردد به بررسی گرفت، البته با شناخت کامل وضعیت پیاده راه های شهر کابل می توان آلترناتیف معقول و مناسب جهت بهتر ساختن وضعیت آن ها را پیشنهاد نمود، از یک سو تشویق باشد برای شهروندان در جهت پیاده روی و بهینه در اقتصاد خانوارها و از طرف دیگر زمینه را برای انجام پژوهش های علمی ودانشگاهی در حوزه شهری به ویژه در زمینه پیاده مداری مساعد نماید.

اهداف تحقیق

- ۱- شناسایی مولفه های تاثیرگذار بر کیفیت پیاده راه مسیر کوتی سنگی الی کارته مامورین.
- ۲- شناسایی جاذبه ها و عناصر مهم پیاده راه کوتی سنگی تا کارته مامورین در جهت توسعه پایدار شهری.
- ۳- تشویق شهروندان به پیاده روی و کاهش آلودگی های صوتی، هوا و ترغیب شهروندان به عدم استفاده بش از حد از سواره در مسیر پل کوتی سنگی الی کارته مامورین

سوالات تحقیق

- ۱- مولفه های کیفی پیاده راه در مسیر کارته مامورین الی کوتی سنگی چه نقش در توسعه پایدار شهر در این مسیر دارند؟
- ۲- افزایش حضور مردم در مسیر کوتی سنگی الی کارته مامورین از طریق ارتقای کیفیت پیاده راه ها به چه میزان بالای توسعه پایدار تاثیر دارد؟
- ۳- پوشش گیاهی و طراحی مناسب جداره ها در مسیر پیاده کوتی سنگی الی کارته مامورین بر کیفیت پیاده راه ها و ایجاد سرزندگی در آن خواهد افزود؟

فرضیه های تحقیق

فرضیه های اصلی این پژوهش از قرار زیر می باشد:

- ۱- مولفه های کیفی پیاده راه در مسیر کارته مامورین الی کوتی سنگی به میزان بلند بالای توسعه پایدار شهر در مسیر کوتی سنگی الی کارته مامورین تاثیر گزار می باشد.
- ۲- افزایش حضور مردم در مسیر کوتی سنگی الی کارته مامورین از طریق ارتقای کیفیت پیاده راه ها به میزان بلند بالای توسعه پایدار تاثیر دارد.
- ۳- پوشش گیاهی و طراحی مناسب جداره ها در مسیر پیاده کوتی سنگی الی کارته مامورین بر کیفیت پیاده راه ها و ایجاد سرزندگی در آن خواهد افزود.

مفاهیم اساسی پیرامون توسعه پایدار شهری

توسعه پایدار

توسعه پایدار مفهومی است که درسالهای اخیر، به عنوان یک مسئله جهانی به آن نگرسته شده است. فرایند پایداریری، جریانی چند بعدی است که، ضمن بهبود وضعیت اقتصادی، و ایجاد رفاه همگانی توام با عدالت اجتماع از آثار مخرب زیست محیطی واکولوژیکی و ناهنجاریهای اجتماعی به دور است.

شهر سازی نوین که امروز بنام شهرساز جدید معروف شده است بسیاری از عناصر کالبدی شهر پایدار را معرفی کرده است. مهمترین اجزای چنین شهری عبارتند از: تاکید بر عابر پیاده، ترکیب و اختلاط کاربری ها و تاکید بر عمل کردهای اجتماعی به عنوان عامل وحدت بخش بناها و فضاهای عمومی. همان گونه که بسیاری از توسعه های شهری سنتی جدید نشان می دهد، اهداف قابلیت پیاده روی، مقیاس انسانی و فضاهای مدنی پویا مشخصاً با اهداف پایدار زیست محیطی منطبق هستند. ایجاد فضاهای فعال و زنده شهری نیز جزی از یک مکان قابل زیست است. در برخی از فضاهای سنتی شهرهای ایران و بسیاری از شهرهای اورپای چنین فضاهای فعال زنده ای دیده می شوند.

قابلیت پیاده روی، اختلاط کاربری ها و فعالیت ها تراکم مناسبی از مردم و فعالیت های تجاری، ترکیب مطبوعی از فعالیت ها و فضاهای پیاده روی عمومی را به وجود آورده که خود زمینه ساز این فعالیت هاست. حس مکان نیز بعد مهمی از پایداری است. در بسیاری از توسعه های جدید شهری مردم کمترین احساس تعلقی به مکان ندارند. زیرا فضاهای حاصل از توسعه، هیچ گونه جذابیت و ارزشی ندارند. یک شهر پایدار از کالبد و الگوی شهری حمایت می کند که تعالی بخش، الهام بخش، به خاطر سپردنی و دارای احساس خاص همبستگی و تعلق باشد. علاوه بر آن یک شهر پایدار با شناخت و توجه به زمینه زیست منطقه ای حس مکان را ایجاد و تقویت می نماید.

توجه به ابعاد اجتماعی پایداری به این مفهوم است که یک شهر پایدار، شهر است که با مد نظر قرار دادن اهداف خاص نظیر سرپناه مناسب و مقرون به صرفه، بهداشت و درمان و ارائه خدمات اصلی دیگر به شهر و ندان، بتواند یک محیط امن، انسانی و فعال که عاری از بز هکاری باشد پدیدآورد. ادغام ملاحظات اجتماعی و زیست محیطی، خصوصیت بارز و برجسته ی یک شهر پایدار است.

پایداری زیست محیطی

پایداری زیست محیطی به معنی صیانت و مدیریت منابع بخصوص، تجدید ناپذیر و ارزشمند در زندگی اجتماعی و به حد اقل رسانیدن آلودگی های آب، هوا و خاک و حفاظت از تنوع زیستی و میراث طبیعی می باشد. پایداری بوم شناختی را می توان در تداوم ارتقای سلامت و کارکردهای اصلی محیط زیست تعریف نمود. اصل مهم در تفکر پایداری نگرش چند مقیاسی /فرا مقیاسی نسبت محیط زیست و مدیریت فعالیت های انسانی در چارچوب چنین چشم اندازی از محیط می باشد. برمبنای تعریف، هر فعالیت توسعه انسانی (نظیر ساخت محیط انسان ساخت). در حیطه یک یا چند بوم سامانه اصلی اتفاق می افتد. لازمه برقراری ویا تداوم حالت پایداری در یک بوم سامانه همزیستی و ارتباط متعادل تمام ارکان و عناصر آن با یک دیگر و با محیط فراتر می باشد.

پایداری اجتماعی

پایداری اجتماعی به معنی احرام به حقوق اساسی بشر و ایجاد فرصت های مساوی برای همه اقشار جامعه و توزیع عادلانه ثروت با تاکید بر فقرزدایی و حفاظت و تقویت حیات اجتماعی فرهنگی جوامع محلی و به رسمیت شناختن و احترام به فرهنگ های مختلف و اجتناب از بهره کشی های استثمارگری می باشد. تغییراتی که برای به بار نشستن آینده پایدار ضروری است همواره قید و بند فرهنگ اجتماعی هر جامعه می باشد و لازمه آن تغییر و بازیابی الگوها و ارزشهای اجتماعی ناهمسان و نیز احیاء باورها، سنت ها و الگوهای است که رشد در فرهنگ تاریخی یک جامعه داشته و موافق و منطبق با تفکر پایداری می باشد. نخستین قدم در این فرایند تضمین قطعی در رفع نیازهای اصلی جامعه است. هم چنین اقتصاد دانان نقش نظام های اجتماعی را در نیل به فرآیند پایداری رشد اجتماعی به کمک دو اصل سرمایه انسانی و سرمایه اجتماعی توضیح می دهند.

پایداری اقتصادی

پایداری اقتصادی به معنی خلق رفاه و بهروری و کارمروایی در تمام سطوح جامعه و توجه به توجیه اقتصادی تمامی فعالیت های و کفایت ساز و کارها و بنگاه های ذیربط اقتصادی و توانایی آنان جهت حفظ و کارایی خود در بلند مدت است. پایداری در اقتصاد را می توان در ایجاد رشد عادلانه و متوازن جامعه انسانی و تضمین بهره مندی تک تک انسانها در طول زمان بدون وارد آوردن خدشه به منابع زیستی، طبیعی و فرهنگی تعریف نمود. بر این اساس خصوصیات نظام اقتصاد پایدار به شرح زیر می باشد:

اقتصاد با حساسیت بوم شناختی، نظام مبتنی بر ارزش (اقتصاد دانان سبز، اقتصاد را وسیله و نه هدف در جهت نیل به توسعه پایدار می دانند) نظام عادلانه، تاکید بر اقتصاد محلی، تنوع و پیچیدگی، ارزش نهادن به جامعه، بهره وری

حمل و نقل پایدار

حمل و نقل پایدار مجموعه ای از سیاست ها و دستور العمل های یکپارچه پویا، پیوسته و در بردارنده اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی است که توزیع عادلانه و استفاده موثر از منابع جهت رفع نیازهای حمل و نقل جامعه و نسل های آتی را به همراه دارد (استادی جعفری و رصافی ۱۳۹۲: ۲۸۳) در واقع زمانی سامانه حمل و نقل پایدار می گردد که به طور همه جانبه جنبه های اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی را مورد توجه قرار دهد. حد اقل نیاز به سفر، تناسب با نیازهای همه قشرهای جامعه استفاده از روش های حل و نقل با کمترین اثرات سوئی زیست محیطی و حداقل استفاده از منابع مالی و انسانی به عنوان جنبه های متفاوت یک سامانه حل و نقل شهری پایدار مطرح گردیده اند. (فیضی و همکاران، ۱۳۹۱: ۱۸۱) این سامانه بر روی جابجایی مردم به جای وسایل نقلیه متمرکز می شود که عملاً موجب کاهش آلودگی هوا و ترافیک فزاینده می گردد. به طور کلی، یک سیستم حمل و نقل پایدار باید دارای ویژگی های زیر باشد (haghshenas, 2015 104).

حمل و نقل پایدار نیازهای انسان و جامعه به دسترسی و حمل و نقل را در یک روش مداوم، با توجه به سلامت انسان و محیط زیست و هم چنین در گرفتن عدالت بین نسلی، تامین کند.

حمل و نقل پایدار باید از نظر مالی سود آور بوده و جایگزین های را برای انتخاب شیوه حمل و نقل پیشنهاد کند و در جهت اقتصاد پویا فعالیت کند. حمل و نقل پایدار سیاستی برای حد اقل استفاده از منابع تجدیدی ناپذیر است همچنین استفاده از منابع تجدید پذیر را در جهت رسیدن به پایداری محدود می کند و نهایتاً، از بازیافت حمایت کرده و استفاده از زمین و تولید صدا را به کاهش می دهد.

پیاده راه

درباره پیاده راه تعاریف متعددی وجود دارد که در اینجا به مهم‌ترین آن‌ها اشاره می‌گردد.

محدوده‌های پیاده بخش‌هایی از فضاهای شهری هستند که به دلایل ویژه عمدتاً به خاطر دارا بودن برخی از پتانسیل‌های خاص و در تمام یا بخشی ساعات شبانه‌روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته‌شده و به‌طور کل به حرکت عابران پیاده اختصاص می‌یابند. اصل فلسفه وجود پیاده راه‌ها نه صرفاً عملکردهای فیزیکی و ارتباطی، تثبیت برخی کاربری‌ها و مسائل اقتصادی بلکه گسترش ارتباطات و تعاملات اجتماعی - فرهنگی و ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی می‌باشد. این مناطق ممکن است از همان ابتدا برای تردد عابران ساخته‌شده باشند که تغییر کاربری داده و به پیاده راه تبدیل می‌شوند.

به‌طورکل حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است و پیاده‌روی هنوز مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است. پیاده‌روی دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط دریافت کیفیت‌های محیطی است. چهره شهر بیشتر از طریق گام زدن در فضای شهری احساس می‌شود.

در اینجا به بیان تعاریفی از پیاده راه از نظر اندیشمندان این حوزه پرداخته می‌شود؛ مسیر پیاده تجلی‌گاه حیات مدنی شهر و محل رخداد وقایع و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان در زندگی و حیات شهری است. از این‌رو طراحی درست و گسترش آن نه تنها باعث غنی‌تر شدن زندگی اجتماعی و فرهنگی می‌شود؛ بلکه با توجه به پیچیدگی‌ها و مسائل حمل نقل شهری در شهرهای معاصر، گامی در جهت حل معضلات ترافیکی و تردد برمی‌دارد و شهرها را به‌سوی انسان‌محوری سوق می‌دهد.

پیاده راه چیزی بیش از مجموعه مغازه‌هاست. این مکان‌ها زمینه‌های فرهنگی، تفریحی، فراغتی، گردشگری، زندگی مدنی و تبادل دیدگاه، عقاید و نظرات جامعه را فراهم می‌آورد.

معبور پیاده شکافی نیست بین دو دیوار که برای عبور عابر پیاده طراحی شده باشد، بلکه یک سری از مجموع تفاوت‌هاست، تفاوت میان "درون" بیرون" که از کنجکاو و انتظار سرچشمه می‌گیرد.

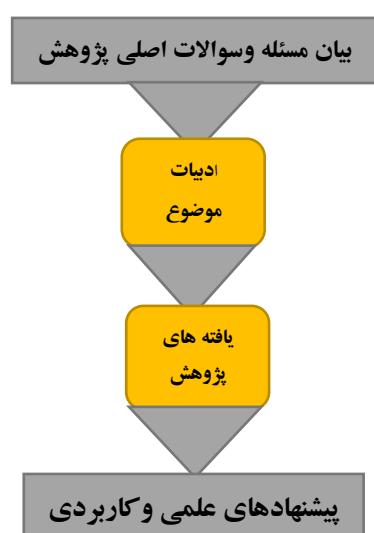
مسیرهای پیاده را می‌توان به‌عنوان راه‌هایی که به‌دوراز معابر سواره و طیف وسیعی از کاربران شامل عابرین، دوندگان دوچرخه‌سواران و... از آن استفاده می‌کنند، تعریف نمودیم. پیاده راه‌ها، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آن‌ها تسلط کامل با عابر پیاده بوده و از وسایل نقلیه موتوری تنها به‌منظور سرویس‌دهی به زندگی جاری در معبر استفاده می‌شود. پیاده راه‌ها؛ ابزار برای فعالیت جمعی به‌خصوص در ارتباط با اقتصاد شهری، کیفیت محیطی و سلامت اجتماعی‌اند. منطقه مخصوص پیاده منطقه‌ای است که به‌منظور برتری دادن به محیط و ورود اتومبیل‌های سواری را به آن‌ها ممنوع می‌کند و ورود سایر وسایل نقلیه موتوری به آن تنظیم می‌شود.

روش تحقیق

تحقیق حاضر از نوع توصیفی - تحلیلی است. برای جمع‌آوری اطلاعات و داده‌های مورد نیاز از بررسی‌های اسنادی و کتابخانه‌ای و مطالعات میدانی نقاط ضعف، قوت، فرصت‌ها و تهدیدهای پیاده راه‌های کوتی سنگی کارته مامورین پرداخته شده، سپس برای تجزیه و تحلیل یافته‌های وارائه استراتژی‌های مدل SWOT به کاربرده شده است. برای این منظور عوامل داخلی (نقاط

قوت وضعف) و عوامل خارجی (فرصت ها و تهدیدها) محله مطالعه گردید. با استفاده از نرم افزار SPSS به وزن دهی معیارهای موثر نظر میانگین وزن ها پرداخته و سپس به تکمیل ماتریس SWOT و در نهایت به ارائه راهبرد ها و استراتژی های مناسب در جهت برنامه ریزی راهبردی بهبود کیفیات فضایی پیاده مسیر کوتی سنگی - کارته مامورین پرداخته شد. از طرف به منظور تحلیل بهتر از نمونه مودری از پرسشنامه استفاده گردیده است، در آن ابعاد و مولفه های مانند سرزندگی، خوانایی، نفوذ پذیری، امنیت و مبلمان که از جمله مهم ترین عناصر و مولفه های پیاده مداری و وابسته به کیفیت پیاده راه می باشد مورد بررسی قرار گرفته است.

تکنیک سوات یکی از رایج ترین تکنیک های تجزیه و تحلیل راهبردی است که محیط های داخلی را مورد بررسی قرار میدهد و نحوه تعامل محیط داخلی و خارجی سازمان را از طریق تدوین استراتژی مناسب بر رسی می کند. محیط داخلی، نقاط قوت



وضعف را مورد توجه قرار میدهد و محیط خارجی، سازمان را درکشف فرصت ها و تهدیدها یاری می کند. تحلیل راهبردی، اقدامات و برنامه ریزی هایی را شامل می شود که نتیجه آن به حداکثر رساندن قوت ها و فرصت ها و به حد اقل رساندن ضعف ها و تهدیدهاست. این روش از مهم ترین ابزارها جهت انطباق نقاط قوت وضعف سازمان با فرصت ها و تهدیدها پیش روی آن است. این مدل، تحلیل سیستماتیکی جهت شناسایی عوامل درانتخاب استراتژی مناسب ارائه می کند که شامل الگوهای زیراست: نقاط قوت داخلی (S)، نقاط ضعف (W)، فرصتهای خارجی (O)، تهدیدهای خارجی (T).

فرایند پژوهش در شکل ۳-۱ نشان داده شده است:

سابقه تاریخی سایت مورد مطالعه

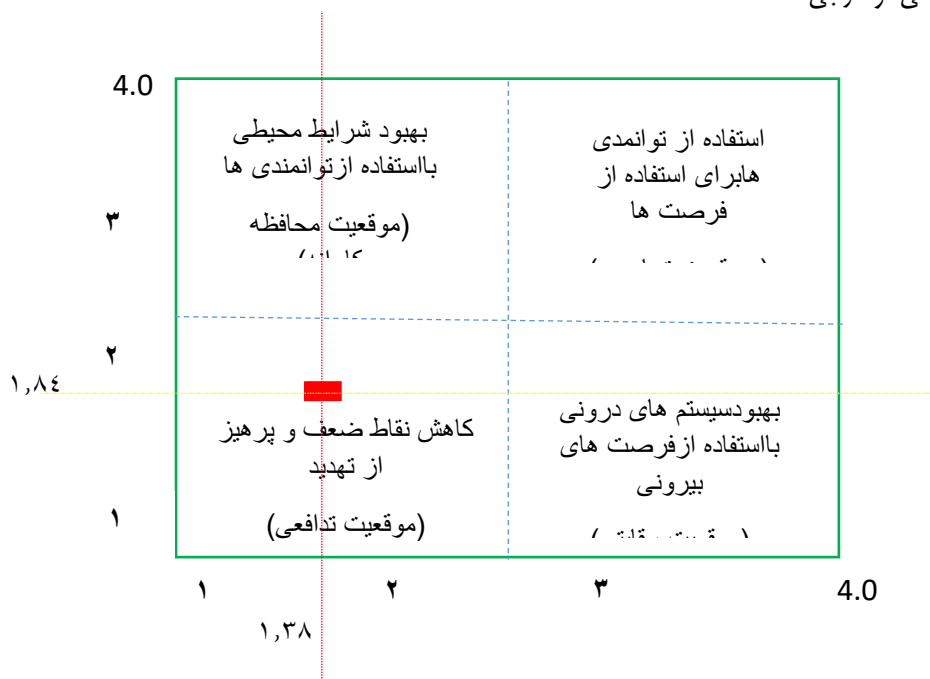
مسیر پیاده راه های کوتی سنگی الی چهار راهی کارته مامورین

کوتی سنگی در گذشته های بنام میرویس میدان یاد میشد یکی از محلات پر رفت و آمد در شهر کابل به حساب میاید، پس از آمدن حکومت انتخابی در افغانستان چهار اهی کوته سنگی بنابر ازدحام ترافیکی توسط یک پل بزرگ هوای مسیر دشت برچی و کارته مامورین را باهم وصل نموده است که این مسیر بنا برنمود برنامه ریزی های دقیق شهر ی به یکی از محلات مصون برای جمع آمد معتادین و خلاف کاران مبدل گردیده است .

تحلیل ماتریس داخلی و خارجی (IE)

پس از شناسایی قوت ها، ضعف ها، فرصت ها و تهدیدها و پس از اینکه ماتریس های EFE و IFE انجام گرفت، اکنون به تحلیل ماتریس IE یا همان تحلیل عوامل خارجی داخلی می پردازیم. پاسخی که این ماتریس می دهد، پاسخی است درخور این پرسش که، اولویت با کدام گروه از استراتژی ها (WT, ST, WO, SO) می باشد. در ماتریس IFE، نمره نهایی برابر ۱,۸۴ بدست آمد و در ماتریس EFE، نمره نهایی برابر با ۱,۳۸ بدست آمد. ماتریس IE نیز براساس همین یافته ها تشکیل شده است (شکل ۴-۴) ناحیه که محل تقاطع دوخط نقطه چین را نشان می دهد، متعلق به گروه استراتژی های همین داده شکل گرفته است. نخست جمع نمرات نهایی ماتریس EFE روی محور مربوط به EFE مشخص شد و عمود بر آن، خطی به موازات محور IEF کشده شد. میانگین نمرات نهایی ماتریس IEF نیز روی محور IEF مشخص شد و عمود بر این محور و هم چنین به موازات محور EFE، خطی رسم شد. محق تقاطع نقطه چین نشان ا برخورد این دوخط دارد. ناحیه که این دوخط در آن به هم برخورد کرده اند، استراتژی های را نشان می دهد که همان استراتژی ها گروه (WT) می باشد. مربع که بر روی نمودار رسم شده است، براساس میانگین نمرات دو ماتریس EFE و IFE می باشد که پهنا و درزای آن، براساس انحراف معیاری است که برای هر یک از میانگین های نمرات ماتریس های EFE و IFE بدست آمده است. ماتریس IE گویای این است که اگر

شکل: ماتریس تحلیل عوامل داخلی و خارجی



نتیجه گیری

نتایجی که بطور کلی از مباحث این پژوهش حاصل شد، عبارتند از:

- ۱- وضعیت فعلی پیاده راه ها، مبلمان و عناصر که لازمه پیاده راه دانسته میشود در مسیر کوتی سنگی الی کارته مامورین در حدی پایین قرار دارد و با استانداردهای رایج متفاوت می باشد.
- ۲- در منطقه مورد مطالعه عناصر شهری به گونه ای تصادفی و در بسیار جاها مبلمان وجود نداشته و این باعث گردیده است که شهروندان دست از پیاده مداری و پیاده گردی بردارند.

- ۳- فاکتورهای دسترسی در محدوده مورد مطالعه به فراموشی سپرده شده است.
- ۴- پیاده روهای خیابانها در شهر کابل عمدتاً فاقد ارزشهای فضایی، محیطی و ایمنی هستند. علاوه بر آلودگی هوا که مهمترین مسأله در شهر کابل به حساب میاید، ترکیب بدنه خیابان در طبقه همکف که مغازه ها رد برمی گیرد، قرار گیری مبلمان شهری مانند تابلو ها و علائم ترافیکی ، عبور و پارک موتورها، آلودگی جویهای آب و جمع شدن زباله ها .
- ۵- پایین بودن کیفیت کف سازی و کف پوشی در پیاده روهای موجود، و هم چنان کم عرض بودن پیاده روها بالای پیاده روی شهروندان نقش بسیار بالای را در می باشد.
- ۶- کف پوشهای در محدوده مورد مطالعه با توجه با اقلیم شهر کابل مناسب نمی باشد و در هنگام زمستان پیاده روان را دچار مشکل می سازد
- ۷- زیرسازی کفپوشها در محدوده مورد مطالعه مناسب نمی باشد. از این رو ما در برخی مکانها شاهد فرو رفتگی کفپوشها هستیم.

پیشنهادها

پیشنهادهای کاربردی

- ۱- بلند بردن ارتقای کیفیت پیاده مداری و افزایش سرزندگی با استفاده از بلند بردن کیفیت پیاده راه ها مسیر کوتی سنگی الی کارته مامورین .
- ۲- باز طراحی مبلمان در مسیر پیاده راه های کوتی سنگی الی کارته مامورین بمنظور رونق بخشی پیاده مداری و تشویق شهروندان از هرسن و سال و گروه های مختلف
- ۳- سامان دهی تابلوهای هدایت، و معیاری سازی تابلوهای تبلیغاتی در بافت های مجاور پیاده راهها در مسیر کوتی سنگی الی کارته مامورین که باعث ارتقای خوانایی و زیبایی بصری می گردد.
- ۴- کف سازی مناسب پیاده راه ها از مواد مقاوم با توجه به وضع اقلیم شهر کابل.
- ۵- تشخیص نقاط معین به منظور جمع آوری زباله های شهری در مسیر پیاده راه.
- ۶- ایجاد پوشش گیاهی، درختان، باغچه ها و سبزه زار
- ۷- نورپردازی به منظور بلند بردن کیفیت ایمنی پیاده راه از طرف شب
- ۸- ایجاد سرعت گاه ها و نوراهای محافظتی در مسیر خیابان به منظور بلند بردن امنیت پیاده مدارن

پیشنهادات پژوهشی

- ۱- مطالعات جامع در زمینه توسعه پایداری شهری و لازمه های آن در شهر کابل
- ۲- پژوهش در زمینه طراحی پیاده راه های شهری و ترویج فرهنگ پیاده مداری
- ۳- مطالعات در زمینه تدوین استانداردهای شهری به ویژه ضوابط پیاده راه ها در افغانستان

منابع و مأخذ

۱. رفیعیان، مجتبی، صدیقی، اسفندیار، و پورمحمدی و مرضیه (۱۳۹۰) امکان سنجی ارتقاء کیفیت محیط از طریق پیاده راه سازی محورهای شهری مورد: محور خیابان آرام بخش مرکزی شهر قم، فصلنامه مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، سال سوم شماره یازدهم ۴۱-۵۶.
۲. محمدزاده، رحمت؛ جمالی، فیروز و پورمحمدی، محمدرضا (۱۳۸۴) نقش شهرسازی مدرن در تخلفات ترافیکی پیاده بافت قدیم تبریز، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲ بیست و یکم، ۱۷-۲۶.
۳. احمدی، ملیحه و حبیب، فرح (۱۳۸۷) توسعه پایدار شهری با تأکید بر حرکت پیاده در آسیا، مجله علوم و فن آوری محیط زیست، دوره دهم، شماره سوم، ۱-۱۳.
۴. پاکزاد، جهانشاه، ۱۳۸۳ راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری.
۵. انجمن شهرسازی امریکا، (۱۳۸۷)، مکان ها و مکان سازی، استانداردهای برنامه ریزی و طراحی شهری، ترجمه گیتی اعتماد، مصطفی بهزادفر، ساسان صالحی میلانی، نشر جامعه مهندسان مشاور ایران.
۶. جیکوب، جین، مرگ و زندگی شهرهای بزرگ امریکا، مترجم: حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی.
۷. تبالدز، فرانسیس ۱۳۸۵، شهرسازی شهروندگرا: ارتقای عرصه های همگانی و محیط های شهری، مترجم: محمد احمدی نژاد، اصفهان، نشر خاک.
۸. کاشانی جو، خشایار، پیاده راه ها از مبانی طراحی تا ویژگیهای کارکردی، سال ۱۳۸۹.
۹. کرمانشاهی، شهاب الدین؛ محمد مهدی عزیز و علیرضا درزی رامندی، ۱۳۹۴، امکان سنجی احداث پیاده راه در معابر شهری مطالعه موردی: خیابان مداین در نازی آباد تهران، پانزدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک، تهران، معاونت و سازمان حمل و نقل ترافیک،
۱۰. فرخی، مریم، ۱۳۸۹، نقش محور های پیاده در توسعه پایدار شهرها نمونه موردی: پیاده راه تربیت تبریز، نخستین همایش توسعه شهری پایدار، تهران، قطب علمی توسعه شهری پایدار،
۱۱. محمدی، حمید؛ سمانه خوشی و فریبا امامی، ۱۳۹۲، امکان سنجی پیاده راه سازی در محورهای شهری نمونه موردی: محور مسجد جامع واقع در بافت تاریخی یزد، همایش ملی معماری، شهرسازی و توسعه پایدار با محوریت از معماری بومی تا شهر پایدار، مشهد، موسسه آموزش عالی خاوران،
۱۲. ابراهیمی، وحید رضا (۱۳۸۰) پیاده راه جنت - نگاهی دیگر، ماهنامه شهرداری ها، سال سوم، شماره ۲۹ ص (۷۳-۷۶)
۱۳. حبیبی، کیومرث و بهزادفر، مصطفی و جابری، آیرین (۱۳۹۰)، پیاده راه، محرک توسعه دریافت کهن شهری بررسی نقش محور استروگت در شهر کپنهاک، مجله علمی - ترویجی منظر، شماره ۱۵ ص ۵۵-۶۱
۱۴. پاکزاد، جهانشاه (۱۳۹۰)، رهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، انتشارات شهیدی، تهران.
۱۵. یدی همدان سید مهدی، کاکاوند الهام، آهنی سمیه (۱۳۹۱) «سنجش کیفیت پیاده راه های شهری در راستای نیل به حمل و نقل انسان محور» یازدهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران.
۱۶. تبالدز، فرانسیس، ۱۳۸۵، شهرسازی شهروند گرا ارتقاء عرصه های همگانی و محیطهای شهری، مترجم محمد احمدی نژاد، اصفهان، نشر خاک.
۱۷. کالن، گوردن؛ گزیده منظر شهری؛ ترجمه: دکتر منوچهر طبیبیان؛ انتشارات دانشگاه تهران؛ ۱۳۹۰
۱۸. پورا احمد، حاجی شریفی، آروز، رمضان زاده لوبویی، مهدی (۱۳۹۱)، سنجش وقایسه کیفیت پیاده راه در محله های فهت حوض و مقدم شهر تهران، مجله آمایش جغرافیایی فضای، دانشگاه گلستان، سال دوم، شماره مسلسل ششم، صص ۳۷-۵۶.

۱۹. پاکزاد جهان‌شاه، (۱۳۸۳) راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری، دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری.
۲۰. پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۲). معیارهای کیفی سنجش فضا، مجله آبادی، ۶.
۲۱. کالن، گوردون؛ گزیده منظر شهری؛ ترجمه دکتر منوچهر طیبیان؛ انتشارات دانشگاه تهران؛ ۱۳۹۰
۲۲. کاشانی جو، خشایا، ۱۳۸۹، اهمیت فضاهای پیاده در شهرهای هزاره سوم، فصلنامه جستارهای شهرسازی. سال پنجم شماره ۱۷-۱۸
۲۳. رفیعیان، و همکاران (۱۳۹۰) امکان سنجی ارتقاء کیفیت محیط از طریق پیاده راه سازی محورهای شهری مورد: محور خیابان آرم بخش مرکزی شهر قم. مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، (۳)، ۱۱.