**فصلنامه پژوهش‌های نوین علوم جغرافیایی، معماری و شهرسازی**
**Journal of Geographical New Studies, Architecture and Urbanism**
**Vol 3. No 25. 2020, p 1-23 شماره بیست و پنجم، پاییز ۱۳۹۹، صص۲۳-۱**
**ISSN: (2538-550X) شماره شاپا (۲۵۳۸-۵۵۰x)**

# سنجش پیاده مداری (نمونه موردی: وضعیت محلات ناحیه یک منطقه ۱۱ شهرداری مشهد)

**زهره کوهجانی گوجی[۱]. شیرین جولایی[۲]. ملیحه ستاری وند[۳]**
**۱. دانش آموخته کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، دانشگاه بین المللی امام رضا (ع)، ایران**
**۲. دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، دانشگاه بین المللی امام رضا (ع)، ایران**
**۳. دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، دانشگاه بین المللی امام رضا (ع)، ایران**

**مقدمه**

شهرها، اغلب شامل شبکه پیچیده‌ای از راهها، خیابان‌ها، پارک‌ها و پیاده روها می‌باشند. ایجاد هرگونه چالش برای افراد پیاده، باعث بروز معضلات زیادی در جهت رسیدن آنها به مقصدشان می‌شود. تجربه نشان می دهد اگر مردم با مشکلی در مسیرهای عابر پیاده مواجهه شوند، از گذراندن وقت در این مسیرها در شهر ناامید می‌شوند و امکان حضور آنها در این فضاها کم می‌شود Gemzoe and Gehl, (2006:31) بسیاری از جنبه‌های زندگی شهری، دارای ساختار اجتماعی و فیزیکی خاص خود هستند. در کشورهای گوناگون، تلاش‌های زیادی در سطوح متفاوت برنامه‌ریزی شهری برای تشویق و تسهیل حرکت در پیاده روها صورت می‌گیرد و حمایت‌های دولتی و شهرداری‌ها در این زمینه سهم بسزایی دارند. آن چنان که بسیاری از شهرها به تدوین برنامه‌ها و چشم اندازهای توسعهٔ شبکه های پیاده در مقیاس‌های زمانی متفاوت و به ویژه با چشم انداز قرن بیست و یکم همت گماشته اند (نصیری، ۱۳۹۰: ۱۴).

شبکه معابر دسترسی، اثر زندگی بخشی در کالبد شهر دارد .لیکن دیده می‌شود که در شهرهای حاضر که به تمام معنا مسخر وسایل نقلیه و چیرگی آن بر انسان شده اند، پیاده روی مورد کم توجهی قرار می‌گیرد و پیاده ها همواره در معرض آسیب و مخاطره جانی و مالی به سر می‌برند. به عبارت بهتر حرکت پیاده از دو جنبه اصلی به عنوان رکنی از سیستم حمل و نقل درون شهری و به عنوان فضایی برای ارتباطات و برخوردهای رو در روی اجتماعی، نه تنها منزلتی نیافته است بلکه در زمان حاضر جایگاه چنان ناچیز دارد که حتی به عادی ترین حالت خود به عنوان سیستمی از حمل و نقل شهری نیز سهمی پیدا نکرده و این گونه است که پیاده حقوق خود را پایمال شده می یابد (رفیعیان و دیگران ۴۲-۱۳۹۰).

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

تنوع حضور گروه های مختلف اجتماعی، خصوصاً حضور کودکان، سالمندان و مردم با ناتوانایی‌های خاص، باعث کیفیت، موفقیت و سالم و بی خطر بودن فضای پیاده مدار و درنتیجه، قابلیت پیاده مداری آن می‌شود در نتیجه اعمال این رویکرد، به عنوان واژه ای نوظهور در منابع شهرسازی، توجه دوباره به سهم عابر پیاده در نظام حمل ونقل و انسانی‌تر شدن شهرها در تصمیم گیری‌ها و برنامه ریزی می‌گردد و از اهمیت بسیار زیادی برخودار است. دستیابی به ایمنی و امنیت در محلات شهری از جمله مهترین عناصری است که بسیاری از محلات شهری برای رسیدن به تلاش می‌کنند. در سه دهه اخیر، درنتیجه چیرگی خودرو بر وجوه مختلف زندگی انسان و اوج گیری و حادشدن مشکلات شهری، واکنش گسترده‌ای علیه سلطه حرکت موتوری و کاهش ایمنی و امنیت پیاده را در جهان به وجود آمده است. در این زمینه، بازیابی و توسعه فضاهای پیاده درسطح شهرها و به رسمیت شناختن و اولویت قائل شدن برای عابرین پیاده به عنوان عناصر درجه اول شهری تبدیل شده و از اهمیت بسیار زیادی برخودار شده است. در سند زیست پذیری انجمن معماران ایالات متحده (**AIA**) ده اصل جهت دستیابی به جامعه ای زیست پذیر معرفی شده است که عبارتند از: طرحی در مقیاس انسانی، فراهم آوردن امکان انتخاب‌های گوناگون، تقویت توسعه یا اختلاط عملکرد، نگهداری از مراکز شهری، تنوع در گزینه‌های حمل و نقل، ساخت فضاهای شهری سرزنده، خلق هویت محلی، محافظت از منابع طبیعی، نگهداری از سیمای زمین و طراحی با کیفیت بالا (ساسان پور، جعفری، ۱۳۹۲: ۵).

اگرچه گسترش حرکت سواره و غلبه الگوی شهر ماشینی، ضرورت پیاده گستری در شهرهای ایران را پُر رنگ می‌نماید، اما واقعیت این است که کارآیی یک محور پیاده، تابع شرایط متفاوتی است که از انگاره های ثابتی تبعیت نمی‌کنند و نباید الگوی اجرایی یک شهر به منزله الگوی اجرایی برای شهرهای دیگر نیز تلقی گردد. تجارب موفق جهانی نشان داده است که برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای پیاده زمانی موفق خواهد بود که علاوه بر عوامل کالبدی؛ شرایط اجتماعی، فرهنگی، اقلیمی و حتی الگوی روانی و رفتاری مرد م در نظر گرفته شود. بنابراین، در برنامه ریزی و ساماندهی‌ها لازم است روابط متقابل نظام حرکتی پیاده با دیگر عرصه‌های حیات شناسایی و تحلیل گردد. (فیضی و همکاران، ۱۳۹۱: ۱۸۰). از این رو برای بهره گیری مناسب از این رویکرد در مراکز شهری، شناخت اهمیت، جایگاه و عملکرد فضاهای پیاده لازم و ضروری است و برای ساماندهی آن باید با نگرشی جامع از اصولی، همچون رعایت تمامی استانداردها و جوانب پیاده رو سازی، از قبیل زیر ساخت‌ها و تجهیزات گذرگاه های پیاده در راستای افزایش امنیت و آسایش پیاده گان، فرهنگ سازی‌ها و فرآهم کردن زمینه‌های تقویت روابط و تعاملات اجتماعی، گسترش حمل و نقل عمومی، پیش بینی مسیر حرکت معلولان و مسیر دوچرخه در راستای توسعه پایدار شهری قدمی برداشت. در این راستای این پژوهش با هدف افزایش پیاده مداری در محلات ناحیه ۱ منطقه ۱۱ شهرداری مشهد، در ابتدا به شناخت و تحلیل سنجه های پیاده مداری با تأکید بر رویکرد

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

زیست پذیری در محلات مذبور می پردازد، سپس به ارائه پیشنهادات راهبردی در جهت رسیدن به مؤلفه‌های کلیدی تحقیق مبادرت می کند.

## طرح مسأله پژوهش:

در سال های اخیر با توجه به رشد سریع و روز افزون وسعت شهرها و حومه آن‌ها استفاده از اتومبیل شخصی به عنوان یک وسیله قالب بر زندگی شهر نشینی سایه افکنده و فضاهای شهری را دست خوش تغییر نموده است به طوری که امکان تردد آسان، ایمن و راحت پیاده را از مردم به خصوص کودکان و سالمندان و افرادی که فاقد وسیله نقلیه شخصی بوده سلب نموده است. مؤید این ادعا تحقیقات میدانی است. که نشانگر این حقیقت بوده که حق تقدم در استفاده از فضا همیشه با تهدیدی از طرف انواع وسایل نقلیه موتوری مواجه بوده و حق عابر پیاده نادیده گرفته شده است. (معینی، ۱۳۸۵، ۶).

پیدایش دیدگاه منطقه بندی کاربری ها نیز، موجب افزایش فاصله ها و کاهش نقش فرد پیاده در فضای معابر شد و همه چیز مقهور سرعت جابه جایی وسیلهٔ نقلیه موتوری گردید. به این ترتیب عنصر اصلی سازندهٔ شهر یعنی انسان، مجبور به نفس کشیدن در معابر آلوده، پر سروصدا و مملّو از اتومبیل شده است (پورمختار، ۱۳۹۲: ۹۲). ازطرف دیگر گسترش فیزیکی شهرها سبب وابستگی شهروندان به وسایل نقلیه شخصی برای جابه جایی در سطح شهر به منظور برآورده ساختن نیازمندی‌های خود شده است. این مسأله در شهرهای بزرگ که تخصصی شدن حوزه‌های شهری در عرضه خدمات و کالاها بیشتر به چشم می خورد، سبب جدایی گزینی کاربری‌ها و اجتناب ناپذیری مردم در استفاده از وسایل نقلیه شده است. چنین روندی علاوه بر ایجاد مشکلات زیست محیطی، افزایش هزینه‌های مدیریت شهری و افزایش مصرف سوخت های فسیلی، تاثیراتی منفی نیز بر کیفیت زندگی شهروندان خواهد گذاشت. (حبیبی، حقی و صداقت نیا، ۱۳۹۳: ۲). اشپرای رگن نظریه پرداز دهه ۱۹۶۰، در عین حال که بسیاری از خیابان های بدون خود روی شهر را بی روح و مرده میداند، یادآور می‌شود که در صورتی که خودروها مزاحم آمدوشد آزاد عابران پیاده شوند، مشکل ساز خواهند بود و اگر خودروها با سرعت پایین حرکت کنند و ترافیک عبوری نیز به پائین ترین حد ممکن کاهش یابد، می‌توان در کانون‌های شلوغ شهری، به هر دو آنها اجازه ی حضور داد. اما در حال حاضر؛ بی نهایت، تقاطع در کانون‌های شلوغ شهری طراحی شده است تا حداکثر جریان ترافیکی سواره را تأمین نمایند. در نتیجه رهگذر پیاده را به انتظارهای طولانی و آزار دهنده وا می‌دارد. اشپرای رگن راه حل این مشکل را در طراحی جزایر امن پیاده، پایین آوردن سرعت ترافیک، افزایش گذرگاه‌های پیاده و آسان سازی استفاده از آنها می‌داند. (**SpeiRegen**، ۱۹۶۰: ۷۲).

در ایران نیز با توجه به نرخ رشد بالای شهرنشینی و غالب شدن وسایل نقلیه و در پی آن دسترسی سواره بر فضاهای شهری، اهمیت و حضور عابرین پیاده و نقش آن ها در حیات و سرزندگی شهری و در راستای آن

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

مفهوم زندگی مدنی مورد بی توجهی قرار گرفته است. جایگاه و هویت پیاده به عنوان یکی از مهمترین ارکان سیستم حمل و نقل شهری مخدوش شده و امکانات و تسهیلات تخصیص یافته به سیستم پیاده، تناسبی با جایگاه و سهم آن در حمل و نقل شهری ندارد. این در حالی است که سیستم پیاده در مقایسه با سایر سیستم -های حمل و نقل شهری دارای خصوصیات و مزایای منحصر به فردی است که از جمله آن می توان به انعطاف پذیری، ارزانی، مصرف انرژی کمتر، هماهنگی با ملاحظات زیست محیطی و. . . اشاره نمود. (اشراقی، پارس نیا و حقیقی، ۱۳۹۲: ۱).

در این میان مشهد به عنوان یکی از شهرهای ایران نیازمند توجه به فضاهای شهری می‌باشد که مورد استقبال و بهره‌برداری هر چه بیشتر شهروندان قرار گیرد. منطقه یازده شهرداری مشهد با توجه به موقعیت جغرافیایی آن در سطح شهر یکی از محدوده های مناسب برای سکونت می باشد. اما وجود پارک ملت به عنوان یکی از مهم ترین کانون‌های گردشگری با عملکردی شهری و بافت‌های تجاری موجود در آن سبب رفت وآمد بیش از حد اتومبیل‌ها در محلات این منطقه به خصوص در محله آزادشهر، شده و موجب کاهش سرزندگی و افزایش آلودگی هوا و آلودگی صوتی شده و در نهایت نارضایتی افراد پیاده و ساکنان را در برداشته است. به همین دلیل برنامه ریزی در راستای پیاده مدار نمودن محلات شهریِ نام برده، زمینه را برای بهبود سلامت جسمی-روانی شهروندان و افزایش زیست پذیری و سرزندگی در محلات مهیا می‌سازد و به توسعه پایدار شهر می انجامد.

## اهداف پژوهش

هدف اصلی این پژوهش سنجش پیاده مداری محلات ناحیه یک منطقه ۱۱ شهرداری مشهد با تأکید بر رویکرد زیست پذیری می باشد.

### هدف اصلی تحقیق:

**هدف خُرد (شماره ۱):** دستیابی به مؤلفه های پیاده‌مداری در محلات شهری باتأکید بر رویکرد زیست پذیری

**هدف خُرد (شماره ۲):** سنجش و ارزیابی ویژگی های محلات ناحیه یک منطقه ۱۱ شهرداری مشهد بر اساس مؤلفه های پیاده مداری محلات شهری با تاکید بر رویکرد زیست پذیری

**هدف خُرد (شماره ۳):** ارائه راهکار های مطلوب در جهت افزایش پیاده مداری محلات ناحیه یک منطقه ۱۱ شهرداری مشهد با تأکید بر رویکرد زیست پذیری

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

## اهمیت و ضرورت تحقیق

یکی از تحولات اخیر در گرایش های جدید شهرسازی جهان، توجه به حرکت پیاده و نیازهای آن به عنوان یک موضوع فراموش شده مهم شهری است. امروزه تأکید بیش از حد بر حرکت سواره و حل مسایل مختلف آن و غفلت از ساماندهی و برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده، یکی از نقایص شهرسازی معاصر محسوب می‌شود. (یدی همدانی، کاکاوند و آهنی، ۱۳۹۰: ۲). در ایران با سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری، برنامه ریزی و طراحی شهری روز به روز از مقیاس و نیاز انسان پیاده دور شده و در نتیجه از ارزش ها و جاذبه های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته شده است. (رفیعیان، صدیقی و پورمحمدی، ۱۳۹۰: ۴۲). بنابراین با توجه به محدودیت منابع انرژی و وجود آلودگی های گوناگون ناشی از حمل و نقل، توجه به حمل و نقل پایدار شهری بسیار ضروری است. جنبش گسترش فضاهای پیاده، نه تنها سیمای کالبدی شهرها را عوض کرده، بلکه تغییرات نوینی در کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی و فرهنگ مردم به وجود آورده است. درمیان کلیه سفرهای انجام شده دریک شهر، سفرهای پیاده همیشه مهم ترین روش انجام سفر بوده وخواهد بود. پیاده‌روی بخشی از انجام تمامی سفرهای روزانه شهروندان است. لذا عابرین پیاده می بایستی به عنوان عنصر اصلی سیستم های حمل و نقل درون شهری در طراحی ها مد نظرقرار گیرند. (پاکزاد، ۱۳۹۰: ۲۷۲).

با توجه به اینکه پیاده مداری شرط لازم برای داشتن شهری زیست پذیر است، همگرایی با تحولات جهانی توسعه شهری، خلق مراکز شهری و محلاتی که زمینه برخوردهای اجتماعی کوتاه و گذرا را فراهم آورده، فضایی که موجب تشویق و ترویج پیاده روی و کاهش اثرات منفی ترافیک بر سلامت انسان گشته است. با توجه به آنچه گفته شد توجه به پیاده و اتخاذ رویکرد پیاده مداری که موجبات زیست پذیری هر چه بیشتر محلات شهری می‌شود یکی از مهترین موضوعاتی که برای بالابردن کیفیت محلات شهری می بایست مورد توجه قرار گیرد. لذا کاربست این موضع در محلات شهری نظیر محلات واقع شده در ناحیه یک شهرداری منطقه ۱۱ مشهد؛ که توجه به نقش عابر پیاده در آن کمتر به چشم می خورد- موجبات افزایش سرزندگی محیطی و رضایت شهروندان را در پی خواهد داشت.

## سوالات و فرضیات تحقیق:

**سوال اصلی تحقیق:** وضعیت محلات ناحیه یک منطقه ۱۱ شهرداری مشهد از لحاظ پیاده مدار بودن با تاکید بر رویکرد زیست پذیری چگونه است؟

## سوالات فرعی:

ـ مولفه های پیاده مداری محلات شهری با تاکید بر رویکرد زیست پذیری کدامند؟

ـ چه راهکارهایی جهت افزایش پیاده مداری محلات ناحیه ۱ منطقه ۱۱ شهرداری مشهد می‌شود؟

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

## ادبیات و مبانی نظری تحقیق:

پیاده روی و دوچرخه سواری روشهای پایدار حمل ونقل هستند .همهٔ سفرها، چه کوتاه چه طولانی همراه با پیاده روی هستند به دلایل متعدد پیاده روی ودوچرخه سواری روش ایده آلی برای سفرهای درون شهری هستند زیرا هیچگونه آلودگی هوا یا صدا ایجاد ننموده و انرژی مورد نیاز مستقیماً توسط فرد تأمین می شود؛ بعلاوه اینکه این روش کاملاً اقتصادی بوده و هزینه ای کمتر از حمل ونقل عمومی در بردارد، در بسیاری از آمد و شد های شهری در صورت وجود فضای مناسب و مطلوب، حرکت پیاده جایگزین مطلوبی در برابر حرکت سواره است که خود می تواند به کاهش گره های ترافیکی شهر کمک نماید (کاشانی جو، ۱۳۸۹: ۳۴-۴۱).

در عصر حاضر و با طرح مفهوم توسعه پایدار، تشویق به حرکت پیاده و ایجاد پیاده راها و تسهیلات مرتبط با آن بیشتر مورد توجه قرار گرفته و در بسیاری از کشورها پیاده روی و دوچرخه سواری به عنوان یکی از مؤلفه های مهم پایداری مطرح و به شکلی جدی مورد توجه قرار گرفته است (یزد چی، ۱۳۸۹: ۱). در گذشته عابر پیاده به عنصر تعیین کننده در برنامه ریزی و طراحی فضاهای شهری تلقی می‌شد؛ (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۰).

با شروع انقلاب صنعتی در قرن نوزدهم میلادی در اروپا و اختراع اتومبیل که یکی از نقاط عطف زندگی بشری بوده و با رشد و دسترش سریع شهرها همراه بود، دگرگونی‌هایی در همه جنبه‌های زندگی انسان حاصل گردید و به مرور فرد پیاده جایگاه و اولویت خود را در فضاهای شهری از دست داد. (قریب، ۱۳۸۳: ۱۸) و (احمدی، حبیب، ۱۳۸۷: ۱).

پیدایش دیدگاه منطقه بندی کاربری ها نیز، موجب افزایش فاصله ها و کاهش نقش فرد پیاده در فضای معابر شد و همه چیز مقهور سرعت جابه جایی وسیلهٔ نقلیه موتوری گردید. به این ترتیب عنصر اصلی سازندهٔ شهر یعنی انسان، مجبور به نفس کشیدن در معابر آلوده، پر سروصدا و مملو از اتومبیل شد. (پورمختار، ۱۳۹۲: ۹۲).

در سه دهه اخیر، درنتیجه چیرگی خودرو بر وجوه مختلف زندگی انسان و اوج گیری و حادشدن مشکلات شهری فوق واکنش گسترده ای علیه سلطه حرکت موتوری و کاهش تحرکات پیاده در جهان به وجود آمده است. در این زمینه، بازیابی و توسعه فضاهای پیاده درسطح شهرها و به رسمیت شناختن و اولویت قائل شدن برای عابرین پیاده به عنوان عناصر درجه اول شهری به یکی از محورهای برنامه ریزی و طراحی شهری بدل شده که از آن به عنوان "جنبش پیاده گستری" یاد می شود. به ویژه با آغاز هزاره سوم ضرورت رویکرد مجدد به حرکت پیاده به عنوان سالم ترین، اقتصادی ترین و پویاترین روش جابجایی و حمل و نقل درون شهری مورد توجه جدی کارشناسان و مدیران امور شهری قرار گرفته است. (کاشانی جو، ۱۳۸۹: ۴۱-۴۰).

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

از طرف دیگر گسترش فیزیکی شهرها سبب وابستگی شهروندان به وسایل نقلیه شخصی برای جابه جایی در سطح شهر به منظور برآورده ساختن نیازمندی‌های خود شده است. این مساله در شهرهای بزرگ که تخصصی شدن حوزه های شهری در عرضه خدمات و کالاها بیشتر به چشم می‌خورد سبب جدایی گزینی کاربری‌ها و اجتناب ناپذیری مردم در استفاده از وسایل نقلیه شده است. چنین روندی علاوه بر ایجاد مشکلات زیست محیطی، افزایش هزینه‌های مدیریت شهری و افزایش مصرف سوخت‌های فسیلی، تاثیراتی منفی نیز بر کیفیت زندگی شهروندان خواهد گذاشت. (حبیبی، حقی و صداقت نیا، ۱۳۹۳: ۲).

**تجزیه و تحلیل مطالعات دسترسی (ماخذ: نگارندگان)**

| نقاط قوت | نقاط ضعف | تهدیدها |
|---|---|---|
| تعدد دسترسیهای سواره اتوبوس مینی بوس، تاکسی که به محور منتهی می‌شوند.<br><br>شیب مناسب محور در طول برای پیاده روی. | کمبود پارکینگ عمومی و خصوصی عدم وجود ظرفیت کافی پارکینگها و در نتیجه سر درگمی مراجعه کنندگان از یک پارکینگ به دیگری برای یافتن جای خالی.<br>عدم مکانیابی مناسب مبلمان شهری و اشغال عرض مفید پیاده روها توسط این نوع مبلمان و نیز موتورسیکلتها.<br>عدم وجود قدرت اجرایی قوی در اعمال قوانین ترافیکی در محور و وجود پارکهای حاشیه ای غیر قانونی در محور.<br>ایجاد معضلات ترافیکی ناشی از تداخل تردد پیاده و حرکت سواره و عدم رعایت حرمت عابر پیاده.<br>جذب بالای سفرهای شهری به دلیل تنوع و تعدد کاربریهای شهری. | کیفیت نامناسب زیست محیطی آلودگی هوا، صوتی و بصری<br>عدم وجود ایمنی و امنیت برای عابرین پیاده موجود در محور و بروز تصادفاتی که عابر پیاده درگیر می باشد بدلیل تداخل ترافیک پیاده و سواره<br>اهمیت به تردد سواره که سطح وسیعی از محدوده را به خود اختصاص داده است، از خصلت تفریحی–فراغتی این مکان بشدت کاسته است.<br>نبود پارکینگ و ایجاد مشکلات مختلف حمل و نقل برای مردم وکسبه. |

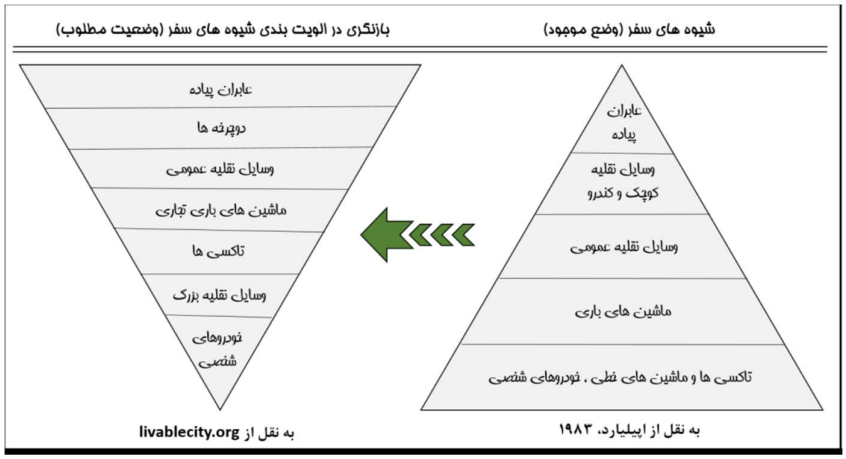
## مفهوم و پیشینه پیاده مداری

### پیاده مدارکردن عبارتست:

از ایجاد خیابان‌ها یا فضاهای رها از آمد و شد سواره .جاده لندن در نورویچ اولین خیابانی در انگلستان بود که بر روی ترافیک سواره بسته شد و در سال ۱۹۵۷ پیاده مدار گردید. هنگامی که درسال ۱۹۷۱ اولین مکان عمومی در سیدنی استرالیا به منظور صرف استفاده عابران پیاده اختصاص یافت، سیاستمدار محلی مسئول این امر (لئوپورت که خودش را به عنوان وزیر عابران پیاده نامید) همواره برگفتن این جنبه

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

مثبت تأکید داشت که آن خیابان برای عابران پیاده باز شده بود و نه اینکه بر روی آمد و شد سواره بسته گردد. (**Cowan. 2005: 285**). این روش کاملاً اقتصادی بوده و هزینه ای کمتر از حمل و نقل عمومی در بردارد. در بسیاری از آمد و شدهای شهری در صورت وجود فضای مناسب و مطلوب، حرکت پیاده جایگزین مطلوبی در برابر حرکت سواره است که خود می‌تواند به کاهش گره‌های ترافیکی شهر کمک نماید (اکشانی جو، ۱۳۸۹: ۳۴-۴۱). یادآور می‌شود که در صورتی که خودروها مزاحم آمدو شد آزاد عابران پیاده شوند، مشکل ساز خواهند بود و اگر خودروها با سرعت پایین حرکت کنند و ترافیک عبوری نیز به پائین ترین حد ممکن کاهش یابد.




**شکل ۱: جایگاه و سهم عابر پیاده در نظام حمل ونقل( معینی، ۱۳۸۵: ۱۱)**

### اهداف راهبردی در ساماندهی فضاهای پیاده

اهداف راهبردی برنامه ریزی و طراحی پیاد ه به پنج گروه ذیل تقسیم می‌شوند:

ـــ **بهبود مد یریت ترافیک:** تحرک رفت و آمد در مراکز شهری، تشویق استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی، دگرگونی در الگوی رفت و آمد، توسعه پار یکنگهای عمومی.

ـــ **بهبود سیمای کالبدی شهر:** ساماندهی فضاهای حرکت پیاده، یکی از ابزارهای مؤثر جهت بهسازی سیما و منظر شهری محسوب می‌گردد.

ـــ **بهبود محیط زیست شهری:** کاهش منابع آلودگی هوا و صدا، افزایش ایمنی، توسعه فضاهای سبز و باز، کاهش تراکم و ازدحام، آرام سازی محله های مسکونی و غیره.

ـــ **بهبود وضع خرید و خدمات:** ساماندهی پیاده راه ها یکی از عوامل مؤثر در رونق مراکز خرده فروشی سنتی و جدید و دسترسی آسان به خدمات جزئی ولی ضروری محسوب می‌شود.

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

ـ **تقویت زند گی اجتماعی و فرهنگی:** گسترش پیاده راه ها، زمینه ای برای بالا بردن روابط، تعاملات و سطح کیفیت زندگی اجتماعی درفضاهای شهری به حساب می آید (مهدی زاده، ۱۳۷۹: ۱۶).

| ردیف | نام محور پیاده | شهر | سال | اهداف |
|---|---|---|---|---|
| ۱ | استاد شهریار | تبریز | ۱۳۷۳ | مکلفی برای خرید، گردش و تفریح |
| ۲ | زند | شیراز | ۷۶-۷۸ | تسهیل ترافیک عبوری منطقه |
| ۳ | چمران | شیراز | - | تنوع کاربریها و استفاده از المانهای سمبلیک |
| ۴ | جنت | مشهد | ۱۳۷۸ | انتقال بار ترافیک سواره / کفسازی / تنوع در مبلمان شهری / بهبود سیمای بصری |
| ۵ | تربیت | تبریز | ۱۳۷۱ | حذف ترافیک سنگین و عملکرد تجاری- تفریحی |
| ۶ | قلعه سنگی | تبریز | - | کاهش ازدحام سواره- امنیت عابرین پیاده |
| ۷ | کوچه مروی | تهران | ۸۳-۸۴ | تسهیل رفت وآمد شهروندان و ارتقاء امنیت / بهبود سیما و ساماندهی کالبدی نما و جداره |
| ۸ | صف (سپهسالار) | تهران | - | احیاء محورهای فرهنگی، تاریخی/ کف سازی، مبلمان شهری ویژه و نورپردازی معابر |
| ۹ | پانزده خرداد | تهران | ۹۰-۹۱ | ساخت مبلمان شهری پتیدار در برابر ضربه وفشار/ طراحی زیر ساختهای شهری |

**جدول۱. نمونه هایی از تجارب پیاده راه در داخل کشور: ماخذ:نگارندگان.**

**مؤلفه های محیط پیاده مدار**

**۱. عرض پیاده رو:** یک پیاده رو برای تأمین ۴حوزه (لبه، مبلمان، عبور و جداره) باید دارای پهنای کافی باشد.

۲. **دسترسی به کاربری‌های مطلوب:** یک محله پیاده مدار موفق باید دارای اختلاطی از کاربری‌های مکمل در فاصله ای قابل دسترسی باشد.

**۳. دسترسی مناسب معلولین و ناتوانان جسمی:** اتخاذ تدابیر ویژه ای برای حق د سترسی یکسان معلولین درتردد آزاد و ایمن.

**٤. تسهیل عبور از عرض خیابان:** شیوه های کوتاه نمودن فواصل در تقاطع ها، تأمین عبوری ایمن از عرض معابر و ایجاد یک ارتباط بصری قوی در نزد عابرین پیاده ای که قصد گذر از عرض یک خیابان را دارند باید مورد توجه قرار گیرد.

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

۵. **فواصل پیاده معقول:** مسافت پیاده ای که به راحتی بتوان آن را از مبدا تا مقصد طی کرد، از ۳۶۵ تا ۶۱۰ متر یا معادل ۵ تا ۱۰ دقیقه پیاده روی است.

٦. **مقیاس:** زیرساختهای یک محیط پیاده از قبیل علائم، محوطه آرایی و کفسازی باید علاقه بصری را در افراد پیاده ایجاد کرده و دارای تناسبات انسانی باشند.

۷. **امنیت:** ایمنی پیاده تا حد زیادی تحت تأثیر شدت و کیفیت نور پردازی فضا قرار دارد .در مسیرهای دوچرخه و پیاده (خصوصا در تقاطع ها و پارکینگ دوچرخه بایستی شدت نور متناسب با استاندار های لازمه باشد). **(Litman, 2011, 68)**

۸. **جذابیت بصری و هویت اجتماعی:** طراحی مناسب باید سه عنصر صمیمیت، هویت و زیبایی را در فضاهای باز همگانی ارتقاء دهد.

۹. **اقلیم:** محل و جهت گیری ساختمانها، درختان و عناصر معماری قادرند از طریق ایجاد سایه و حفظ افراد از باران ها و باد های فصلی، دعوت کنندگی حوزه های پیاده را افزایش دهند .

۱۰. **سر و صدا و کیفیت هوا:** حریم بین معبر سواره و پیاده به حفظ عابرین از محیط نامطلوب سواره کمک می نماید.

۱۱. **پارکینگ مناسب**: برنامه ریزی و طراحی دقیق تسهیلات مربوط به پارکینگ م تواند آثار منفی آن بر عابرین را به حداقل رسانده و در عین حال دسترسی مناسب سواره را نیز تأمین نماید (بصیری، ۱۳۸۸: ۱۱).

۱۲. **مسایل (محدودیت‌ها):** مشکلات ترافیک سواره و پیاده، سرریز شدن ترافیک پیاده به خیابان و تداخل آن با ترافیک سواره، کمبود پارکینگ متناسب با نیاز مراجعه کنندگان.

## سوابق و پیشینه پژوهش

### پژوهش‌های داخلی

طبرسا و حاجیها، ۱۳۹۵ در مقاله ای تحت عنوان خلق فضاهای با کیفیت شهری پیاده مدار با رویکرد مکان سازی، با استفاده از تکنیک‌های طراحی شهری به بررسی وضع موجود خیابان شهرداری در منطقه یک شهر تهران پرداخته اند و سپس با استفاده از قوانین مکان سازی، اسناد هدایت طراحی شهری متناسب با خیابان مذکور به صورت طرح نهایی ارائه نموده اند.

صیامی وهریوندی، ۱۳۹۶ در مقاله سنجش قابلیت پیاده پذیری معابر شهری مبتنی بر روش چیدمان فضا (مطالعهٔ موردی: منطقهٔ ۹ شهرداری مشهد) با استفاده از روش تحلیلی توصیفی مبتنی بر رویکرد توسعه ای است و نیز روش چیدمان فضا نشان داد میزان تمایل به پیاده روی در محورهای با متوسط ارزش هم پیوندی بالا، دارای پتانسیل بیشتری برای پیاده روی و پیاده پذیری است.

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

در پژوهشی دیگر تحت عنوان "راهبردهای طراحی محلات دوستدار پیاده محله چهنو منطقه ۶ شهر مشهد" حسین نژاد و ترکمن نیا، ۱۳۹۲، شناخت پتانسیل‌ها و محدودیت‌های پیاده روی محله چهنو و ارائه راهکارها و سیاست‌هایی جهت حل محدودیت‌ها و تقویت فرصت های پیاده روی این محله با تاکید بر الگوی تحلیلی **swot** پرداختند. در پژوهش صداقتی و فارسی تحت عنوان " طیفسنجی سرزندگی در بافتها و محلات شهری با تلفیق رویکردهای توسعه ی پایدار، رشد هوشمند و نوشهرگرایی و کاربرد مدل الکتر (نمونه‌ی موردی: محلات شهر مرودشت) با روش تحلیلی- پیمایشی و مبتنی برمنابع اسنادی و پرسشنامه‌های محقق به طیف سنجی و سنجش ابعاد سرزندگی در بافت ها و محلات شهر مرودشت پرداخته اند.

در مقاله ای توسط ایراندوست، عیسی لو و شاهمرادی(۱۳۹۴) تحت عنوان «شاخص زیست پذیری در محیط‌های شهری مطالعه موردی بخش مرکزی شهر مقدس قم» هشت معیار برابری، انسجام اجتماعی، استطاعت پذیری واقعی مسکن، پیاده روی، کیفیت آب، کیفیت هوا و وضعیت صدا مورد بررسی قرار گرفته است. (ایراندوست، عیسی لو و شاهمرادی، ۱۳۹۴).

اسدآبادی (۱۳۹۳) در پایان نامه کارشناسی ارشد خود با عنوان «قابلیت زیست پذیری شهرها در راستای توسعه پایدار شهری مطالعه موردی: کلان شهر تهران» به بررسی زیست پذیری کلان شهر تهران در راستای توسعه پایدار پرداخته است. نتایج این پژوهش حاکی از این است که زیست پذیری کلان شهر تهران در هر سه بعد اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی درحد متوسط به پایین ارزیابی شده و با این روند کنونی به سمت توسعه پایدار پیش نخواهد رفت. (رشیدی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۶۴-۱۶۳). بندرآباد و احمدی نژاد(۱۳۹۳) در مقاله خود تحت عنوان«ارزیابی شاخص‌های کیفیت زندگی با تاکید بر اصول شهر زیست پذیر در منطقه ۲۲ تهران» با توجه به چارچوب نظری حاصل از اشتراک قلمروهای کیفیت زندگی و شهر زیست پذیر، میزان زیست پذیری شهرک گلستان را با استفاده از مدل تاپسیس، در دو بعد عینی و ذهنی در قلمروهای اجتماعی، اقتصادی، کالبدی وزیباشناختی، دسترسی و حمل ونقل و خدمات شهری مورد بررسی قرار داده اند. (بندرآباد، احمدی نژاد، ۱۳۹۳).

## پژوهش‌های خارجی

در مقاله ای توسط منتیرو و همکاران (۲۰۱۲) با عنوان «پیشنهاد شاخص برای ارزیابی فضاهای شهری» به ارائه شاخص‌هایی برای ارزیابی فضاهای شهری در ارتباط با کاربران پیاده و دوچرخه پرداخته اند و با ارزیابی و مرور شاخص های پژوهش های آکادمیک، آن ها را در یک دسته بندی جدید و تحت عناوینی همچون تنوع و انتخاب، آسایش و راحتی، فرم و کالبد، تمایز و تشخیص، ملاحظات زیست محیطی و دسترسی قرار داده اند. در واقع هدف این پژوهش ارائه شاخص هایی برای ارزیابی از عناصر فضاهای شهری با توجه به عابر پیاده و دوچرخه سوار برای دسترسی به ایستگاه های حمل ونقل عمومی است.

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

هونگ و همکارانش (۲۰۱۰) در مقاله ای با موضوع «پیمایش پیاده مداری درهنگ کنگ»، به عنوان یک مطالعه جامع در راستای کمک به برنامه ریزان جهت آگاه شدن از شرایط پیاده روی در شهر و شناساندن‌کم وکاستی های مربوط به پیاده‌روها است. دراین پژوهش ازمعیارهای جهانی پیاده مداری (**GWI**) و بانک توسعه آسیا-هوای پاک برای شهرهای آسیایی (**CAI-ASIA**) پس ازبومی سازی آن‌ها با شرایط هنگ کنگ استفاده شده است. این مطالعه نشان دادکه تنها۵۰ درصد مردم از وضعیت فعلی راضی بوده و افراد ناراضی، بهبود روشنایی خیابان ها، پاکیزگی، ایجاد سایه بان، عریض سازی پیاده روها، کاهش ترافیک، حذف موانع برسر راه عابران و افزایش نشانه ها در تقاطع ها را ضروری دانسته اند. پرداخته است. در این پژوهش اختلاط و تنوع کاربری ها و پیوستگی مسیرهای پیاده بیشترین تاثیر را بر پیاده مداری محلات داشته است.

## معرفی محدوده و قلمرو پژوهش و بیان دلایل انتخاب

شهر مشهد دومین کلانشهر و بزرگترین شهر مذهبی ایران، به برکت وجود مرقد شریف هشتمین امام شیعیان جهان، پیشینه‌ای ۱۲۰۰ ساله دارد. وسعت این شهر حدود ۳۰۰ کیلومتر مربع و جمعیت آن در سال ۱۳۹۵ حدود ۳ میلیون و ۳۷۳ هزار نفر بوده است.

قلمرو مکانی پژوهش محلات آزادشهر، فرهنگ و سیدرضی (محلات انتخاب شده در ناحیه یک منطقه یازده شهرداری واقع شده اند.) می‌باشد. محلات نام برده نیز از این الگو تبعیت می‌کنند و شبکه معابر شطرنجی بوده و از نفوذپذیری نسبتاً مناسبی برخوردار است. الگوی کاربری در این محلات اغلب به صورت تجاری می‌باشد. پارک ملت نیز به عنوان یکی از مهم ترین کانون‌های گردشگری و عنصر شاخص این منطقه بوده و به دلیل عملکرد شهری و فراشهری آن جاذب جمعیت است و روزانه طیف وسیعی از مردم را به این قسمت از شهر می‌کشاند و لذا تراکم ترافیک سواره و پیاده و نیز جلوگیری از تداخل این دو اجتناب ناپذیر می‌باشد. رفت وآمد بیش از حد اتومبیل‌ها در این محلات به خصوص در محله آزادشهر، موجب کاهش سرزندگی و افزایش آلودگی هوا و آلودگی صوتی شده و در نهایت نارضایتی افراد پیاده را در برداشته است. به همین دلیل برنامه‌ریزی در راستای پیاده مدار نمودن محلات شهریِ نام برده، زمینه را برای بهبود سلامت جسمی-روانی شهروندان و افزایش زیست پذیری و سرزندگی در محلات مهیا می‌سازد و به توسعه پایدار شهر می انجامد.

## روش شناسی پژوهش

این مقاله به روش توصیفی و با تکیه برروش تحلیل داده‌های ثانویه (اسنادی) با کمک چک لیست و داده‌های میدانی مورد نگارش قرار گرفته است. همچنین شیوه‌های دستیابی به اطلاعات نیز عمدتاً گردآوری اسناد کتابخانهای و برداشت میدانی است.

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

## روش و فرآیند جمع آوری اطلاعات:

برای تدوین یک کار پژوهشی و تحقیق مسلما نیاز به اطلاعات و آمار است و ممکن است که در این زمینه اطلاعات کتابخانه ای کافی باشد ولی در مورد پژوهش‌های شهری نمی‌توان تنها به مطالعات کتابخانه ای اکتفا کرد زیرا شهرسازی رابطه انسان با محیط است و کارهای مطالعاتی در مورد آن تحقق نمی پذیرد مگر اینکه شخص محقق مسائل را نزدیک لمس کرده باشد. بنابراین در این تحقیق از پرسشنامه و مصاحبه عمیق بهره گرفته شده است و افرادی که مد نظر این پژوهش هستند کارشناسان، ساکنین و کاربران منطقه هستند. ابزار و روش‌های گردآوری اطلاعات به صورت مطالعات کتابخانه ای و اسنادی و تئوریک می باشد که با مراجعه به منابع مختلف از قبیل کتابخانه، میدانی، مشاهده ای، عکس برداری، پایگاه های اینترنتی، آمار و اطلاعات شهرداری، مرکز پژوهش شورای اسلامی و. . . اطلاعات جمع آوری گردیده است. روش‌های جمع‌آوری اطلاعات به‌طورکلی به دودسته بزرگ تقسیم می‌شوند، روش‌های کتابخانه‌ای و روش‌های میدانی. روش‌های کتابخانه‌ای بسته به نوع سند و موضوع تحقیق ممکن است با استفاده از فیش یا جدول یا نقشه و کروکی یا فرم‌های شبه پرسشنامه و یا ترکیبی از همه آن‌ها صورت گیرد. روش میدانی نیز شامل مشاهده، مصاحبه، پرسشنامه، آزمون‌ها و روش‌های صوتی –تصویری می‌شود. هرکدام از این روش‌ها و یا ترکیبی از همه آن‌ها بسته به نوع و هدف تحقیق می‌توانند به کار گرفته شوند.

## ابزار و تکنیک های تحلیل اطلاعات:

### منابع کتابخانه‌ای

قوانین، مقررات، ضوابط و دستورالعمل‌های مصوب و مرتبط

مقالات علمی – پژوهشی، **ISI** و ترویجی معتبر داخلی و خارجی در خصوص موضوع تحقیق

کتب و نشریات معتبر، انتشاریافته در خصوص موضوع پژوهش

داده‌های آماری مستند و قابل‌اتکا

سراچه‌های داخلی و خارجی علمی مرتبط با موضوع پژوهش

نقشه طرح جامع و طرح‌های تفصیلی و طرح‌های موضعی، موضوعی

مطالعات میدانی (پرسشنامه، مصاحبه، عکس و. . .)

مشاهدات میدانی

اطلاعات گردآوری‌شده از پرسشنامه مدیران

اطلاعات جمع‌آوری‌شده توسط چک‌لیست‌ها

اطلاعات جمع‌آوری‌شده ناشی از مصاحبه با گروه‌های هدف

اطلاعات کتابخانه‌ای

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

شاخص‌های به‌دست‌آمده از چهارچوب نظری را با استفاده از روش **Spss** و **ANP** رتبه‌بندی کرده و از طرفی با استفاده از روش‌های آماری سنجش میزان همبستگی بین متغیرها متناسب با نوع آن‌ها به تحلیل نتایج منتج از پرسشنامه می‌پردازیم.

آیا در این پژوهش از پرسش نامه استفاده شده است؟ بله

**جدول۱-۱: جمع بندی پژوهش های خارجی و داخلی مرتبط با موضوع پیاده مداری و زیست پذیری**

| نویسندگان | سال | عنوان پژوهش | نتیجه |
|---|---|---|---|
| بون وان | ۲۰۱۳ | ده اصل اساسی برای شهرهای قابل زیست با تراکم بالا مطالعه موردی سنگاپور | برنامه ریزی برای بازسازی و رشد درازمدت، پذیرفتن تنوع، نزدیک کردن طبیعت به مردم، ایجاد فضاهای عمومی، پیاده محوری، تعدیل تراکم با تنوع گزینی و مرزهای سبز، فعال نمودن فضاها برای امنیت بیشتر، تقویت راه حل های نو و بومی، تقویت اصل مشارکت |
| شمس الدین و همکاران | ۲۰۱۲ | نقش محیط پیاده مدار در افزایش زیست پذیری شهری | پیاده رهواری بخشی از اجزای زیست پذیری در ترویج محیط پایدار و ایجاد یک مکان قابل زیست است و یک شهر زیست پذیر، کیفیت دسترسی و ارتباطات در محله ها، مرکز شهر و مناطق شهری را ارتقاء می دهدو بر حمل ونقل پایدار تاکید دارد. |
| منتیرو و همکاران | ۲۰۱۲ | پیشنهاد شاخص برای ارزیابی فضاهای شهری | ارائه شاخص هایی همچون تنوع و انتخاب، آسایش و راحتی، فرم و کالبد، تمایز و تشخیص، ملاحظات زیست محیطی و دسترسی |
| هونگ و همکارانش | ۲۰۱۰ | پیمایش پیاده مداری درهنگ کنگ | دراین مطالعه تنها۵۰ درصد مردم از وضعیت فعلی راضی بوده و افراد ناراضی، بهبودروشنایی خیابان ها، ایجاد سایه بان، عریض سازی پیاده روها، کاهش ترافیک، حذف موانع برسر راه عابران و افزایش نشانه ها در تقاطع ها را |

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | ضروری دانسته اند. |
| دو چازل | ۲۰۱۰ | نگرش سیستمی به زیست پذیری و پایداری | زیست پذیری عبارتست از وضعیت خواسته ها در ارتباط با رضایت از زندگی در یک مکان خاص برای یک فرد و یا یک گروه از افراد در حال حاضر، اما پایداری ظرفیت تحقق خواسته‌ها برای یک فرد یا یک گروهی از افراد در طی زمان است. |
| الحقلا | ۲۰۰۹ | ارزیابی پیاده مداری در رویکرد نوشهرگرایی | در این پژوهش اختلاط و تنوع کاربری‌ها و پیوستگی مسیرهای پیاده بیشترین تاثیر را بر پیاده مداری محلات داشته است. |
| اوینگ و همکاران | ۲۰۰۶ | شناسایی و اندازه گیری کیفیات طراحی شهری مرتبط با پیاده مداری | کیفیات طراحی شهری که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفته عبارتند از: محوطه بصری، مقیاس انسانی، شفافیت، تصویر ذهنی و پیچیدگی. |
| نویل اون و همکارانش | ۲۰۰۴ | پیاده مداری همسایگی و رفتار پیاده روی بزرگسالان استرالیایی | بررسی اثرات خصوصیات فیزیکی محله‌های مسکونی در شهر سیدنی استرالیا: خصوصیات پیاده مداری همسایگی ها با پیاده روی برای رفت وآمد و جابه جایی مرتبط بوده و کیفیت فیزیکی محیط افراد را به پیاده روی برای تفریح تشویق نموده است. |
| مودن و لی | ۲۰۰۳ | پیاده روی و دوچرخه سواری: ارزیابی اثرات زیست محیطی | در این پژوهش بیشتر به شرایط فیزیکی محیط توجه شده وطراحی مناسب مسیرهای‌پیاده روی را مشوق اصلی افزایش پیاده روی‌ساکنین دانسته‌اند. |
| تیبالدز | ۲۰۰۲ | شهرسازی شهروندگرا؛ ارتقای عرصه های همگانی در شهرها و محیط های شهری | کیفیت‌های عمده تقویت کننده حضور انسانی در شهر را قابلیت دسترسی برای همه، آزادی عابرین پیاده، مقیاس انسانی، اختلاط کاربری‌ها و فعالیت‌ها، ایجاد وضوح و محیط های ماندگار می‌داند. |
| گروه واک ۲۱ | ۲۰۰۰ | کنفرانس بین المللی درباره پیاده روی با عنوان | محورهای اصلی کنفرانس، کاهش |

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | واک ۲۱ | اثرات خودرو بر شهر، افزایش پیاده مداری محلات و پایداری بیشتر محلات و شهر بوده است. |
| چارلز لاندری | ۲۰۰۰ | سرزندگی شهری: منبع جدیدی از رقابت شهری | ۹ معیار مؤثر را برای شناسایی یک شهر زیست پذیر بر می شمارد که عبارتند از: تراکم مفید افراد، تنوع، دسترسی، ایمنی و امنیت، هویت و تمایز، خلاقیت، ارتباط و تشریک مساعی، ظرفیت سازمانی و رقابت. |
| مایکل. ای. آرث، | ۱۹۹۹ | نو پیاده گرایی | تمرکز بر کاهش یا حذف اتومبیل در فضاهای شهری |
| لارنس هالپرین | ۱۹۷۰ | نیویورک؛ مطالعه ای بر کیفیت، شخصیت ویژه و معنای فضای باز در طراحی شهری | اولویت حرکت پیاده در فضای شهری، افزایش کیفیت پیاده روی معتقد به ضرورت حذف خودرو و جایگزینی و گسترش سامانه حمل و نقل همگانی تندرو |
| صیامی و هریوندی | ۱۳۹۶ | سنجش قابلیت پیاده پذیری معابر شهری مبتنی بر روش چیدمان فضا (مطالعهٔ موردی :منطقهٔ 9 شهرداری مشهد) | در مقاله سنجش قابلیت پیاده پذیری معابر شهری مبتنی بر روش چیدمان فضا (مطالعهٔ موردی :منطقهٔ ۹ شهرداری مشهد) |
| ایراندوست و همکاران | ۱۳۹۴ | شاخص زیست پذیری در محیط های شهری مطالعه موردی بخش مرکزی قم | هشت معیار برابری، انسجام اجتماعی، استطاعت پذیری واقعی مسکن، پیاده روی، کیفیت آب، کیفیت هوا و وضعیت صدا مورد بررسی قرار گرفته و یافته های پژوهش نشان داد باید سیاست هایی برای تمرکز زدایی فعالیت ها، تغییر در سیاست های توسعه مبتنی بر خودرو محوری، تلاش برای تثبیت ساکنان قدیمی منطقه و. . . اتخاذ شود تا کیفیت زندگی در این بخش از شهر بهبود یابد. |
| تاجیک و پرتوی | ۱۳۹۳ | مدل مفهومی و چارچوب تحلیلی پیاده مداری با تاکیدبررویکرد نوشهرسازی، مطالعه | به مؤلفه هایی همچون: مدیریت شهری کارآمد، تامین امنیت و ایمنی، ارتقای |

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | موردی:فازچهار مهر کرج | کیفیت محیط، کاربری مختلط، دسترسی مناسب، حمل و نقل هوشمند و تنوع اجتماعی در ارائه مدل مفهومی خود اشاره داشته اند. |
| حبیبی و همکاران | ۱۳۹۳ | مقایسه تطبیقی قابلیت پیاده مداری در محلات مسکونی طراحی شده از دیدگاه ساکنین نمونه مطالعاتی: محله هفت حوض و فاز یک شهرک اکباتان در شهر تهران | شش عامل وضعیت امنیت، جذابیت پیاده روی، راحتی پیاده روی، دسترسی به خدمات محلی، وضعیت ایمنی و وضعیت سلامت عمومی به ترتیب بالاترین سهم را در تعریف پیاده مداری در سطح محلات مسکونی دارا بوده و نتایج نشان داد محله هفت حوض دارای شرایط بهتری نسبت به فاز یک اکباتان است. |
| اسدآبادی | ۱۳۹۳ | قابلیت زیست پذیری شهرها در راستای توسعه پایدار شهری مطالعه موردی: کلان شهر تهران | نتایج این پژوهش نشان داد زیست پذیری کلان شهر تهران در هر سه بعد اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی در حد متوسط به پایین ارزیابی شده و با این روند کنونی به سمت توسعه پایدار پیش نخواهد رفت. |
| بندرآباد و احمدی نژاد | ۱۳۹۳ | ارزیابی شاخص های کیفیت زندگی با تاکید بر اصول شهر زیست پذیر در منطقه ۲۲ تهران | میزان زیست پذیری شهرک گلستان را با استفاده از مدل تاپسیس، در دو بعد عینی و ذهنی در قلمروهای اجتماعی، اقتصادی، کالبدی وزیباشناختی، دسترسی و حمل ونقل و خدمات شهری بررسی کرده اند. |
| عیسی لو و همکاران | ۱۳۹۳ | انگاره زیست پذیری رهیافتی نوین جهت ارتقای کیفیت زندگی در جوامع روستایی مطالعه موردی شهرستان قم بخش کهک | نتایج نشان می‌دهد شاخص‌های اقتصادی در میان سایر معیارها، تأثیر به سزایی در تعیین میزان زیست پذیری در نواحی روستایی این بخش داشته است. و رفع چالش‌های اقتصادی و توانمندسازی روستاییان برای بهبود کیفیت زندگی و کاهش تفاوت در شرایط زندگی، اصلی ترین عامل زیست |

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | پذیری سکونتگاه های روستایی به شمار می رود. |
| حاتمی نژاد و ترکمن نیا | ۱۳۹۲ | راهبردهای طراحی محلات دوستدار پیاده، مطالعه موردی: محله چهنو منطقه ۶ مشهد | اهمیت اختلاط کاربری‌ها، پیوستگی فضایی، طراحی در مقیاس انسانی و نحوه جذاب ساختن محیط جهت تشویق پیاده روی بایستی مورد توجه قرار گیرد. نتایج نشان داد که باید بیشتر به ساماندهی وضع موجود محله چهنو پرداخت. |
| شاهیوندی و قلعه نویی | ۱۳۹۲ | بررسی و تحلیل قابلیت پیاده مداری مسیرهای عابر پیاده شهر اصفهان | شاخص‌هایی همچون: امنیت، ایمنی، مبلمان، فعالیت های اجتماعی، دسترسی، حمل ونقل، جذابیت وسرسبزی و مجسمه ها وآثار هنری را در نظر گرفته و جهت تجزیه و تحلیل داده ها از مدل ارزیابی تاپسیس استفاده شد. |
| صرافی و محمدیان | ۱۳۹۱ | امکان سنجی پیاده راه سازی خیابان های مرکز شهر همدان | پیاده راه سازی خیابان های مرکز شهر همدان موجب دسترسی بهتر، زمینه ساز تجدید حیات مدنی، رونق اقتصادی و زیست پذیری می گردد که خیابان های بوعلی و اکباتان بهترین محور برای اجرای طرح پیاده راه سازی می باشند. |
| عباس زادگان و آذری | ۱۳۹۱ | سنجش معیارهای موثر بر ایجاد محورهای پیاده مدار با به کارگیری سیستم اطلاعات مکانی **GIS** و چیدمان فضا | برای ایجاد معابر پیاده مدار پنج معیار پیوستگی و ارتباطات، امنیت، توانایی‌های اقتصادی، هماهنگی با حمل و نقل عمومی و کاربری های سازگار با پیاده راه به کار گرفته شده و برای سنجش مجموعه عوامل مذکور در منطقه ۱۲ شهر تهران، از سیستم اطلاعات مکانی **GIS** و چیدمان فضا استفاده شده است. |
| سلطانی و پیروزی | ۱۳۹۱ | پیمایش قابلیت پیاده مداری محورهای فرهنگی تاریخی مطالعه موردی: محور حافظ شیراز | اولویت بندی نهایی معیارها با استفاده از روابط رگرسیونی بین عوامل به دست آمده و رضایتمندی کلی عابران از وضعیت پیاده مداری محور، امتیازهای |

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | عاملی و میزان نارضایتی افراد از هر معیار صورت پذیرفته. این معیارها شامل: امنیت شخصی، روشنایی، مطبوعیت، کیفیت نگهداری مسیر پیاده و. . . می‌باشد. |
| خراسانی | ۱۳۹۱ | تعیین زیست پذیری روستاهای پیرامون شهری با رویکرد کیفیت زندگی مطالعه موردی: شهرستان ورامین | زیست پذیری را در مقیاس منطقه ای و در سه بعد اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی مورد مطالعه قرار داده است. بعد اقتصادی شامل اشتغال، درآمد، مسکن، امکانات و خدمات زیرساختی؛ و بعد اجتماعی شامل: آموزش عمومی، مشارکت و همبستگی، پیوستگی و تعلق مکانی، امنیت فردی و اجتماعی و تفریحات و اوقات فراغت و در نهایت بعد زیست محیطی در برگیرنده فضای سبز و باز، آلودگی و چشم انداز می‌باشد. نتایج نشان می دهد زیست پذیری در مجموع در این روستاها در شرایط متوسط است. |
| بندرآباد | ۱۳۹۰ | تدوین اصول الگوی توسعه فضا و شکل شهر زیست پذیر مطالعه موردی: مناطق۱، ۱۵ و ۲۲شهر تهران | مولفه های تاثیر گذار بر تغییر ساختار فضایی شهر را شامل سیاست های مدیریت شهری، بستر طبیعی، الگوی تاریخی، فعالیت اقتصاد شهری و ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی به عنوان بنیان های پشتیبانی کننده از یک شکل زیست پذیر شناسایی نموده است. |
| معینی | ۱۳۸۵ | افزایش قابلیت پیاده مداری، گامی به سوی شهر انسانی تر | میزان قابلیت پیاده مداری در فضاهای شهری به امنیت، دلپذیری و جذابیت محیطی، دسترسی، پیوستگی، مسائل فرهنگی- اجتماعی، ارتباط بین کاربری و حمل و نقل و. . . بستگی دارد. |

**(منبع: نگارنده)**

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

## فهرست منابع و مأخذ

ـ اشراقی، مرجان، پارس نیا، احسان، حقیقی شبنم، خیابان های قابل زیست و پیاده مدار رویکردی شاخص محور در سنجش کیفیت زندگی شهری پایدار نمونه موردی: بلوار پیروزی مشهد، کنفرانس بین المللی مهندسی عمران، معماری و توسعه پایدار شهری، تبریز، آذر۱۳۹۲

ـ احمدی، ملیحه، حبیب، فرح، توسعه پایدار شهری با تاکید بر حرکت پیاده در آسیا، علوم و فناوری محیط زیست، دوره دهم، شماره۳، پاییز۱۳۸۷

ـ صیامی و هریوندی، ۱۳۹۶ در مقاله سنجش قابلیت پیاده پذیری معابر شهری مبتنی بر روش چیدمان فضا (مطالعهٔ موردی: منطقهٔ ۹ شهرداری مشهد)

ـ ایراندوست، کیومرث، عیسی لو، علی اصغر، شاهمرادی، بهزاد، شاخص زیست پذیری در محیط‌های شهری مطالعه موردی: بخش مرکزی شهر قم، فصلنامه علمی-پژوهشی اقتصاد و مدیریت شهری، سال چهارم، شماره۱۳، زمستان۱۳۹۴

ـ بندرآباد، علیرضا، احمدی نژاد، فرشته، ارزیابی شاخص های کیفیت زندگی با تاکید بر اصول شهر زیست پذیر در منطقه۲۲ تهران، مجله پژوهش و برنامه ریزی شهری، سال پنجم، شماره۱۶، بهار۱۳۹۳

ـ پاکزاد، جهانشاه، راهنمای طراحی فضاهای شهری درایران، چاپ پنجم، تهران، انتشارات شهیدی، ۱۳۹۰.

ـ پسرک لو، احسان، گیلانی، پیمان، ایجاد شهرهای پیاده مدار با کمک افزایش نفوذپذیری بافت نمونه موردی: محله چیذر تهران، اولین کنفرانس ملی معماری و فضاهای شهری پایدار، مشهد مقدس، آذرماه۱۳۹۲

ـ پورمختار، احمد، بررسی میزان پیاده مداری در خیابان چهارباغ اصفهان و تاثیر آن بر تعامل اجتماعی شهروندان، فصل نامه علمی-پژوهشی مطالعات شهر ایرانی اسلامی، شماره یازدهم، بهار۱۳۹۲

ـ تیبالدز، فرانسیس، شهرهای انسان محور بهبود محیط عمومی در شهرهای بزرگ و کوچک، مترجم حسن لقایی و فیروزه جدلی، چاپ دوم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۷

ـ تاجیک، آرزو، پرتوی، پروین، مدل مفهومی و چارچوب تحلیلی پیاده مداری با تاکید بر رویکرد نوشهرسازی مطالعه موردی: فازچهارمهر شهر کرج، فصل نامه علمی-پژوهشی مطالعات شهری، شماره۹، زمستان۱۳۹۲

ـ حاتمی نژاد، حسین، ترکمن نیا، نعیمه، راهبردهای طراحی محلات دوستدار پیاده، فصلنامه چشم انداز جغرافیایی در مطالعات انسانی، شماره ۲۴، پاییز ۱۳۹۲

ـ حافظ نیا، محمدرضا، مقدمه ای بر روش تحقیق در علوم انسانی، چاپ هفدهم، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه ها (سمت)، ۱۳۸۹

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

ـ حبیبی، کیومرث، ارزیابی تجارب جهانی حمل و نقل و سیاست های مداخله در بافت های کهن شهری با تکیه بر پیاده مداری، نشریه علمی-پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره۵، بهار و تابستان ۱۳۹۲

ـ حبیبی، کیومرث، حقی، محمدرضا، صداقت نیا، سعید، مقایسه تطبیقی قابلیت پیاده مداری در محلات مسکونی طراحی شده از دیدگاه ساکنین نمونه مطالعاتی: محله هفت حوض و فاز یک شهرک اکباتان در شهر تهران، نشریه علمی-پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره۸، پاییز و زمستان۱۳۹۳

ـ حیدری سورشجانی، رسول، غلامی بیمرغ، یونس، صادقی، حشمت الله، پتانسیل یابی الگوی پیاده مداری و رشد هوشمند در بافت مرکزی شهرکرد، اولین همایش بین المللی اقتصادشهری، اردیبهشت۱۳۹۵

ـ رضازاده، راضیه، زبردست، اسفندیار، لطیفی اسکویی، لاله، سنجش ذهنی قابلیت پیاده مداری و مؤلفه های تأثیرگذار بر آن در محلات؛ مطالعه موردی: محله چیذر، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۲۸، پاییز و زمستان ۱۳۹۰

ـ رفیعیان، مجتبی، صدیقی، اسفندیار، پورمحمدی، مرضیه، امکان سنجی ارتقاءکیفیت محیط ازطریق پیاده راه سازی محورهای شهری نمونه موردی: محورخیابان ارم بخش مرکزی شهرقم، مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه ای، شماره۱۱، زمستان ۱۳۹۰

ـ رشیدی ابراهیم حصاری، اصغر، موحد، علی، تولایی، سیمین، موسوی، میرنجف، تحلیل فضایی منطقه کلانشهری تبریز با رویکرد زیست پذیری، فصل نامه علمی-پژوهشی فضای جغرافیایی، سال شانزدهم، شماره۵۴، تابستان۱۳۹۵

ـ زبردست، اسفندیار، ریاضی، حسین، تحلیل ارتباط بین قابلیت پیاده مداری محلات وآلودگی هوا مطالعه موردی، نواحی پیرامون ایستگاه های سنجش کیفیت هوا در شهر تهران، فصل نامه علمی-پژوهشی مطالعات شهری، شماره۵، زمستان۱۳۹۱

ـ سلطانی، علی، پیروزی، رضا، پیمایش قابلیت پیاده مداری محورهای فرهنگی تاریخی مطالعه موردی: محور حافظ(شیراز)، نشریه شهر ومعماری بومی، شماره ۳، پاییز و زمستان ۱۳۹۱

ـ سیف الهی فخر، سپیده، لاریمیان، تایماز، معززی مهر طهران، امیرمحمد، تعیین شاخص‌های موثر در خلق مکان‌های امن پیاده مدار جهت ارتقاء تعاملات اجتماعی نمونه موردی: خیابان بهار آزادی محله خاک سفید تهران، نشریه علمی-پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره۵، بهار و تابستان۱۳۹۲

ـ ساسان پور، فرزانه، تولایی، سیمین، جعفری اسدآبادی، حمزه، قابلیت زیست پذیری شهرها در راستای توسعه پایدار شهری(مورد مطالعه: کلانشهر تهران)، فصلنامه علمی-پژوهشی و بین المللی انجمن جغرافیای ایران، سال دوازدهم، شماره۴۲، پاییز۱۳۹۳

ـ ساسان پور، فرزانه، جعفری اسدآبادی، حمزه، اصول و ویژگی های شهر زیست پذیر، اولین همایش ملی جغرافیا، شهرسازی و توسعه پایدار، تهران، اسفند۱۳۹۲

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

ـ شاداب مهر، هومن، امکان سنجی گسترش معابر پیاده در شهر مشهد، چهارمین کنفرانس برنامه ریزی و مدیریت شهری، اردیبهشت۱۳۹۱، مشهد مقدس

ـ شاهیوندی، احمد، قلعه نویی، محمود، بررسی و تحلیل قابلیت پیاده مداری مسیرهای عابر پیاده شهر اصفهان، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی سال سیزدهم، شماره۳۱، زمستان۱۳۹۲

ـ صرافی، مظفر، محمدیان مصمم، حسن، امکان سنجی پیاده راه سازی خیابان های مرکز شهر همدان، فصل نامه آمایش محیط، شماره۲۱

ـ عباس زادگان، مصطفی، آذری، عباس، سنجش معیارهای موثر بر ایجاد محورهای پیاده مدار با به کارگیری سیستم اطلاعات مکانی(**GIS**) و چیدمان فضا، نشریه علمی-پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره۴، بهار و تابستان۱۳۹۱

ـ عیسی لو، علی اصغر، بیات، مصطفی، بهرامی، عبدالعلی، انگاره زیست پذیری رهیافتی نوین جهت ارتقای کیفیت زندگی در جوامع روستایی (مطالعه موردی شهرستان قم بخش کهک)، فصلنامه مسکن و محیط روستا، شماره ۱۴۶، تابستان۱۳۹۳

ـ قریب، فریدون، شبکه ارتباطی درطراحی شهری، چاپ هفتم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۹۰

کاشانی جو، خشایار، بازشناخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری، نشریه هویت شهر، شماره ۶، بهار و تابستان ۱۳۸۹

ـ کاشانی جو، خشایار، پیاده راه ها از مبانی طراحی تا ویژگی های کارکردی، چاپ اول، تهران، انتشارات آذرخش، ۱۳۸۹

ـ کنف لاخر، هرمان، اصول برنامه ریزی(طراحی)ترددپیاده ودوچرخه، قریب، فریدون، انتشارات دانشگاه تهران، تهران، چاپ سوم، ۱۳۹۰

ـ لشکری، الهام، خلج، مهرشاد، سنجش کیفیت محیط شهری با رویکرد مکان محور، چاپ اول، تهران، گنج هنر، ۱۳۹۳

ـ معینی، محمدمهدی، افزایش قابلیت پیاده مداری گامی به سوی شهرهای انسانی تر، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲۷، پاییز ۱۳۸۵

ـ یدی همدانی، مهدی، کاکاوند، الهام، آهنی، سمیه، سنجش کیفیت پیاده راه های شهری در راستای نیل به حمل ونقل انسان محور، یازدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل ونقل و ترافیک، تهران، ۱۳۹۰

__ Al-Hagla Khalid S (2009). Evaluating new urbanism's walkability performance: A comprehensive approach to assessment in Saifi Village, Beirut, Lebanon, Urban Design International, No. 3, Vol. 14, pp. 139-151.

__ Ewing Reid, Handy Susan C, Brownson Ross, Clemente Otto, Winston Emily (2006). Identifying and measuring urban design qualities related to

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]

walkability, Journal of Physical Activity and Health, 2006, Vol. 3, Suppl 1, pp. S223-S240.

__ Hung, W. T. , Manandhar, A. , & Ranasinghege, S. A. (2010). A Walkability Survey in Hong Kong. Conference paper delivered at The 12th International Conference on obility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED) held in Hong Kong on 2-4 June, 2010. Available online at: http://www. Sortclearinghouse. Info/ cgi/ viewcontent. Cgi? Article =1774&context=research

__ Hutabarat Lo, R. (2009). Walkability: What is it? Journal of Urbanism: International reasearch on place making and Urban Sustainability. 2(2), 145-166

__ Landry, C. , (2000): Urban Vitality: A New source of Urban Competitiveness, Prince Claus fund journal, ARCHIS issue Urban Vitality / Urban Heroes.

__ Monteiro Fernanda B, Campos Vânia BG (2012). A proposal of indicators for evaluation of the urban space for pedestrians and cyclists in access to mass transit station, 15th Edition of The Euro Working Group, Paris.

__ Moudon Anne Vernez, Lee Chanam (2003). Walking and bicycling: An evaluation of environmental audit instruments, American Journal of Health Promotion, No. 1, Vol. 18, pp. 21–37.

__ Owen Neville, Cerin Ester, Leslie Eva,Toit Lorinne du, Coffee Neil, D. Frank Lawrence, E. Bauman Adrian, Hugo Graeme, E. Saelens Brian, F. Sallis James (2007). Neighborhood walkability and the walking behavior of Australian adults, American Journal of Preventive Medicine.

__ Ottawa county planning commission, (2004): Ottawa county urban smart growth, planning and grants department.

__ Pikora Terri, Giles-Corti Billie, Bull Fiona, Jamrozik Konrad, Donovan Rob (2003). Developing a framework for assessment of the environmental determinantsof walking and cycling, Social Science & Medicine, Vol. 56, pp. 1693-1703.

__ Tibbalds F (2002). Making People-friendly Towns: Improving the Public Environment in Towns and Cities, The University of Michigan.

__ Wood Lisa D, Frank Lawrence, Giles-Corti Billie (2010). Sense of community and its relationship with walking and neighborhood design, Social Science & Medicine, Vol. 70, pp. 1381-1390.

__ Wheeler, M. (2001): Planning Sustainable and livability cities, Stephen http://www.walk21.com/

[ Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-31 ]