

جایگاه پیاده محوری در تحقق شهر سالم (نمونه موردی شهر خرم آباد لرستان)

مهدی صفری احمدوند

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، واحد ملایر، دانشگاه آزاد اسلامی، ملایر، ایران.

mahdi.safari52@yahoo.com

چکیده

در دهه های اخیر به دنبال گسترش بی رویه شهرها و اهمیت و نقش روزافزون اتومبیل در شهر، به تدریج نقش عابر پیاده در فضاهای شهری کم رنگ شده است. این امر موجب کاهش سرزندگی فضاهای عمومی و کاهش فضایی مناسب برای تعاملات اجتماعی در شهر شده است. به دنبال ایجاد سرزندگی بیشتر و تبدیل سکونتگاه های شهری به شهرهای انسان محور، بسیاری از شهرها فضاهای بدون وسیله نقلیه ای به نام «پیاده راه» ساختند. خیابان شهدا یکی از خیابان های قدیمی و معروف شهر خرم آباد است که در نقطه تلاقی مراکز تجاری تفریحی واقع شده است. روش تحقیق به کار رفته در این پژوهش بر اساس هدف (توسعه ای- کاربردی) و براساس ماهیت (توصیفی- تحلیلی) است. در نهایت برای تجزیه و تحلیل اطلاعات و ارائه استراتژی های مناسب جهت پیاده مداری خیابان شهدا از روش تحلیلی SWOT منظور از شهر سالم، و تکنیک دلفی با حجم نمونه ۲ نفر از کارشناسان امور شهری در شهر خرم آباد استفاده شده است نتیجه این پژوهش نشان داده شده است نتایج به دست آمده از ارزیابی ماتریس عوامل داخلی (IFE) نمره کل بدست آمده برابر با ۱/۳۲ و نمره وزن کل ماتریس خارجی (EFE) برابر با ۳/۳۳ می باشد. با توجه به نتایج بدست آمده از احداث پیاده راه در محورهای شهری خیابان شهدا شهر خرم آباد در موقعیت انطباقی (WO) قرار دارد و بایستی از توانمندیها، پتانسیلهای موجود و برنامه ریزی اجرای پیاده راه سازی محور شهدا شهر خرم آباد می توان، باعث رشد اقتصاد شهر، مقیاس انسانی در فضای شهری، امکان ایجاد تسهیلات گذران اوقات فراغت در مسیر پیاده راه باز زنده سازی خاطرات تاریخی در پیاده راه و غیره می شود همچنین به ارتقاء تعاملات اجتماعی توسعه پایدار دست خواهیم یافت. محیطی اجتماعی و کالبدی با امکاناتی است که انجام تمامی فعالیتهای زندگی را، با سهولت و کارایی مطلوب امکانپذیر میسازد. در محلات قدیمی به دلایل مختلفی از حداکثر توان این ظرفیتهای و امکانات استفاده به عمل نمی آید و در اثر گذشت زمان دچار اختلال می شوند. در بدو امر به کندوکاوی در ارتباط با شهر سالم و ابعاد و عناصر آن پرداخته شده است. راهکارهای پیشنهادی در راستای رسیدن به محوری سالم و تزریق کاربری هایی با مقیاس محله و سازگار با بافت مسکونی، آرام سازی معابر، حفظ و نگهداری بناهای تاریخی محور و اولویت دادن به حرکت پیاده می باشند. خیابان شهدا یکی از خیابانهای قدیمی و معروف شهر خرم آباد است که در نقطه تلاقی مرکز تجاری تفریحی واقع شده است. روش تحقیق به کار رفته در این پژوهش بر اساس هدف (توسعه ای- کاربردی) بر اساس ماهیت (توصیفی- تحلیلی) است. در نهایت برای تجزیه و تحلیل اطلاعات و ارائه استراتژی های مناسب جهت پیاده مداری خیابان شهدا از روش تحلیلی SWOT و تکنیک دلفی با حجم نمونه ۲۰ نفر از کارشناسان امور شهری در شهر خرم آباد استفاده شده است. نتیجه این پژوهش نشان داده است نتایج

بدست آمده از ارزیابی ماتریس عوامل داخلی (IFE) نمره کل بدست آمده برابر با $1/32$ و نمره وزن کل ماتریس خارجی (EFE) برابر با $3/33$ می باشد. با توجه به نتایج به دست آمده از احداث پیاده راه در محورهای شهری خیابان شهدا شهر خرم آباد در موقعیت انطباقی (WO) قرار دارد و بایستی از توانمندیها، پتانسیلهای موجود و برنامه ریزی اجرای پیاده راه سازی محور شهدا شهر خرم آباد می توان، باعث رشد اقتصاد شهر، مقیاس انسانی در فضای شهری، امکان ایجاد تسهیلات گذران اوقات فراغت در مسیر پیاده راه، باز زنده سازی خاطرات تاریخی در پیاده راه، و غیره می شود همچنین به ارتقاء تعاملات اجتماعی توسعه پایدار و نهایتاً محقق شهر سالم دست خواهیم یافت.

واژگان کلیدی: پیاده راه، سرزندگی، شهر خرم آباد، فضاهای عمومی.

مقدمه

فضاهای شهری یکی از بارزترین عرصه های تجلی هویت، فرهنگ و تمدن جامعه شهری است و علاوه بر اینکه تجلیگاه رابطه عملکرد بین انسان و فضاست، از نظر سیاسی، اقتصادی و اجتماعی نیز ارزش والایی دارد (نظری و رضاییگی ثانی، ۱۳۹۰: ۳). در این بین فضاهای پیاده یکی از مهم ترین فضاهای شهری و عرصه های عمومی در شهرهاست، به طوری که جین جکوبز پیاده راهها را فضای عمومی و اصلی شهر و نیز حیاتی ترین عضو آن برمی شمارد. این مهم زمانی بیشتر نمود پیدا می کند که توسعه بی رویه کالبد شهری، افزایش وسایل نقلیه عمومی و خصوصی و زوال محیط زیست آثار زیانباری بر ساختار شهر و در نتیجه سلامت جسمی و روانی شهروندان داشته باشد (نظری و سروری، ۱۳۹۳: ۳). این روند موجب نوعی طردشدگی عابر پیاده در فضای شهری شده است.

در مقابل، اپلیارد اظهار می دارد که نباید کاری کرد مردم به دلیل ناراحتی های ناشی از ترافیک خود را از صحنه خیابان ها خارج سازند. محیط خیابان باید حاوی فضاهایی باشد که مردم بتوانند در آنها بنشینند و گفتگو و بازی کنند (معینی، ۱۳۹۳: ۶۴). بدین ترتیب، در دو دهه گذشته، در مطالعات پویایی شهری توجه بیشتری به بحث پیاده روی شده است و این امر باعث شد توجه سیاست مقابله با شهری غیر استاندارد را به خود جلب کند (دمینگوز و لامیکویز، ۲۰۱۵).

جنبش پیاده گستری در احیای مراکز شهری (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹: ۵۵)، تحلیل مؤلفه های تأثیرگذار بر بهبود فضایی پیاده راه (عباس زاده و تمری، ۱۳۹۲: ۳)، توسعه شاخصهای پیاده روی (آیجاز و پیراویان، ۲۰۱۴) ارزیابی محیط عابران پیاده با توجه به تاد و وی (چیو، ۲۰۱۳) و جزان نشان دهنده اهمیت این موضوع در شهر و توجه به آن در طرح ها و پژوهش های اخیر است. یکی از ویژگیهای فضاهای عمومی (به خصوص خیابان ها)، سرزندگی است که موجب جذب بیشتر عابران پیاده می شود (مونت قامری، ۲۰۱۴). سرزندگی یکی از نیازهای اساسی شهرهاست که با توسعه روند شهرنشینی و آسیب های اجتماعی اهمیت آن روز به روز بیشتر می شود، سرزندگی به معنای حضور و فعالیت فرد در مکان است و هر چه بیشتر افراد در فضا حضور داشته باشند و فعالیت کنند، شهر پویاتر و سرزنده تر خواهد شد (اسکی، ۲۰۱۴). امروزه، تأمین نشاط و سرزندگی شهری به یکی از دغدغه های اصلی نظام های مدیریت شهری به ویژه در کشورهای توسعه یافته تبدیل شده است (گلکار، ۱۳۸۶).

سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری، برنامه ریزی و طراحی شهری را از مقیاسها و نیازهای انسان پیاده دور ساخته و در نتیجه، از ارزش ها و جاذبه های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته است. تداوم چنین روندی باعث شده، حیات مدنی فضاها و تمدن شهری با خطر روبه رو شود (کریمی مشاور و نگین تاجی، ۱۳۹۱). در طول چند دهه اخیر، در اثر حرکت شتابان کشور ما به سوی توسعه کالبد نهرها تغییرات بسیار شدیدی متحمل شده است. در اثر این تغییرات فکرنشده کالدهای بسیاری در شهرهای ما از بین رفته اند. مردم ما فعالیت ها و نیازهایی دارند که دیگر کالبدی برای این فعالیت ها در شهرها وجود ندارد (مرتضوی، ۱۳۹۰).

در چند سال اخیر، در شهر خرم آباد با توجه به اهمیت موضوع پیاده روی و در نظر گرفتن فضای شهری برای انسان، اقداماتی در زمینه پیاده روی و پیاده راه سازی انجام نشده است. راه رفتن یکی از توانایی های بالقوه ذات هر انسانی است که خداوند به همه بشر پس از تولد ارزانی داشته است. 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. شهر سالم، این امکان و فرصت را در اختیار مردم قرار می دهد تا در اجرای همه عملکردهای زندگی اجتماعی و پرورش حداکثر توانایی های بالقوه خود به طور متقابل از یکدیگر حمایت و پشتیبانی کند. امروزه شهرها از اهمیت فزاینده ای برخوردار شده اند. براساس آمار ارائه شده توسط سازمان ملل در آغاز قرن بیست و یکم بیش از پنجاه درصد مردم در شهرها زندگی می کرده اند، از آنجا که نرخ رشد جمعیت شهری ۴ برابر جمعیت روستایی است، پیش بینی می شود که تا سال ۲۰۲۵ تعداد شهرنشینان دو برابر شده و به حدود ۵ میلیارد نفر برسد (۱). شهر سالم از آرمان شهرها متأثر است، و در پی ایجاد مکان های سالم شهری برای زندگی انسان هاست؛ زیرا به دنبال نارضایتی از وضعیت موجود در شهرها مطرح شده و هم از ایده های نوین شهر سازی تأثیر پذیرفته است. از این حیث، نه ایده ای آرمان گرایانه و تخیلی، بلکه ایده ای عملی و اجرایی و تا حدود زیادی جنبه واقع گرایانه دارد (۲). و به عنوان جنبش تغییر اجتماعی عمل می کند.

بیان مسئله

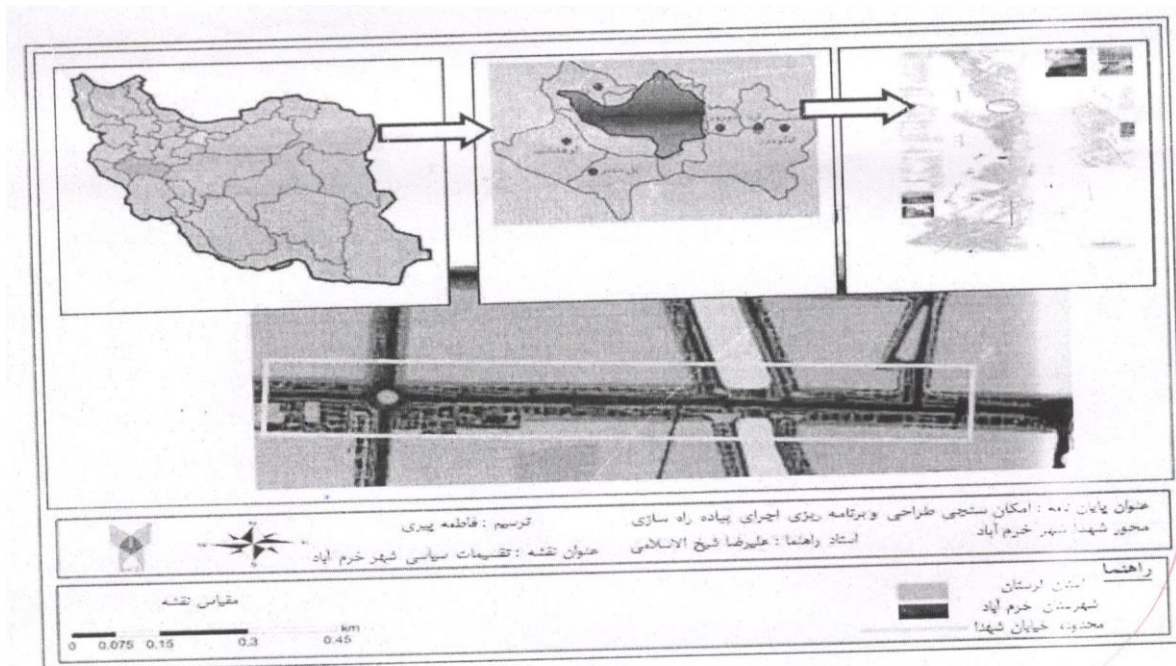
بررسی رشد شهرها در دهه های مختلف نشان می دهد که ترکیبی از تکنولوژی ها و رفتارهای فرهنگی - اجتماعی نوین از یکسو و شیفتگی برنامه ریزان در اتکاء به حرکت سواره و پاسخ گویی به نیازهای برآمده از آن، از سوی دیگر، موجب فراموشی فضاها به ویژه حرکت پیاده در شهر ما شده و سفرهای درون شهری را متعدد و طولانی نموده است (صرافی و محمدیان مصرفهم، ۱۳۹۱)، این روند پیامدهای ناگوار اجتماعی - اقتصادی، زیست محیطی و کالبدی عدیده ای برای شهرها به وجود آورده است. اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاها شهری اتفاق می افتد. در آن صورت نقش فضاها پیاده در تقویت بنیان های اجتماعی و فرهنگی شهر غیر قابل انکار می نماید. حرکت پیاده طبیعی ترین، قدیمی ترین و ضروری ترین شکل جابه جایی انسان در محیط است (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹) پیاده روی هنوز هم مهم ترین امکان برای مشاهده مکان ها و فعالیت ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش ها و جاذبه های نهفته در محیط شهری به شمار می آید. لذا پیاده راه ها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می توانند شور و زندگی را به شهر آورده، مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و در نتیجه، پایداری شهر را تضمین نمایند. از طرف دیگر علاوه بر تعاملات اجتماعی، سلامت جسمی شهروندان نیز از مسائل شهرهای امروزی است. از این رو اخیراً در سطح دنیا برنامه ریزان به طراحی فضاهایی پرداخته اند که فعالیت های فیزیکی شهروندان را افزایش دهد (فوستر و همکاران، ۲۰۱۱). خیابان شهدای شهر خرم آباد واقع در منطقه ۲، یکی از شاهراه های این شهر می باشد که از لحاظ اهمیت اقتصادی و گردشگری در جایگاه ویژه ای قرار دارد. این خیابان در جنوب شرقی خرم آباد واقع شده و از شرق به غرب امتداد یافته است. طول این خیابان حدوداً ۵۰۰ متر و در حد فاصل میدان شهدا تا سه راه شهدا است. خیابان شهدا یکی از محل های پرتردد عابرین پیاده است که تردد خودروها در این معبر باعث شلوغی و بی نظمی و ایجاد مزاحمت و مشکل برای عابرین پیاده نموده است، تأمین روانی شهروندان و تبعات بسیار مثبت اجتماعی را در یک فرآیند فرهنگی دوسویه و غیر مستقیم برای ایجاد رفتارهای منظم و واکنش های مسئولانه در قبال حفظ و پاسداری محیط به دنبال خواهد داشت. تقویت و توسعه خیابان های کمکی اطراف خیابان شهدا یکی از فاکتورهای مورد نیاز برای پیاده رو شدن این خیابان است. پیاده راه ها به دلیل دارا بودن نقش

عملکردی، کالبدی و به خصوص اجتماعی و فرهنگی ویژه، از مهمترین فضاهای شهری و مرکز اصلی خرید، گذران اوقات فراغت و فعالیتهای اجتماعی به شمار می روند. پیاده راه سازی معابر راهکاری است که در اصطلاح به معنای خالی کردن سطح معبر از حضور و عبور خودرو است که تنها به عبور و مرور پیاده ها اختصاص پیدا می کند. در این تعریف، جداره های معبر پیاده به منظور تأمین نیازهای عابر پیاده، تأمین منظری چشم نواز تأمین امکانات مناسب و همچنین دسترسی های لازم طراحی می گردد. رشد و توسعه فعالیت های اقتصادی و تجاری افزایش ایمنی و راحتی عابران پیاده، حضور گسترده مردم در پیاده راه و به دنبال آن رونق کسب و کار از جمله پارامترهای اجتماعی - اقتصادی قابل توجه در طرح پیاده راه سازی خیابان های شهری محسوب می شود. در طرف مقابل از دیدگاه حمل و نقل و ترافیک طرح های پیاده راه سازی می تواند باعث محدودیت دسترسی ها و تغییر ساختار شبکه خیابانی شود. بر این اساس گروه های مختلف ساکنین، شاغلین و مراجعین نظرات متفاوتی در خصوص حذف تردد سواره از معابر شهری خواهند داشت بنابراین پیاده راه سازی معابر موضوعی است که دارای ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، زیست محیطی، ترافیکی و ... است و در امکان سنجی تحقق آن باید مزایا و معایب طرح و جنبه های مختلف آن را مورد بررسی قرار داد که باعث پیچیده شدن مسئله می شود. ایجاد پیاده راه سازی می تواند: جهت افزایش سلامتی مردم، افزایش تعاملات اجتماعی، کاهش آلودگی هوای مرکز شهری، امنیت برای کودکان، افزایش زیبایی شهر، جهت بازدید توریست و گردشگری متاسفانه پیاده راهی مناسب با این خصوصیات در شهر خرم آباد وجود ندارد و با ایجاد پیاده راه سازی محدوده خیابان شهدا می تواند این عمل بسیار و مناسب و کارا برای ساکنین شهر خرم آباد باشد. در این پایان نامه مطرح می شود این است: آیا وضعیت فعلی پیاده رو خیابان شهدا متناسب با استانداردها با اقتصادی، اجتماعی، سرزندگی، دسترسی و حمل و نقل، تعاملات اجتماعی، مطلوبیت و شاخص های تحقیق که شامل: (اقتصادی، اجتماعی، سرزندگی، دسترسی و جذابیت، راحتی، زیست محیطی، مبلمان پیاده رو) می باشد؟ چه راهکارها و استانداردهایی می توانند با تکیه بر ویژگی های اقلیمی، ابعاد (مقیاس) انسانی، اقتصادی، فرهنگی در این محدوده پیشنهاد شود برای داشتن یک مسیر پیاده مداری استاندارد و مناسب؟ کدام عوامل بر مطلوبیت پیاده راه های شهری تأثیر گذار می باشند؟ پیاده راه خیابان شهدا از حیث شاخص ها و عوامل مؤثر بر مطلوبیت پیاده راه های شهری چه وضعیتی دارد؟ با بهره گیری از کدام راهبردها و سیاست ها می توان باعث ارتقاء مطلوبیت پیاده راه خیابان شهدا شد؟

وضعیت فعلی محدوده مورد مطالعه (خیابان شهدا)

خیابان شهدای شهر خرم آباد واقع در منطقه ۲، یکی از شاهراه های این شهر می باشد که از لحاظ اهمیت اقتصادی و گردشگری در جایگاه ویژه ای قرار دارد. این خیابان در جنوب شرقی خرم آباد واقع شده و از شرق به غرب امتداد یافته است طول این خیابان حدوداً ۵۰۰ متر و در حد فاصل میدان شهدا تا سه راه شهدا است. محدوده مورد مطالعه در وضعیت کنونی دارای سطح هرج و مرج بالایی از نظر ترافیک سواره و پیاده می باشد زیرا در حدود دو سوم از جمعیت شهر خرم آباد ولو بیشتر از این محدوده جهت خرید مایحتاج روزانه خود عبور و مرور می نمایند و وجود ترافیک سنگین این محدوده را سخت در معرض خطر تخریب قرار داده است.

تصویر: نقشه موقعیت خیابان شهیدا در شهر خرم آباد



محدوده خیابان شهیدا شهر خرم آباد با عنایت به اینکه این خیابان در حال حاضر به عنوان یکی از مهمترین مراکز تجاری شهر در کنار بازار قدیمی مطرح بوده و هست که نشان می دهد بسیاری از ویژگیهای ناشی از برنامه ریزی پیاده که ارتباط نزدیکی با کیفیت زندگی در شهرها دارند؛ از قبیل قابل دسترس بودن خدمات و تجهیزات شهری، محیط زیست پاک، تشویق به سفرهای پیاده، کاهش هزینه های ناشی از سوخت های فسیلی، کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی و همینطور ارتقای تعامل اجتماعی در جهت دستیابی به توسعه پایدار در شهر تسهیل گر می باشند. در قسمت جنوب غربی میدان (سمت کتابخانه مجلسی) قرار داشته و مغازه های قسمت شمال شرقی که ساختمان مرحوم مصطفی زاده در آن قابل مشاهده است را نشان میدهد. این میدان در ابتدا سعدی نام داشت و پس از پیروزی انقلاب اسلامی به میدان شهیدا معروف شد. خیابان شهدای شهر خرم آباد یکی از شاهراه های این شهر می باشد که از لحاظ اهمیت اقتصادی و گردشگری در جایگاه ویژه ای قرار دارد کاربری های مسکونی در قسمت های شمالی این محله کاربری های مسکونی از نظم بالاتری برخوردارند و در قسمت های مرکز رو به جنوبی از این نظم کاسته می شود و بیشتر شاهد بافت ارگانیک یا همان نامنظم شهری هستیم.

اهداف تحقیق

اهداف کلی:

در چند سال اخیر در شهر خرم آباد با توجه به اهمیت موضوع پیاده روی و در نظر گرفتن فضای شهری برای انسان، چه اقداماتی در زمینه پیاده روی و پیاده راه سازی انجام شده است.

اهداف جزئی

- ۱- چه ابعاد و شاخص هایی در شهر سالم نقش دارد؟
- ۲- پیاده راه خیابان شهیدا چه نقشی در تحقق شهر سالم دارد؟

۳- اهمیت مولفه های پیاده راه خیابان شهدا در سرزندگی فضاهای شهری و شهر سالم به چه صورت است؟

مبانی نظری

پیاده راه پیاده روی در سلامتی مردم نقش بسزایی دارد. برنامه ریزی سلامت یک اصطلاح نسبتاً جدیدی است که امروزه توسط آن دسته از برنامه ریزان شهری و منطقه ای که در پی آند تا محیط شهری را با سلامت فیزیکی و روحی شهرنشینان پیوند بزنند، پا به عرصه وجود نهاد. خیابان های پیاده خیابان های منفرد و مجزایی هستند که آمد و شد خودرو در آنها حذف شده است. البته خودروهای خاص در مواقع اضطراری امکان دسترسی به آن را دارند و وسایل نقلیه خدماتی و حمل بار نیز طی ساعات خاصی مجاز به تردد در آنها هستند.

پیشینه تحقیق

اندیشه شهر سالم در ایران، برای اولین بار در نوامبر ۱۹۹۰، در کنفرانس سازمان بهداشت جهانی، در منطقه مدیترانه شرقی مطرح شد. در این کنفرانس، بر استفاده از تجربه های مناطقی از اروپا در کشورهای منطقه تأکید شد و سه شهر لاهور، اسکندریه و تهران به صورت موردی انتخاب شدند. در همین راستا، در آذرماه ۱۳۷۰، شهرداری تهران با همکاری وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، نخستین سمپوزیوم شهر سالم را با حضور کارشناسان و صاحب نظران و مسئولان سازمان ها و دستگاه های اجرایی کشور، در تهران، برگزار کرد.

از دستاوردهای مهم این سمپوزیوم، می توان به اجرای پروژه شهر سالم، به صورت پایلوت، در محله سیزده آبان تهران اشاره کرد. پس از آن وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی دامنه فعالیتها را در این زمینه، در سطح کشور گسترش داد و در بسیاری از شهرها فعالیت های مطالعاتی یا اجرایی آغاز شد. حال، بعد از گذشت چند دهه. با وجود تلاش محققان و سازمان های تحقیقاتی در خصوص تعریف و شرح مفهوم شهر سالم، عملیاتی کردن مفهوم آن و ارزیابی اینکه چه شهری سالم است یا در برابر سایر شهرها در چه سطحی از سلامت قرار دارد، امری پیچیده و مبهم باقی مانده است.

در خصوص سوابق پژوهش نیز مطالعات متعددی صورت گرفته است که در زیر به برخی از آنها اشاره می شود:

به گفته آنها: روند جامعه سالم برای اولین بار از سال ۱۸۷۵ شروع شد. بر این اساس، دیدگاه این دوره، مانند رگ های بدن انسان بود که محیط شهری و پیرامون زندگی انسان را مانند بدن انسان می دانستند که به صورت هماهنگ روی حیات وی تاثیر می گذارد. این دیدگاه یونانی از تاثیرات اقلیم و محیطی انسان حمایت می کند. بین قرن های ۱۳ تا ۱۸ سلامت مردم به دلیل آب و هوای آلوده به خطر افتاد که تاثیر قابل توجهی روی بهداشت شهری به خصوص در اواخر قرن ۱۸ و اوایل قرن ۱۹ گذاشت. اما از سال ۱۸۷۵ تا ۱۹۳۰ تمرکز شهر سالم روی میکروب ها و بیماری های عفونی بود که همین امر سبب شد تا طراحی و برنامه ریزی محیط های کنید و مشمئز کننده در اولویت قرار بگیرند. در بین سال های ۱۹۳۰ تا ۱۹۸۰ که دوره ی ایمنی سازی نامیده می شود. تمرکز روی توانایی های مردم در جهت کنترل بیماری ها می باشد. واکسیناسیون رواج پیدا کرد و مردم نسبت به محیط اطرافشان حساس تر شدند. اما از سال ۱۹۸۰ تاکنون شهر سلامت دارای شاخص های منفی همچون تجاوز کردن، خودکشی و رفتارهای خشونت آمیز است و محیط های شهری مدرن روی سلامت روانی موثر است: نیز به بررسی شاخص های اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی، بهداشتی، فرهنگی و مقایسه آنها با استانداردهای شهر سالم پرداختند. نتایج این پژوهش حاکی از آن است که محله بهارستان از نظر شاخصهای پنج گانه سلامت، با وضعیت مطلوب فاصله دارد و در برخی زمینه ها، نیاز به برنامه ریزی و

مشارکت هر چه بیشتر مسئولان احساس می شود. نیز به تحقیق وضعیت جمعیتی و اجتماعی نقاط شهری ایران و مقایسه آن با میانگین سطح کشورهای پیشرفته، در چارچوب رویکرد شهر سالم پرداختند. نتایج این پژوهش حاکی از آن است که نقاط شهری کشورمان، در برخی شاخص های جمعیتی و بهداشت فردی و اجتماعی، در وضعیت مطلوبی قرار دارد. به بررسی نظرهای مردم و مسئولان درباره برنامه های پروژه شهر سالم پرداختند. نتایج این پژوهش حاکی از آن است که در رابطه با سطح رضایت از پروژه شهرسالم، بین دیدگاه های مردم و مسئولان تفاوت معناداری وجود ندارد، ولی درباره دیدگاه های آنان از نوع و سطح مشارکت اجتماعی، تفاوت های معنا داری وجود دارد. به واکاوی امکان بهره گیری از تجارب به کار گیری رهیافت و پروژه شهر سالم در سایر نواحی و مناطق پرداخته است. نتایج این پژوهش حاکی از آن است که رهیافت شهر سالم، زمانی قابلیت به کارگیری و اجرا خواهد داشت که زمینه های وقوع سه عنصر اصلی آن، یعنی مشارکت مردمی، هماهنگی بین بخشی و برنامه ریزی راهبردی فراهم شود. هرچند تلاشهای تحقیقاتی و اجرایی صورت گرفته، مفید بوده، ولیکن در قیاس با آنچه در سطح جهان و حتی در منطقه خودمان آسیا - خاورمیانه قابل دفاع نبوده و ما را در رسیدن به اهداف والا یاری نمی کند. لذا اقدامات عاجل و قاطعی را می طلبد. هدف اصلی این پژوهش تبیین و شناسایی رابطه بین معیار های شهر سالم در راستا طراحی محیطی پیاده راه می باشد. در این راستا سوال اصلی پژوهش و فرضیه مرتبط با آن به شرح زیر مطرح می باشد.

جایگاه و سهم عابر پیاده در نظام حمل و نقل

از آنجا که معبر پیاده در فضای عمومی شهری برای حرکت عابر پیاده است، موجب تقویت رابطه اجتماعی و معنوی شهروندان تلقی می شود و اغلب به دلیل بی توجهی و تخصیص امکانات ناچیز و ناقص در سطح پیاده راهها و عدم آموزش و آگاهی مردم از قوانین حرکت پیاده ها، افراد پیاده حقوق واقعی خویش را نمی شناسند و گاهی از این حق محروم می شوند، به طوری که سهم این وسیله در نظام حمل و نقل در دهه های اخیر براساس آمار با توجه به زندگی ماشینی و توافق ماشین و موانع بی شمار دیگر کم رنگ شده است. پیاده راه های شهری پاسخ مثبت به نیاز روزافزون جامعه شهری با آلودگی های فراوان در محیطهای ناامن از تردد ماشین و محوطه های پر جنب و جوش کودکان و هیاهوی فروشندگان و پیر و جوان در میان شهرهاست. شکل ۱ از تفکر نو در سهم عابر پیاده به منزله اولین عنصر جابه جایی حکایت دارد که در دستور کار برنامه ریزان شهری قرار گرفته است. این تفکر نوین مطمئنا نیازمند سازوکارهای اجرایی و برنامه ریزی دقیق است که تعادل بین ماشین و عابر را در شهر پدید آورد (معینی، ۱۳۸۵).

مفهوم سرزندگی در شهر

سرزندگی به معنای داشتن انرژی جسمی و روحی تعریف شده است که افراد احساس شور و شوق، سلامتی و انرژی در وجود خود می کنند (فردریک و رایان، ۱۹۹۷). سرزندگی در مفهوم کلی به خودکفایی، پایداری، سازگاری، انعطاف پذیری، ظرفیت برای تغییر، خودسازی، مسئولیت و امنیت مربوط می شود. سرزندگی شهری یعنی ظرفیت شهر برای پاسخ دادن و انطباق با شرایط (اسکی، ۲۰۱۴). حیات و زندگی فرد در میان جمع بودن است و آنچه به فضا زندگی می بخشد مردم و حضور فعال و پرشور و نشاط آنها در فضاست (پاکزاد، ۱۳۸۲).

ارتباط سرزندگی و توسعه پایدار

در زمینه ارتباط بین سرزندگی شهر و توسعه پایدار شهر تحقیقات کمی انجام شده است. سنجش سرزندگی شهر در چارچوب توسعه پایدار قرار می گیرد که عملکرد آن با عوامل دیگری همچون پایداری محیطی، رقابت اقتصادی و تاب

آوری در ارتباط است. سرزندگی شامل رفاه انسان و کیفیت محیط کالبدی شهر است که از عملکرد سیستم های کالبدی شهر و فرایندهای کار و زندگی افراد در شهر مشتق شده است (نیوتون، ۲۰۱۲). مفاهیم گستره از توسعه پایدار سه پایه پایداری اجتماعی، اقتصادی و محیطی را ترکیب می کنند و همه آنها به رفاه، آینده و زندگی جامعه مربوط می شود. این مفهوم توسعه پایدار با عوامل تعیین کننده سلامت و سرزندگی همپوشانی دارد (بیجل، ۲۰۱۱). مفهوم «سرزندگی پایدار» در پاسخ به ادغام مفاهیم بسیاری ظهور کرده است که در این باره مطرح شده است. استدلال آن این است که محیط، سالم و سرزنده نمی شود، مگر اینکه در درازمدت پایدار باشد (نیومن، ۱۹۹۹).

سرزندگی در پیاده راه

در پیاده راه ها همواره باید زندگی اجتماعی در جریان باشد و سرزندگی از ویژگی های اساسی و اصلی آن است. دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی پیاده راه ها می شود تنوع و نفوذپذیری این فضاهاست. یکی از سیاست های رسیدن به تنوع در طول مسیر با توجه به اینکه مسیر پیاده مختص حرکت عابر پیاده طراحی می شود، نماد و نشانه های شهری است که یا برگرفته از کالبد موجود یا براساس شرایط موجود و ارزش های بافت طراحی می شود، که به خوانایی مسیر می افزاید و آن را به نماد تبدیل می کند. از دیگر عواملی که به سرزندگی و تنوع پیاده راه ها می انجامد ایجاد کاربری های متنوع و متناسب با هر سکانس پیاده راه، استقرار کاربری های خدماتی که تداوم حضور شهروند را در پی دارد، همچنین استقرار کاربری های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر و تأکید روشنایی بر بناها و عناصر شاخص است (یدی همدانی و همکاران، ۱۳۹۰). جوهر زندگی شهری به قول جین جکوبز در تنوع سرزنده نهفته است که باید در هر زمان و برای همه در دسترس باشد و دامنه وسیعی از حق انتخاب ها را در اختیار آنها قرار دهد (سیستانی، ۱۳۸۷).

ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (IFE)

در این مرحله ابتدا اصلی ترین و مهمترین نقاط قوت و ضعف امکان سنجی طراحی و اجرای پیاده راه سازی محور شهیدا شهر خرم آباد اخذ گردیده، فهرست شده است. و برای تشخیص میزان تأثیرگذاری هر یک از عوامل با توجه به نظر آنها به هر یک از معیارها از صفر تا یک ارزش و ضریب خاصی داده شده؛ طوری که مجموع این ضرایب برابر یک شود. سپس برای مشخص کردن میزان اثر بخشی راهبردهای کنونی در نشان دادن واکنش نسبت به عوامل، به روش زیر نمراتی داده شده است.

(۱) ۱ نمره بیانگر ضعف اساسی،

(۲) ۲ نمره ضعف عادی،

(۳) ۳ نمره قوت عادی،

(۴) ۴ نمره قوت بسیار بالا سپس برای تعیین نمره نهایی ضریب هر عامل در نمره آن ضرب می شود. در نهایت مجموع نمره های نهایی محاسبه شده تا نمره نهایی عوامل داخلی بدست آید (نمره نهایی نباید بیشتر از ۴ و کمتر از ۱ باشد)، (حکمت نیا و موسوی، ۱۳۹۲).

جدول (۲) ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (IFE) امکان سنجی احداث پیاده راه در محورهای شهری خیابان شهیدا شهر

عوامل داخلی (IFE) : نقاط قوت (S) و نقاط ضعف (W)	وزن	رتبه	امتیاز وزنی
S ₁ . غنای بستر طبیعی خیابان و وجود پتانسیل های مثبت از این بعد	٪۳	۱	٪۳
S ₂ . غنای میراث فرهنگی، تاریخی و اجتماعی و تعدد عناصر واجد ارزش در محدوده خیابان و پیرامون آن	٪۷	۲	٪۲۱
S ₃ . وجود رودخانه خرم آباد به عنوان یک عنصر طبیعی در مسیر خیابان که امکان پیوند شهر و محیط طبیعی و همچنین استفاده از فضاهای باز مجاور آن را فراهم می سازد	٪۲	۱	٪۱۶
S ₄ . وجودخانه های سنتی پیرامون خیابان	۰/۰۷	۲	۰/۰۱۴
S ₅ . امکان توسعه فضای سبز در آن وجودمنظر عالی به قلعه فلک الافلاک و امکان استفاده چند جانبه از آن	۰/۰۳	۱	٪۳
S ₅ . امکان توسعه فضای سبز در آن وجودمنظر عالی به قلعه فلک الافلاک و امکان استفاده چند جانبه از آن	۰/۰۲	۱	٪۲
S ₆ . وجود آثار تاریخی و فرهنگی مهم علی الخصوص پل گپ (پل صفوی)	۰/۱۰	۳	۰/۳۰
S ₇ . وجود عنصر هویت بخش و بارزش بافت قدیم بافت منطقه تاریخی می باشد.	٪۲	۲	٪۴
ضعف ها			
W ₁ . وجود متروکه ها و خرابه های متعدد در بافت	٪۲	۱	٪۲
W ₂ . عدم رعایت مبلمان شهری در مسیر پیاده روها	٪۲	۲	٪۶
W ₃ . عدم رعایت بهداشت در کوچه و خیابانها و معابر	٪۷	۱	٪۷
W ₄ . عدم کف سازی مناسب در فصول سال محصول در فصل زمستان	٪۲	۱	٪۲
W ₅ عدم انسجام مناسب فضایی شهر به دلیل ویژگی های توپوگرافی و مسائل ترافیکی	٪۱	۱	٪۱
W ₆ . ضعف تسهیلات و امکانات فراغتی و گردشگری	٪۷	۳	٪۲۱
W ₇ . عدم پیوستگی کالبدی شهر، معابر غیراصولی و کوچه ها اطراف به خوبی قبل تردد نمی باشند	٪۲	۱	٪۲
W ₈ . عدم کف سازی مناسب در فصول سال محصول در فصل زمستان	٪۲	۲	٪۴
W ₉ . با توجه به تعریف فضای سبز می بایست ۱۵ دقیقه پیاده روی اولین فضای سبز در منطقه موجود باشد ، فضای سبز ندارد	٪۳	۱	٪۳
W ₁₀ . عدم استفاده مناسب و اصولی از منابع و جاذبه های تاریخی در مرکز شهر	٪۷	۳	۰/۲۱
جمع	۱	۱	۱/۳۲

جدول (۳): ماتریس ارزیابی عوامل خارجی (EFE) امکان سنجی احداث پیاده راه در محورهای شهری خیابان شهدا شهر خرم آباد

عوامل خارجی (EFE) ، فرصت ها (O) و تهدیدها (T)	وزن	رتبه	امتیاز وزنی
O ₁ . امکان در نظر گرفتن مسیر پیاده در بافت	٪۱۵	۳	٪۴۵
O ₂ . وجود فعالیت های جاذب جمعیت ، پتانسیلی جهت تقویت حضورپذیری	٪۱۰	۲	٪۳۰
O ₃ . توجه به مصالح و عناصر معماری بومی	٪۲۱	۴	٪۸۴
O ₄ . کاشتن پوشش گیاهی در مسیر های اصلی و گشایش های فضایی با دوام فضای سبز	۰/۱۵	۳	۰/۴۵
تهدیدها			
T ₁ . عدم تمایل ساکنین به پیاده روی در این محدوده	٪۵	۱	٪۵
T ₂ . به فراموش سپردن پیاده روی و تمایل افراد به وسایل نقلیه شخصی .	٪۲۱	۴	٪۸۴
T ₃ . استفاده زیاد از وسایل نقلیه و بالا رفتن حجم ترافیک	٪۵	۱	٪۸۰
T ₄ . نوع مصالح مورد استفاده در این محله بیشتر قدیمی و سنتی می باشد و اصول ساخت و ساز از لحاظ مقاوم سازی و ضد زلزله و از لحاظ آسایش و آرامش ساکنان به کار گرفته نشده	۰/۱۰	۲	۰/۰۵
جمع	۱	۱	۳/۳۳

ماتریس تهدیدات، فرصت ها، نقاط قوت و نقاط ضعف (swot)

این ماتریس یکی از ابزارهای بسیار مهم در فرآیند تدوین راهبرد است که به وسیله آن اطلاعات مقایسه می شود. بعلاوه با استفاده از این ماتریس، امکان تدوین چهار انتخاب یا استراتژی متفاوت از نظر درجه کنش گری های متفاوت در فضا فراهم می شود. البته در جریان عمل برخی از استراتژی ها با یکدیگر همپوشانی داشته و یا به طور هم زمان و هماهنگ با یکدیگر به اجرا در می آیند.

جدول (۴): ارائه استراتژی های امکان سنجی احداث پیاده راه در محورهای شهری خیابان شهدا شهر خرم آباد

ST استراتژی متنوع سازی	WO استراتژی محافظه کارانه
*ایجاد تسهیلات و تاسیسات شهری مورد نیاز محله *ایجاد کف سازی ویژه برای پیاده مداری بصورت هماهنگ با بافت *تقویت ساختار فعلی محدوده با اولویت پیاده و حضور توامان سواره	*استقرار شهر در مسیر ترانزیتی شمال به جنوب *فرصت تعریف رودخانه خرم آباد به عنوان یک محور مجهز گردشگری - ساحلی در تعامل با ساختار فعالیتی اقتصادی گردشگری مرکز شهر(خیابان شهدا) *خیابان مورد مطالعه به عنوان منطقه ای کاملا تجاری و تفریحی شهر خرم آباد قلمداد می شود و می توان از این فرصت برای تجارتی سالم و صحیح و همچنین جذب گردشگر برای ساکنان استفاده نمود. *تبدیل خیابان شهدا به پیاده راه که کاملا تجاری ، تفریحی می باشد تردد را آسانتر نماید.
SO استراتژی تهاجمی	WT استراتژی تدافعی
*ایجاد فضای جدید با حفظ ویژگی های کهن معماری و محلی. *ایمنی و امنیت در محدوده پیاده روه ها *با پیاده مداری امکان دستیابی به آرامش و امنیت از دست رفته شهری را فراهم می کند و کارکردهای	*طراحی پیاده روه ها و ارجحیت دادن به حضور مردم به جای ماشین در جهت افزایش تجمع پذیری *ایجاد مبلمان شهری مناسب شامل:(نیمکت،آبخوری،سطل زباله...)در محله *پیاده روه ها بایستی منطبق با ویژگی های تاریخی و اجتماعی محله باشد

اجتماعی و فرهنگی و زیباشناختی فضای شهری را احیا می گردد
--

بررسی مؤلفه های تأثیرگذار بر کیفیات فضایی پیاده راه ها

سرزندگی شاید بتوان تنوع و فعالیت پذیری را به عنوان دو مؤلفه تأثیرگذار در سرزندگی فضاهای شهری دانست. یکی از راه های رسیدن به تنوع، به کار گرفتن نمادهای شهری اند که بر گرفته از کالبد موجود و ارزشهای بافت تعریف می گردند، که به خوانایی مسیر افزوده و آن را به نماد تبدیل می کند. از دیگر عوامل سرزندگی و تنوع پیاده راه ها، ایجاد کاربری های متنوع و متناسب با هر سکانس پیاده راه، استقرار کاربری های خدماتی که تداوم حضور شهروند را در پی دارد و همچنین استقرار کاربری های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه ها و تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص می باشد از آنجاییکه فعالیت ها و کنش های متفاوت به راحتی بر اساس نیاز، زمان و غیره تغییر می کنند، در طراحی پیاده راه می بایست از انعطاف مناسب برخوردار باشند. گوناگونی (تنوع تجربه فضا دلالت بر ویژگیهای محیطی مکان هایی میکند که واجد فرمها، استفاده ها و معانی گوناگون باشند؛ کاربری های متنوع و جذاب با تأمین و تولید جریان های حرکت پیاده، در فضاهای پیاده راه این کیفیت را فراهم می آورند. در این راستا، فعالیت های اختیاری و تفریحی، بخش قابل توجهی از فعالیت های اجتماعی است که باید در پیاده راه ها در بر گرفته شود که در شکل گیری این مفهوم در این فضا می بایست دقت لازم به عمل آید.

نفوذ پذیری

فقط مکان هایی که برای مردم قابل دسترسی است، به آنها حق انتخاب می دهد. از آنجایی که نفوذ پذیری یکی از عوامل اساسی در دستیابی به مطلوبیت است، باید در اولین مراحل طراحی پیاده راه مورد توجه قرار گیرد. به منظور رسیدن به نفوذ پذیری در مسیر پیاده راه، ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه ضروری می باشد. محور پیاده باید تا حد امکان بدون اختلاف سطح و مانعی، کلیه فعالیت ها و کاربری های نوعی که در مقطع خیابان یعنی نزدیک ترین مکان در خط دید وجود دارند را به هم متصل کرده و با ایجاد تمایزات بصری، وحدت و پیوستگی مسیر را القا نماید دسترسی ها را می توان مهمترین عنصر، خصوصیت و اساسی ترین عملکرد پیاده راه ها دانست. دسترسی ها در قالبهای مختلفی بیان می شود (مثل: دسترسی به افراد، دسترسی به فعالیت ها، دسترسی به کالا ها و منابع، دسترسی به اماکن و اطلاعات). مقیاس پیاده از جمله شاخصه هایی می باشد که فضا را ملموس تر و قابل باورتر می سازد و زمینه را برای بروز تعاملات اجتماعی بیشتر فراهم می کند. این مهم در کنار رعایت اصل ارتباطات فضایی در پیاده راه ها امکان اتصال و ارتباط فضاها و فعالیت های شهری را به یکدیگر فراهم می کند. فضاهای شهری دارای اتصال و ارتباط فضایی مستحکم و به نوعی زمینه ساز و پشتیبان بروز فعالیت های شهری مستمر در مقیاس عملکردی پیاده می باشند.

خوانایی

به طور معمول، بخشی از درجات حق انتخابی که به وسیله یک مکان عرضه می گردد با میزان خوانایی آن ارتباط پیدا می کند؛ یعنی مردم تا چه حد می توانند به فهم با درک آن مکان نائل شوند پیاده روها عرصه هایی عمومی اند که می توانند گزینه های متنوعی را برای ارتقای کیفیت زندگی مردم به آنها عرضه دارند. اما مردم موقعی می توانند از منافع گزینه هایی که آن کیفیت را عرضه می دارند، بهره گیرند که بتوانند سازمان فضایی و آنچه را که در آنجا می گذرد، درک کنند. پرداختن به وجه عینی منظر در پیاده راه، آن را به محیطی خوانا و واجد کیفیت تبدیل خواهد کرد. پاکیزگی و

زیبایی در محیط پیاده راه، امکان حضور پذیری و استفاده از فضای آن را افزایش خواهد داد و در انتها پیاده راه باید با ایجاد احساس نظم بین اجزاء آن را به عنوان فضایی متناسب به بیننده عرضه کند؛ به عبارت دیگر باید فضای پیاده راه واجد کیفیت تناسبات بصری باشد.

ایمنی و امنیت

حضور فعال مردم در شهر از عوامل افزایش ایمنی و امنیت در فضاهای شهری است که برای تداوم و بقای حیات آن، ایمنی و امنیت بسیار مؤثر است که در صورت نبود آن، کیفیت شهر افت کرده و معنای شهریت از بین می رود. در پیاده راه ها، شهروندان پیاده باید همواره در مقابل خودرو و موتور سیکلت ایمن بوده و تردد اینگونه وسایل شدیداً کنترل شود. انجمن شهر سازی آمریکا (۱۳۸۷) در رابطه با بحث امنیت، چنین متذکر شده است: انگاره های طراحی شهری به منظور تسهیل دیده شدن متجاوزان عمل می کنند. نظارت طبیعی با استفاده از وسایلی که نمایانی مردم، محوطه های پارکینگ و ورودی های ساختمان را به حداکثر برساند (مثل پنجره های مشرف به خیابان و خیابان های مأنوس با پیاده ها و ...)، ارتقا خواهد یافت. جان لنگ در مدل و نیازهای انسانی، سلسله مراتب و روابط بین نیازها را در قالب دسته های مشتمل بر نیازهای فیزیولوژیک، امنیت، وابستگی، عزت و اعتماد به نفس و غیره مورد بررسی قرار داده و امنیت را به عنوان یکی از نیازهای اساسی در مرتبه دوم این تقسیم بندی می گذارد. لئونارد دهل واضح ایده شهر سالم در معرفی تیپولوژی نیازهای شهری، امنیت را در قالب اولین رده از نیازها به عنوان نیازهای اساسی و اولیه می شمارد. همچنین جان اشتون نیز از صاحب نظران بین المللی شهرسالم، امنیت را یکی از کیفیت های غیر قابل جایگزین در ایجاد یک شهر سالم مورد اشاره قرار می دهد. شش ویژگی عام برای محیط های ایمن و امن عبارتند از:

- دسترسی و جابجایی آسان،
- ساختار مناسب برای فعالیت های مختلف،
- امکان نظارت و اشراف برای عموم
- موجد حس مالکیت،
- احترام و مسئولیت،
- دارای تسهیلات حفاظت فیزیکی و امنیتی
- جاری بودن فعالیت های انسانی

لذا از مولفه های اساسی شهر سالم، حضور و وجود شهروندانی با سلامت جسمانی، روانی و عقلانی است. رشد آگاهی شهروندان از حقوق خویش، بالا بردن دانش عمومی و ارتقاء فرهنگ از عوامل شهر سالم و امن می باشد.

تعاملات اجتماعی

بر اساس هرم نیازهای انسانی مازلو (۱۹۵۴) احتیاجات افراد به دو گروه تقسیم می شود. دسته نخست نیازهای مادی و جسمانی است که در صورت ارضای این دسته، طیف دیگری از نیازها مطرح می شود که به بعد روحی و روانی زندگی انسان باز می گردد. بر این اساس یکی از نیازهای فطری انسانها (از جمله شهروندان) نیاز به برقراری تعاملات و روابط اجتماعی است. بدین ترتیب از تعاملات و روابط اجتماعی هم به عنوان یک نیاز فطری و هم وسیله هایی برای ارضای نیازهای دیگر نام برده می شود. بطوریکه انسان بدون برقراری روابط اجتماعی قادر به زیستن نمی باشد.

هرگاه عملی از شخصی سر زند که با پاسخ از سوی فرد دیگر همراه باشد، اصطلاحاً به این عمل متقابل دو سویه، تعامل اجتماعی یا کنش متقابل اجتماعی گفته می شود. در اینصورت میان این دو شخص، یک رابطه اجتماعی برقرار می شود.

ساده ترین عنصر زندگی مشترک انسانی، کنش اجتماعی است. کنش اجتماعی، سلسله حرکات بارزی است که انسان برای دستیابی به هدفی، نسبت به انسانی دیگر انجام می دهد. افراد به برقراری رابطه اجتماعی نیاز ذاتی دارند و به همین دلیل موقعیت هایی را فراهم می آورند تا بتوانند رابطه اجتماعی خود را تجربه کنند. روابط اجتماعی انسان در فضا اتفاق می افتد. بنابراین فضا مجموع هایی از روابط اجتماعی میان گروه و مکان خاص را در بر می گیرد. نوع روابطی که در فضا برقرار می شود و شدت آن، به فضا معنی می دهد پیاده راه ها محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی آنان می باشد. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و می بایست پذیرای گروه های مختلفی از شهروندان باشد. در آنجا شهروندان در یک رابطه تعاملی با یکدیگر، با هم بودن را آموخته و برای ارتقای حیات جمعی می کوشند.

شهر سالم و تعریف آن

امروزه، محققان یکی از راههای رسیدن به توسعه پایدار شهری را داشتن شهر سالم بر می شمارند. برای اینکه شهری در پروژه شهر سالم موفق باشد باید از کیفیت هایی از قبیل حمایت سیاسی قوی، مدیریت و رهبری کارا، کنترل و مشارکت وسیع اجتماعی و همکاری بین بخشی برخوردار باشد. همه بخش ها باید بدانند که چه وظایفی دارند و تعامل مناسبی با مردم برقرار کنند. مواردی همچون ایجاد فضاها و مسیرهای پیاده روی و دوچرخه سواری که به مراکز خرید و مدارس نزدیک باشد و با سلسله مراتبی به پیاده روی یکپارچه متصل باشد، سیاست های افزایش اختلاط کاربری، آرام سازی ترافیک، وجود مراکز خرید، پیاده راه ایمن و زمین های بازی، روی فعالیت های فیزیکی افراد موثر می باشد. اولین تعریف از شهر سالم را چنین بیان کرده اند: شهر سالم شهری است که به صورت مستمر در حال خلق و بهبود آن بخش از شرایط محیطی کالبدی، اجتماعی و توسعه منابع اجتماعی است که مردم را قادر می کند به طور متقابل از همدیگر در جهت دستیابی به کلیه شئون زندگی و در جهت توسعه حداکثر توانمندی های بالقوه شان حمایت کند. شهر سالم شهری است که در آن همواره شرایط مطلوب اجتماعی، کالبدی و زیست محیطی از طریق مشارکت مردمی و همکاری بین بخشی سازمان های ذیربط به منظور بهره گیری از منابع و امکانات موجود محیطی فراهم گردد. مشارکت مردم و نهادهای غیر دولتی در فرآیند اجرای این پروژه نقش سازنده و تاثیرگذار دارند.

اهداف شهر سالم

هدف کلی شهر سالم دستیابی به ارتقاء سطح سلامت جامعه شهری است که با بهره گیری از همکاری بین بخش سازمان های ذیربط و جلب مشارکت مردم و سازمان های غیردولتی است. اهداف اختصاصی شهر سالم شامل اطلاع رسانی و افزایش آگاهی عموم مردم در رابطه با بهداشت، بسیج شهرنشینان برای مشارکت مردم و دخالت مستقیم و غیر مستقیم در برنامه های اجرایی توسعه از جمله بهداشت محیط، گسترش فرهنگ همکاری بین بخشی در راستای اجرای پروژه های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و بهداشتی برای ارائه خدمات شهری بهینه می باشد. از نظر سازمان جهانی بهداشت یک شهر سالم برای تحقق اهداف کیفی زیر تلاش می کند:

۱. داشتن محیط فیزیکی تمیز و با کیفیت بالا این امر شامل کیفیت مسکن نیز می باشد.
۲. داشتن اکوسیستمی پایدار و با ثبات در بلند مدت.
۳. داشتن جامعه منسجم و نیرومند با حمایت دو جانبه از سوی مردم و دولت.
۴. ایجاد مشارکت و نظارت همگانی در تصمیماتی که بر زندگی، سلامت و رفاه موثر است.
۵. تامین نیازهای اساسی از قبیل غذا، آب، درآمد، ایمنی، کار برای همه شهروندان.

۶. دسترسی به تجارب و منابع در سطح وسیع برای همه.
۷. داشتن اقتصاد شهری زنده، نوآور و پویا.
۸. تشویق جامعه برای ارتباط با میراث فرهنگی و زیستی خود و دیگر اقوام.
۹. داشتن حداقل سطح مناسب از بهداشت عمومی و خدمات درمانی قابل دسترس برای عموم.
۱۰. داشتن وضعیت بالای بهداشتی و حداقل بیماری ها.
۱۱. داشتن ساختار شهری مناسب برای اعمال ویژگی های پیش گفته.

اصول شهر سالم

جوامع سالم دارای مشخصات منحصر به فردی هستند ولی اصول مشترکی دارند، که به ما اجازه در نظر گرفتن آنها را به صورت کلی می دهد. در واقع هر اصل مولفه هایی از شرایط برای تحقق ایده شهر سالم را در خود دارند که برای هر شهری در هر منطقه ای قابل تعمیم است. اهم خصوصیات این اصول عبارتند از: هر اصل شرط لازم برای تحقق ایده شهر سالم است اما کافی نیست.

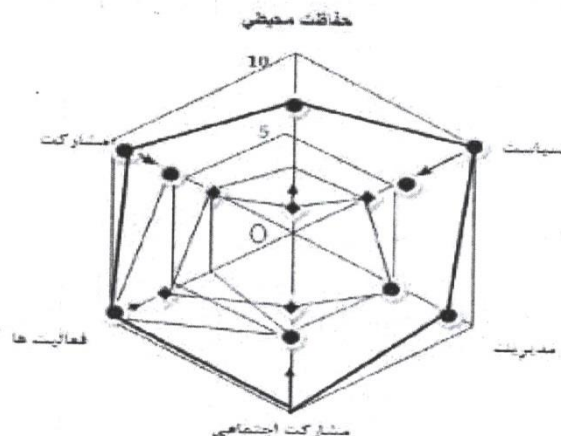
۱. کلیه اصول از یک قاعده پیروی می کنند.
۲. اصول یکدیگر را محدود و مشروط می کنند.
۳. اصول یکدیگر را تکمیل می کنند.
۴. اصول ناقض یکدیگر نیستند.
۵. هر اصل شرط لازم برای تحقق ایده شهر سالم است لیکن کافی نیست.

از نظر، ابعاد شش گانه اصول و استراتژی های شهر سالم عبارت است از:

۱. سیاست برابری و حمایت سیاسی.
۲. مدیریت.
۳. برنامه ها و فعالیت های ارتقاء بهداشت در شهر.
۴. مشارکت اجتماعی.
۵. مشارکت بین بخشی.
۶. فعالیت های حفاظت از محیط.

ن

نمودار: ابعاد شش گانه اصول و استراتژی شهر سالم



نکته مهم دیگری که در رابطه با شهر سالم مطرح است اینکه متوجه پروژه شهر سالم مرتبط با تمام جوانب زندگی شهری است. بر این اساس ویژگی های شهر سالم را می توان در شش دیدگاه و جنبه کلی طبقه بندی کرد:

۱. جنبه فیزیکی شامل مسکن و الگوهای برنامه ریزی.
۲. جنبه شیمیایی شامل آلودگی و مزاحمت های شهری.
۳. جنبه بیولوژیکی شامل طبیعت و اکوسیستم طبیعی نواحی شهری.
۴. جنبه اجتماعی، ساختار و کنش گوناگون.
۵. جنبه اقتصادی، پایه های اقتصاد شهری.
۶. جنبه روانی، مرتبط با جو روانی و فرهنگی شهر.

طبق نظر: شهر سالم دارای چهارده اصل و مشخصه می باشد که در ذیل به مهمترین آنها اشاره می شود:

حیات بخشی پایدار: شهر باید قابلیت حیات داشته باشد. سلامتی و نیازهای اساسی انسان را تامین نماید.

ایمنی و امنیت: شهر باید امن باشد. در امان بودن شهر از حوادث طبیعی و غیر طبیعی و زیانهای جانی و مالی.

دسترسی: شهر باید شرایط و تسهیلات بالفعل و بالقوه دسترسی مطلوب را نه تنها به مراکز خدماتی بلکه به اطلاعات منابع و مکان های خاص فرهنگی و مذهبی و ... را مهیا نماید.

هویت: شهر باید از انقطاع تاریخی و نیز گسستن پیوندهای فرهنگی و ... را از طریق حفظ و اعتلاء آنها، ممانعت به عمل آورد. به صورتیکه هویت شهر موجب بازشناسی آن گردد.

هدف نهایی از شهرهای سالم بالا بردن کارایی عمومی جامعه ذکر گردیده است. چنین هدفی به نتیجه نخواهد رسید مگر با ایجاد مواردی که در جدول شماره زیر بدان اشاره گردیده است.

جدول: هفت عنصر عمده پروژه شهر سالم

۱	تأسیس کمیته میان بخشی (بین بخشی) برای شهر، به گونه ای که بتواند کلیه زعما و تصمیم گیران شهری را برای اینکه بتوانند به یک نوع دیدگاه سازنده و استراتژیک نائل آیند در کنار یکدیگر قرار دهد.
۲	ایجاد یک گروه فنی با تخصص های مختلف، به گونه ای که بتواند مشکلات جامعه را شناسایی و تشخیص دهد. هدف نهایی چنین گروهی پیدا کردن نقاط مربوط به نابرابری های درون یک شهر خاص می باشد.
۳	ایجاد مرکزی خاص برای تبادل نظر و مباحثه رو در رو، جهت پی بردن به چگونگی و کم و کیف مسائل جاری شهر مورد نظر، به دنبال چنین نشست، چگونگی پاسخگویی به نیازهای شهری ارزیابی گردد.
۴	فرموله کردن و ایجاد طرحهای شهری، در ارتباط با بهداشت، به گونه ای که مبتنی بر بخشهای مختلف جامعه باشد. منظور اینکه طرحهایی تدوین و اجرا گردد که طبیعت و خواست بخشهای مختلف یک جامعه را پاسخگو باشد.
۵	توسعه و گسترش آنگونه مدل هایی که بتواند برای شهرهای مختلف با تغییر اولویتها کارایی داشته باشد. اینگونه مدل ها می توانند شامل فعالیت ها و اقدامات مربوط به محیط زیست، زندگی خصوصی افراد، تشکیل گروه های خدمات رسانی، تقویت مشارکت های عمومی باشد.

یافته های پژوهش

مدل SWOT یکی از ابزارهای استراتژیک تطابق نقاط قوت و ضعف درون سیستمی با فرصت ها و تهدیدات برون سیستمی است. اساسا SWOT یکی از ابزارهای استراتژیک است. روش SWOT نقاط قوت، نقاط ضعف، فرصت ها و تهدیدات نتیجه مستقیم دانشکده تجاری هاروارد می باشد. تجزیه و تحلیل SWOT شناسایی نظام مند عواملی است که استراتژی باید بهترین سازگاری را با آنها داشته باشد. منطق رویکرد مذکور این است که استراتژی اثر بخش باید قوت ها و فرصت های سیستم را به حداکثر برساند و ضعف ها و تهدیدات را به حداقل برساند. این منطق اگر درست به کار گرفته شود نتایج بسیار خوبی برای انتخاب و طراحی یک راهبرد اثر بخش خواهد داشت.

جدول: نقاط قوت، ضعف، فرصت، تهدید امکان سنجی پیاده راه سازی محور شهیدا

نقاط قوت S	نقاط ضعف W
<ul style="list-style-type: none"> • غنای بستر طبیعی خیابان و وجود پتانسیل های مثبت از این بعد • غنای میراث فرهنگی، تاریخی و اجتماعی و تعدد عناصر واجد ارزش در محدوده خیابان و پیرامون آن • وجود رودخانه خرم آباد به عنوان یک عنصر طبیعی در مسیر خیابان که امکان پیوند شهر و محیط طبیعی و همچنین استفاده از فضاهای باز مجاور آن را فراهم می سازد • وجود معابر درخت کاری شده در دو طرف خیابان • امکان بهره مندی از چشمه ها و عناصر طبیعی محدوده مرکزی شهر • وجودخانه های سنتی پیرامون خیابان • امکان توسعه فضای سبز در آن وجودمنظر عالی به قلعه فلک الافلاک و امکان استفاده چند جانبه از آن • وجود آثار تاریخی و فرهنگی مهم علی الخصوص پل گپ(پل صفوی) • وجود عنصر هویت بخش و بارز باف قدی مباحث منطقه تاریخی می باشد. 	<ul style="list-style-type: none"> • وجود متروکه ها و خرابه های متعدد در بافت • عدم رعایت مبلمان شهری در مسیر پیاده روها • عدم رعایت بهداشت در کوچه و خیابانها و معابر • عدم کف سازی مناسب در فصول سال موصول در فصل زمستان • عدم انسجام مناسب فضایی شهر به دلیل ویژگی های توپوگرافی و مسائل ترافیکی • ضعف تسهیلات و امکانات فراغتی و گردشگری • عدم پیوستگی کالبدی شهر، معابر غیراصولی و کوچه ها اطراف به خوبی قبل تردد نمی باشند. • با توجه به تعریف فضای سبز می بایست ۱۵ دقیقه پیاده روی اولین فضای سبز در منطقه موجود باشد، فضای سبز ندارد. • عدم استفاده مناسب و اصولی از منابع و جاذبه های تاریخی در مرکز شهر
فرصت ها (O)	تهدید ها (T)

ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (IFE)

در این مرحله ابتدا اصلی ترین و مهمترین نقاط قوت و ضعف امکان سنجی طراحی و اجرای پیاده راه سازی محور شهردا شهر خرم آباد اخذ گردیده، فهرست شده است. و برای تشخیص میزان تأثیرگذاری هر یک از عوامل با توجه به نظر آنها به هر یک از معیارها از صفر تا یک ارزش و ضریب خاصی داده شده؛ طوری که مجموع این ضرایب برابر یک شود سپس برای مشخص کردن میزان اثر بخشی راهبردهای کنونی در نشان دادن واکنش نسبت به عوامل، به روش زیر نمراتی داده شده است.

۱) نمره بیانگر ضعف اساسی،

۲) ۲ نمره ضعف عادی،

۳) ۳ نمره قوت عادی،

۴) ۴ نمره قوت بسیار بالاسپس برای تعیین نمره نهایی ضریب هر عامل در نمره آن ضرب می شود. در نهایت مجموع نمره های نهایی محاسبه شده تا نمره نهایی عوامل داخلی بدست آید (نمره نهایی نباید بیشتر از ۴ و کمتر از ۱ باشد). (حکمت نیا و موسوی، ۱۳۹۲).

ماتریس ارزیابی عوامل خارجی (EFE)

در این مرحله نیز مهمترین فرصتها و تهدیدها پیش روی امکان سنجی طراحی و برنامه ریزی اجرای پیاده راه سازی محور شهردا شهر خرم آباد فهرست شده، و برای تشخیص میزان تأثیرگذاری هر یک از عوامل با توجه به نظر کارشناسان به هر یک از معیارها از صفر تا یک ضریبی داده شده؛ طوری که مجموع این ضرایب برابر یک شود و سپس برای مشخص کردن میزان اثر بخشی راهبردهای کنونی به هر یک از آنها از ۱ تا ۴ نمرهای داده می شود و برای محاسبه نمره نهایی، نمره نهایی ضریب هر عامل در نمره آن ضرب می شود. در نهایت مجموع آنها نمره نهایی عوامل خارجی را نشان می دهد (حکمت نیا و موسوی، ۱۳۹۲: ۳۱۲)

جدول: ماتریس ارزیابی عوامل خارجی (EFE) امکان سنجی احداث پیاده راه در محورهای شهری خیابان شهیدا
شهر خرم آباد

امتیاز وزنی	رتبه	وزن	عوامل داخلی (IFE) : نقاط قوت (S) و نقاط ضعف (W)
۰/۳	۱	۰/۳	S1. غنای بستر طبیعی خیابان و وجود پتانسیل های مثبت از این بعد
۰/۲۱	۲	۰/۷	S2. غنای میراث فرهنگی، تاریخی و اجتماعی و تعدد عناصر واجد ارزش در محدوده خیابان و پیرامون آن
۰/۱۶	۱	۰/۲	S3. وجود رودخانه خرم آباد به عنوان یک عنصر طبیعی در مسیر خیابان که امکان پیوند شهر و محیط طبیعی و همچنین استفاده از فضاهای باز مجاور آن را فراهم می سازد
۰/۰۱۴	۲	۰/۰۷	S4. وجود خانه های سنتی پیرامون خیابان
۰/۳	۱	۰/۰۳	S5. امکان توسعه فضای سبز در آن وجود منظر عالی به قلعه فلک الافلاک و امکان استفاده چند جانبه از آن
۰/۲	۱	۰/۰۲	S5. امکان توسعه فضای سبز در آن وجود منظر عالی به قلعه فلک الافلاک و امکان استفاده چند جانبه از آن
۰/۳۰	۳	۰/۱۰	S6. وجود آثار تاریخی و فرهنگی مهم علی الخصوص پل گپ (پل صفوی)
۰/۴	۲	۰/۲	S7. وجود عنصر هویت بخش و باارزش بافت قدیم بافت منطقه تاریخی می باشد.
ضعف ها			

۰/۲	۱	۰/۲	W1. وجود متروکه ها و خرابه های متعدد در بافت
۰/۶	۲	۰/۲	W2. عدم رعایت مبلمان شهری در مسیر پیاده روها
۰/۷	۱	۰/۷	W3. عدم رعایت بهداشت در کوچه و خیابانها و معابر
۰/۲	۱	۰/۲	W4. عدم کف سازی مناسب در فصول سال مخصوص در فصل زمستان
۰/۱	۱	۰/۱	W5. عدم انسجام مناسب فضایی شهر به دلیل ویژگی های توپوگرافی و مسائل ترافیکی
۰/۲۱	۳	۰/۷	W6. ضعف تسهیلات و امکانات فراغتی و گردشگری
۰/۲	۱	۰/۲	W7. عدم پیوستگی کالبدی شهر، معابر غیر اصولی و کوچه ها اطراف به خوبی قبل تردد نمی باشند
۰/۴	۲	۰/۲	W8. عدم کف سازی مناسب در فصول سال مخصوص در فصل زمستان
۰/۳	۱	۰/۳	W9. با توجه به تعریف فضای سبز می بایست ۱۵ دقیقه پیاده روی اولین فضای سبز در منطقه موجود باشد، فضای سبز ندارد
۰/۲۱	۳	۰/۷	W10. عدم استفاده مناسب و اصولی از منابع و جاذبه های تاریخی در مرکز شهر
۱/۳۲	۱	۱	جمع

ماتریس تهدیدات، فرصت ها، نقاط قوت و نقاط ضعف (swot)

این ماتریس یکی از ابزارهای بسیار مهم در فرآیند تدوین راهبرد است که به وسیله آن اطلاعات مقایسه می شود. بعلاوه با استفاده از این ماتریس، امکان تدوین چهار انتخاب یا استراتژی متفاوت از نظر درجه کنش گری های متفاوت در فضا فراهم می شود. البته در جریان عمل برخی از استراتژی ها با یکدیگر همپوشانی داشته و یا به طور هم زمان و هماهنگ با یکدیگر به اجرا در می آیند.

جدول: ارائه استراتژی های امکان سنجی احداث پیاده راه در محورهای شهری خیابان شهدا شهر خرم آباد

WO استراتژی محافظه کارانه	ST استراتژی متنوع سازی
<p>*استقرار شهر در مسیر ترانزیتی شمال به جنوب</p> <p>*فرصت تعریف رودخانه خرم آباد به عنوان یک محور مجهز گردشگری - ساحلی در تعامل با ساختار فعالیتی اقتصادی گردشگری مرکز شهر (خیابان شهدا)</p> <p>*خیابان مورد مطالعه به عنوان منطقه ای کاملاً تجاری و تفریحی شهر خرم آباد قلمداد می شود و می توان از این فرصت برای تجارتی سالم و صحیح و همچنین جذب گردشگر برای ساکنان استفاده نمود.</p> <p>*تبدیل خیابان شهدا به پیاده راه که کاملاً تجاری ، تفریحی می باشد تردد را آسانتر نماید.</p>	<p>*ایجاد تسهیلات و تاسیسات شهری مورد نیاز محله</p> <p>*ایجاد کف سازی ویژه برای پیاده مداری بصورت هماهنگ با بافت</p> <p>*تقویت ساختار فعلی محدوده با اولویت پیاده و حضور توامان سواره</p>
WT استراتژی تدافعی	SO استراتژی تهاجمی
<p>*طراحی پیاده روها و ارجحیت دادن به حضور مردم به جای ماشین در جهت افزایش تجمع پذیری</p> <p>*ایجاد مبلمان شهری مناسب شامل: نیمکت، آبخوری، سطل زباله... در محله</p> <p>*پیاده روها بایستی منطبق با ویژگی های تاریخی و اجتماعی محله باشد</p>	<p>*ایجاد فضای جدید با حفظ ویژگی های کهن معماری و محلی.</p> <p>*ایمنی و امنیت در محدوده پیاده روها</p> <p>*با پیاده مداری امکان دستیابی به آرامش و امنیت از دست رفته شهری را فراهم می کند و کارکردهای</p>

نتایج بدست آمده از ارزیابی ماتریس عوامل داخلی (IFE) نمره کل بدست آمده برابر با ۳۲/۱ و نمره وزن کل ماتریس خارجی (EFE) برابر با ۳۳/۳ می باشد. سپس آنها را در محور X و Y رسم می کنیم تا امکان سنجی طراحی و برنامه ریزی پیاده راه سازی محور شهدا شهر خرم آباد را با توجه به تمامی عوامل نشان دهد. با توجه به نتایج بدست آمده از تحقیق امکان سنجی پیاده راه سازی محور شهدا در در موقعیت انطباقی (WO) قرار دارد و بایستی از توانمندیها و پتانسیل های موجود در امکان سنجی طراحی و برنامه ریزی پیاده راه سازی محور شهدا شهر خرم آباد موفق باشیم. راهبرد انطباقی یا بازنگری (WO) (حداقل - حداکثر) این راهبرد تلاش دارد تا با کاستن از ضعفها بتواند حداکثر استفاده را از فرصتهای موجود ببرد. یک سازمان ممکن است در محیط خارجی خود متوجه وجود فرصتهایی شود ولی به واسطه ضعفهای سازمانی خود قادر به بهره برداری از آنها نباشد. در چنین شرایطی اتخاذ راهبرد انطباقی میتواند امکان استفاده از فرصت را فراهم آورد. بنابراین این راهبرد ضمن تاکید بر نقاط ضعف درونی، سعی در بهره گیری از فرصتهای بیرونی در جهت رفع نقاط ضعف گرا در امکان سنجی طراحی و برنامه ریزی پیاده راه سازی محور شهدا شهر خرم آباد در برگیرنده موارد زیر است:

- استقرار شهر در مسیر ترانزیتی شمال به جنوب.
 - فرصت تعریف رودخانه خرم آباد به عنوان یک محور مجهز گردشگری - ساحلی در تعامل با ساختار فعالیتی اقتصادی گردشگری مرکز شهر (خیابان شهدا).
 - خیابان مورد مطالعه به عنوان منطقه ای کاملاً تجاری و تفریحی شهر خرم آباد قلمداد می شود و می توان از این فرصت برای تجارتی سالم و صحیح و همچنین جذب گردشگر برای ساکنان استفاده نمود. و تبدیل خیابان شهدا به پیاده راه که کاملاً تجاری، تفریحی می باشد تردد را آسانتر نماید.
- خیابان شهدای شهر خرم آباد یکی از شاهراه های این شهر می باشد که از لحاظ اهمیت اقتصادی و گردشگری در جایگاه ویژه ای قرار دارد. عوامل مهم و تاثیر گذار زیادی در مسیر خیابان شهدا وجود دارد از قبیل رودخانه، آبهای سطحی (چشمه ها)، درختان و غیره که این موارد به عنوان پتانسیل می تواند این خیابان رو به یک پیاده راه با رویکرد گردشگری تبدیل نمود و باعث رونق گردشگری و تعاملات اجتماعی ساکنین منطقه شود. با شناخت شرایط اقلیمی، بستر

محیطی بنا و همچنین فرهنگ و سنت های زندگی ساکنان، ارزشها و ویژگی های خیابان شهدا چه از نظر عملکردی و فضایی و غیره در مرحله طراحی می توان بسیاری از مشکلات آینده در دوران بهره برداری را شناسایی کرد و با شناخت شرایط و امکانات و نیازها، پیاده راهی را فراهم کرد که کمترین تاثیر منفی را بر محیط بگذارد.

نتیجه گیری

برای داشتن شهر سالم می بایست همه سازمانها و دواير دولتی و غیر دولتی منجمله شهرداریها، سازمان میراث فرهنگی و وزارتخانه های مرتبط با حوزه شهری، در حیطه اقدامات و وظایفشان طرحهایی را معرفی و تدوین نمایند که در راستای همپوشانی یکدیگر بوده و مغایرتی با هم نداشته باشند. تلاشهایی که تاکنون صورت گرفته است، مفید بوده اما به هیچوجه ما را در رسیدن به اهداف واقعی یاری ننموده است. استفاده از تحقیقات و تجارب بعمل آمده و تعیین نهاد و مرکزی مختص به این امر لازم بنظر می رسد و پراکندگی مدیریت ها در رسیدن به عدم نتیجه مطلوب، موثر است. لذا مدیریت واحد شهری بعنوان بهترین راهکار پیشنهاد میگردد. حال تا نائل شدن به آن هدف و بر اساس این پژوهش، برای داشتن شهری سالم در محور مذکور، جهت ارتقای زیبایی و حس تعلق مردم، می توان از بناهای تاریخی موجود در محور و یا بناهای اطراف جهت طراحی نما و غیره الهام گرفت تا هویت محور نیز حفظ شود. می توان با ارتقای درآمد ساکنان و بهره وری اقتصادی، کاربری هایی را در محور تزریق کرد که علاوه بر رفع نیازهای اصلی و اساسی مردم بتواند منبع درآمد و اشتغال زایی گردیده و موجد تعادل عدالت در محور شود. برای داشتن محیطی قابل زیست میبایست در همه ابعاد شهری حضور شهروندان را احساس نمود و مشارکت مردم را در نگهداشت و حفظ محله در اولویت قرار داد. احداث پیاده راه در منطقه بازار قدیم تهران خیابان پانزده خرداد و خیابان سی تیز نمونه های مورد قبولی میباشد که گسترش آن در سطح شهرها می تواند اقدام مناسبی را رقم زند. در جدول شماره (۳) راهکارهایی جهت رسیدن به شهر سالم و اشاره به یکی از عناصر شهری - پیاده راه - با توجه به معیارها و زیر معیارها ذکر شده است.

منابع:

- ✓ بحرینی، سید حسین، (۱۳۷۷)، فرایند طراحی شهری، خرم آباد، انتشارات دانشگاه لرستان.
- ✓ بمانیان، محمدرضا، (۱۳۹۱)، پایان نامه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس.
- ✓ پاکزاد، جهانشاه، (۱۳۸۲)، معیارهای کیفی سنجش فضاء مجله آبادی.
- ✓ پاکزاد، جهانشاه، (۱۳۸۵)، مبانی نظری و فرایند طراحی شهری، وزارت مسکن و شهرسازی.
- ✓ حبیبی، سید محسن، سلیمی، جواد، (۱۳۷۶)، استخوان بندی شهر تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
- ✓ خنیفر، حسین، بردبار، حامد فروغی قمی، فریبا، (۱۳۹۲)، مدیریت شهر شاداب، تهران، انتشارات سارگل.
- ✓ رسولی، سارا، رحیم دخت خرم، سمیرا، (۱۳۸۸)، ایجاد منظر شهری مطلوب در مسیرهای پیاده، آرمان شهر.
- ✓ سرشماری نفوس مسکن، (۱۳۷۵)، بلوک آماری شهر تهران، مرکز آمار ایران.
- ✓ سرشماری نفوس مسکن، (۱۳۸۵)، بلوک آماری شهر تهران، مرکز آمار ایران.
- ✓ سرشماری نفوس مسکن، (۱۳۹۰)، بلوک آماری شهر تهران، مرکز آمار ایران.
- ✓ سرمد، زهره بازرگان، عباس: حجازی، الهه (۱۳۹۳). روشهای تحقیق در علوم رفتاری، چاپ ۲۶، تهران، نشر آگه.
- ✓ صرافی، مظفر، محمدیان مصمم، حسن، (۱۳۹۱)، امکان سنجی پیاده راه سازی خیابان های مرکز شهر همدان، فصلنامه آمایش و محیط، شماره ۲۱، صص ۱۱۱-۱۳۸.

- ✓ قربانی، رسول، جام کسری، محمد، (۱۳۸۹)، جنبش پیاده گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری، مورد مطالعه پیاده راه تبریز، مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، سال دوم، شماره ششم، صص ۷۲-۵۵.
- ✓ قریب، فریدون، (۱۳۸۳)، ضوابط ساماندهی و معیارهای طراحی شهری برای مبادی ورودی شهرها، دوره ۱۵، شماره ۱۵، صص ۲-۴۱.