



اولین کنفرانس ملی خدمات شهری و محیط زیست



تحلیلی بر کاهش مخاطرات محیط زیست شهری باتاکید بر طراحی مسیرهای پیاده

دکتر براتعلی خاکپور

دانشیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد

محمد هادی جاوید

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد

سید علی حسین پور

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد

گروه شهرسازی دانشگاه بینالود مشهد

Hoseinpour2020@gmail.com

چکیده

به دنبال آلودگی هوا، که متاثر از مصرف بالای سوختهای فسیلی در جهان کنونی می باشد سیاست کاهش استفاده از وسایط نقلیه شخصی می تواند راهگشا باشد و این امر با طراحی و تقویت فضاهای پیاده محور امکان پذیر می باشد. با بررسی تاریخ شهرسازی ایران می توان دریافت که شهرها در گذشته از قابلیت پیاده مداری بالایی برخوردار بوده و پیاده روی به عنوان اصلی ترین الگوی جابجایی مردم در داخل کانون های زیستی به دلیل کم هزینه بودن یا در دسترس بودن آسان برای کلیه اقشار جامعه به شمار می رفت این امر پس از انقلاب صنعتی و سلطه اتومبیل ها بر شهر بسیار کم رنگ گردید، تا بدان جا که فقدان این فضاهای پیاده محور شهرها را دچار مشکل نموده و برنامه ریزان و طراحان شهری ناگزیر به ارائه راهکارهایی در جهت احیا این فضاها برآمدند. هدف از این تحقیق ارائه راهکارهای استفاده از فضاهای پیاده محور در راستای کاهش آلاینده ها در بحث مدیریت شهرهاست. روش تحقیق این مقاله مبتنی بر روش تحلیلی - توصیفی بوده و اطلاعات مورد نیاز آن با استفاده از روش کتابخانه ای جمع آوری شده است. نتایج بدست آمده در این مقاله نشان می دهد که مدیریت شهری با رویکرد به احداث گذرهای ویژه عابر پیاده در صورت انجام مکان یابی صحیح و ایجاد تسهیلات لازم برای عابری پیاده می تواند به عنوان راه حلی جهت تشویق پیاده روی، کاهش مصرف سوخت، حذف آلاینده ها، بالا بردن ایمنی، رفاه اجتماعی و افزایش رونق اقتصادی کاربرد داشته باشند.

واژگان کلیدی: کاهش آلاینده ها، پیاده راه، فضای شهری، مدیریت شهری، زیست محیط شهری



اولین کنفرانس ملی خدمات شهری و محیط زیست



۱- مقدمه

حرکت پیاده طبیعی ترین، قدیمی ترین و ضروری ترین شکل جابجایی انسان در محیط 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. اما یکی از نواقص عمده شهرسازی معاصر جهان، سرسپردگی بیش از حد آن به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است. این امر یکی از عوامل کاهش کیفیت محیط شهری و افول ارزشهای اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری محسوب می شود. به عنوان واکنش و چاره جویی در برابر این وضع در طول دو سه دهه گذشته، گرایشها و دیدگاههای جدیدی در عرصه شهرسازی جهان مطرح شده است که از آن به عنوان " جنبش پیاده گستری " یاد می شود. حاصل این جنبش، پیدایش و رواج رشته جدید « برنامه ریزی و طراحی پیاده » است که امروزه به عنوان شاخه ای مستقل از برنامه ریزی و طراحی شهری به حساب می آید. در روال رایج شهرسازی ایران نیز، نوعی غفلت و بی توجهی نسبت به موضوع حرکت پیاده و فضاهای پیاده یا « پیاده راهها » هم در عرصه نظری و هم در عرصه عملی، به نحوی بارز مشاهده می شود. به همین دلیل پرداختن به این موضوع می تواند به شناخت عمیق تر مسائل شهرنشینی و شهرسازی کنونی و چاره جویی برای بهسازی کیفیت فضاهای شهری یاری رساند. بدین منظور در مقاله حاضر ابتدا تحولات فکری مرتبط با پیاده محوری در جهان مطرح شده است. سپس به بررسی پیاده راهها، مزایای آنها و انواع تسهیلات عابر پیاده، چگونگی انتخاب مسیر پیاده راهها و اصول کلی در احداث پیاده راهها پرداخته شده است. در ادامه ضمن بیان اصول طراحی و بهسازی پیاده راهها، به بررسی نمونه های موفق پیاده راهها پرداخته شده و در انتها نیز نتیجه گیری لازم ارائه شده است.

۲- تحولات فکری مرتبط با پیاده محوری

بطور کلی در شهرسازی دوران باستان و قرون وسطی و حتی تا شروع انقلاب صنعتی، انسان معیار هر چیزی محسوب می شد. طول، عرض و ارتفاع گشودگیها، تناسبات و فواصل در انطباق با اندازه های وی در نظر گرفته می شد. انسان، مبنا و مرجعی طبیعی برای طراحی شهرهای ما بود. آنچه از مطالعه ساخت شهرها بدست می آید، آن است که همواره شرایط آسایش و راحتی انسان پیاده در فضاهای شهر مد نظر بوده است.

بطور خلاصه می توان گفت که موضوع برنامه ریزی و طراحی پیاده از اواخر دهه ۴۰ در شهرهای اروپا با شروع نوسازیهای بعد از جنگ شکل جدی بخود گرفت بطوریکه می توان گفت، خیابانها و فضاهای ویژه عابرین پیاده برای نخستین بار در شهرهای اروپا ایجاد شدند. اگرچه در بازسازی ویرانیهای جنگ، خصلت



اولین کنفرانس ملی خدمات شهری و محیط زیست



تاریخی و فرهنگی برخی از مراکز شهری از میان رفت ولی در همان زمان، نخستین تجربه های آزمایشی سوئد به وجود «استکهلم» هلند و «روتتردام» در شهرهای منطقه بی ترافیک در ایجاد آمد (مهدیزاده، ۱۵، ۱۳۷۹). از اواخر دهه ۱۹۵۰ تا ۱۹۷۵ سیاست محدود کردن ترافیک و ایجاد ناحیه پیاده در تمام اروپا مطرح شد بطوریکه ممنوعیت ورود اتومبیل به نواحی تاریخی و تجاری خرد در اکثر شهرهای اروپا، شرح موضوع نوسازی و بهسازی محله های مسکونی، بهبود حمل و نقل و احیاء فضاهای عمومی و طرح خیابانهای پیاده در اولویت مسائل برنامه ریزی شهری قرار گرفت (Andren, Mikael; op.cit). از دهه ۱۹۶۰ نیز ایجاد فضاهای پیاده به سایر نقاط دنیا مانند ایالات متحده گسترش پیدا کرد بطوریکه از در شهرهای امریکا به وجود آمد و مطالعات و اقدامات «خیابان پیاده» سال ۱۹۶۰ تا ۱۹۷۰، تعداد ۱۵۰ گوناگون در جهت توسعه پیاده راهها و گسترش فرهنگ پیاده روی و دوچرخه سواری به راه افتاد (مهندسان مشاور گذرراه، ۲۲۱، ۱۳۷۵). بطور خلاصه نکات مهم نظریات *New Urbanism* عبارتند از:

- تشویق تمرکز و فشردگی فعالیتهای متنوع در مراکز شهری در مقابله با پدیده پاشیدگی شهری
- ایجاد امکانات پیاده روی در شهرها: امنیت، آسایش و توجه به تمام اقصاء.
- توجه به جنبه های اجتماعی حاصل از حضور هرچه بیشتر مردم در فضاهای عمومی.
- توجه به میراث تاریخی و فرهنگی و تلاش در حفظ و نگهداری آنان.
- تشویق به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی مناسب.
- تلاش در جهت ایجاد محیط امن، سالم، زیبا و مناسب با مقیاس انسانی (مارک پری، ۵۰، ۱۳۸۳).

۳- گسترش فضاهای پیاده و پیاده راهها

پر واضح است که برنامه ریزی و طراحی پیاده صرفاً جنبه کالبدی یا ترافیکی ندارد و توجه به این موضوع ضمن کاهش مشکلات ترافیکی آثار وسیع اجتماعی و فرهنگی نیز در پی خواهد داشت. همچنین نمیتوان انتظار داشت که اتومبیل از زندگی مردم حذف شود یا لگام گسیخته و مهار نشدنی امور را به دست گیرد، اما می توان در جهت ایجاد نگرش و در پی آن رفتاری مناسب نسبت به اتومبیل کمر همت بست و بر آن اهتمام ورزید. بنابراین، جوهر برنامه ریزی و طراحی پیاده در این جهت قرار دارد که حرکت و رفتار وسایل نقلیه با نیازهای انسان و زندگی اجتماعی شهر سازگار گردد و امنیت و آسایش از دست رفته در برابر هجوم اتومبیل، دوباره به شهر بازگردد. هدف این است که از طریق آرام سازی ترافیک، روان سازی آن و رام کردن اتومبیل تا اندازه ای حقوق ضایع شده انسان پیاده اعاده شود و کارکردهای اجتماعی، فرهنگی و زیباشناختی فضاهای شهری دوباره احیاء گردد. تجارب جهانی نشان می دهد که برنامه ریزی و طراحی پیاده زمانی موفق خواهد بود که علاوه بر عوامل کالبدی، شرایط اجتماعی و فرهنگی و حتی الگوهای روانی



اولین کنفرانس ملی خدمات شهری و محیط زیست



و رفتاری مردم شهرنشین نیز در نظر گرفته شود (فراهانی، ۳۹، ۱۳۸۲). در این خصوص ساماندهی و برنامه ریزی برای عابرین پیاده در دو دهه اخیر، به یک جنبش جهانی در عرصه شهرسازی بدل شده و به ارائه متون بسیار متنوع و گسترده ای در این زمینه انجامیده است (مهديزاده، ۱۳۷۹، ۱۴). به طور خلاصه می توان گفت که تجارب جنبش پیاده و برنامه ریزی در خصوص ایمنی حرکت پیاده در قالب کلید واژگان زیر صورت گرفته است :

Traffic Free Zones	ایجاد مناطق بی ترافیک
Walking Streets	ایجاد خیابانهای پیاده
Pedestrian Districts	ایجاد ناحیه پیاده در مرکز شهر
Livable Streets	ایجاد خیابانهای سرزنده و مردمی
Shopping Mall	ایجاد مراکز خرید پیاده
People Places	ایجاد فضاها و مکانهای عمومی و مردمی
Traffic Calming	آرام سازی ترافیک در نواحی مسکونی
Pedestrian Path & Cycle Track	ایجاد مسیرهای پیاده روی و دوچرخه سواری



شکل ۱- فضای پیاده منبع: google earth

در میان موارد بالا، خیابانهای پیاده یا به اصطلاح ایجاد مناطق ویژه عبور عابری (پیاده راهها) از جمله با نفوذترین جنبشهایی است که در مقوله طراحی خیابانها ایجاد و موجب بروز تغییرات اساسی در محیط و چهره بسیاری از شهرهای جهان شده است. این جنبش با توجه به این موضوع که در ابتدا و انتهای هر سفری که با وسیله نقلیه انجام می شود، پیاده روی وجود دارد، محدود ساختن ترافیک در

خیابانهای اصلی شهر و ایجاد مسیرهای باشکوه و زیبا برای پیاده روی را توصیه می کند و معتقد است که راننده یا مسافر ابتدای حرکت را تا رسیدن به وسیله نقلیه پارک شده پیاده طی می کند، سپس تا رسیدن به مقصد رانندگی می کند، مجدداً وسیله نقلیه را پارک می نماید و بالاخره تا رسیدن به مقصد نهایی مجدداً پیاده می رود. از آنجائیکه همه رانندگان وسایط نقلیه در یک مقطع زمانی عابر پیاده نیز هستند، لذا ضروری است که بخشی از مسیر شبکه های حمل و نقل برای عابرین پیاده در نظر گرفته شود (مهندسان مشاور نوران عمران، ۱۳۸۱، ۳).



۳-۱- مفهومی از Pedestrian Friendly

خیابان های Pedestrian Friendly از یک قانون ساده پیروی می کنند اینکه اولویت با عابر پیاده است. چنین خیابانهایی همه در یکسری ویژگیها مشترک اند، عبارتند از: اینکه عابر های پیاده کلاً از ترافیک شهری دورند و این جدا سازی با استفاده از پیاده روها (sidewalks)، پارکینگ های داخل خیابان (parking onstreet)، ایجاد فضای سبز (landscaping).

عابر ها می توانند براحتی و با امنیت کامل از خیابان عبور کنند، تقاطع ها طوری طراحی شده اند که کمترین عرض عبوری را داشته باشند. محل های عبور کاملاً واضح مشخص شده اند و همردیف پیاده رو ها قرار گرفته اند و علائم محل های عبور هم هوشمند هستند. خیابانها سر زنده هستند، مغازه ها در این مسیر در امتداد هم قرار گرفته و ادامه دارند، شامل تعداد زیادی ورودی هستند که موجب ایجاد نمایی زیبا و پرشور در بدنه ها می شوند. پارکینگ های خیابانی باعث شده اند که محیطی سالم برای خرید و فروش ایجاد شود

و هیچ وقت جای خود را به مسیر های دوچرخه و ماشین نمی دهند. طراحی خوب سنگ فرش ها، مبلمان شهری، نورپردازی باعث شده خیابان یک فضای دلنشین برای مردم باشد (Friendly Streets Pedestrian,p1).



۳-۲- پیاده راهها

شکل ۲- پیاده راهی در استکهلم، منبع pps.org

پیاده راهها یا خیابانهای پیاده، خیابانهای منفرد و مجزایی هستند که آمد و شد خودرو از آنها حذف شده است. به عبارت بهتر در این خیابانها ترافیک غیر موتوری اولویت مطلق دارد. البته خودروهای خاص (خودروهای آتش نشانی و اورژانس و پلیس) 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 (حسینیون، ۱۳۸۳، ۶۹).

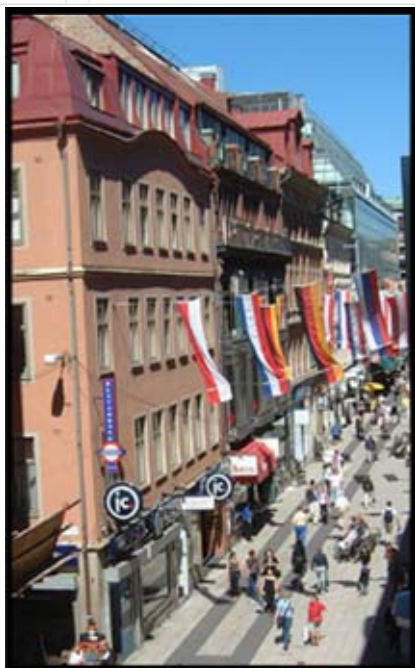


۳-۲-۱- مزایای ایجاد پیاده راهها

۳-۲-۱- ادراک فضایی و بصری



اولین کنفرانس ملی خدمات شهری و محیط زیست



اولویت حرکت پیاده به سواره (بازنگری در الگوهای حرکتی، توجه به حرکت پیاده و پیاده روی، تشویق به عدم استفاده از خودروی شخصی و تشویق به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی، تماس بیشتر با محیط شهری).

ادراک بصری (بهبود سیمای بصری، ایجاد تصور ذهنی، خوانایی و ادراک محیط شهری).

ادراک زمان (ارتباط با محیط شهری متناسب با سرعت پیاده، بهبود دسترسی به نواحی مرکزی شهر).

۲-۱-۲-۳ روابط اجتماعی

بهبود و افزایش برخوردهای اجتماعی (امکان برخورد و گفتگو با دیگران و تماس با محیط شهری).

شکل ۳- پیاده راهی در استکهلم، منبع pps.org ایجاد فعالیتهای متنوع و مبادلات تجاری (ایجاد

فعاليتها و کاربری های متعدد و متنوع، ایجاد تحرک،

سرزندگی و امنیت در فضای شهری، بهبود مبادلات تجاری در مرکز شهر و جذب سرمایه گذارهای جدید).
ایجاد حس مشارکت (حضور فعال افراد و گروهها در تصمیم گیری و اجرا، حس مسئولیت، مالکیت و وابستگی بیشتر به محیط) (p2-6, Brambilla. R & Longo).

بطور کلی تأثیر اجتماعی ایجاد پیاده راهها در مجموع مثبت و سازنده است چرا که تمامی سنین و اقشار اجتماعی را به صحنه شهر جذب می کند و امکان فعالیتهای متنوعی را در فضاهای عمومی شهری به شهروندان می دهد.

۲-۲-۳- انواع تسهیلات عابر پیاده

گذرهای عابر پیاده یکی از روشهای مهم در ایجاد محیط مناسب برای تردد عابری پیاده می باشد، ذیلاً به انواع مختلف گذرها و مناطق مخصوص عابر پیاده اشاره شده است:

گذر موقت: گذرهای موقت معمولاً، در موقعیت های خاصی مثل برگزاری کارناوالها ایجاد می شود و تغییرات عمده فیزیکی در خیابانها بوجود نمی آید.

گذر آزمایشی: معمولاً قبل از احداث گذرهای دائمی، به منظور مطالعه عکس العمل شهروندان و تعیین میزان اصلاحات لازم، بوجود می آید.



اولین کنفرانس ملی خدمات شهری و محیط زیست



گذر مقطع یا پلازا: عبارت است از خیابان هایی که به تردد عابرین پیاده اختصاص داده شده، و لیکن در تقاطع ها وسایط نقلیه موتوری مجاز به حرکت می باشند.

گذر های ممتد: عبارت است از خیابانی که در مراکز خرید و اطراف ابنیه تاریخی واقع شده و کاملاً به تردد عابرین پیاده اختصاص داده می شود.

گذر های غیر هم سطح عابر پیاده: وجود زیر گذر و روگذر برای تردد عابرین پیاده باعث می شود که عابرین بدون تداخل با وسایط نقلیه موتوری به سهولت در مراکز خرید تردد نمایند.

گذر های چند طبقه: در منطقه مرکزی تجاری همیشه فضای کافی جهت تردد



شکل ۴- پیاده راه اشتروگت کپنهاگ « Copenhagen »

منبع : google earth

عابرین پیاده و وسایط نقلیه موتوری وجود

ندارد. در چنین شرایطی گذر های غیر مسطح احداث می شوند (رادپویا، ۲).



شکل ۵- پیاده راه آلمان، مونیخ « Munich, Germany »

منبع : google earth

۳-۲-۳- چگونگی انتخاب مسیر پیاده راه

لازم است که مسیر انتخاب شده از مسیر های موجود بافت تاریخی شهر باشد و با در نظر داشتن شرایط خاص هر بافت ساماندهی شود. این شرایط، ارزشهای کالبدی و فرهنگی - رفتاری، اصل تداوم زندگی، تعریف حدود و قلمرو و احترام به حریم و شرایط محیطی را شامل می گردد.

مسیری باشد که به طور تاریخی مکان وقایع و حوادث

شهری بوده و هم اکنون نقش خود را از دست داده و احیای آن می تواند در باز زنده سازی فضاهای شهری پیرامونی موثر افتد، یا اینکه در زندگی امروز

شهر نقش هویت بخش و تاثیر گذار داشته باشد. مسیری باشد که بتواند تلفیقی از حرکت سواره و پیاده را



اولین کنفرانس ملی خدمات شهری و محیط زیست



میسر سازد و امکان حضور وسایل نقلیه عمومی سازگار با بافت (درشکه، دوچرخه، اتوبوس، ...) را فراهم آورد.

۳-۳- اصول کلی در احداث پیاده راه

اصول کلی برای ایجاد پیاده راه به صورت زیر تعریف می شوند :

۱. توجه کافی به مکانیابی یک محدوده پیاده براساس حداکثر ارتباط با بافت محله.
۲. ایجاد تسهیلات لازم در اطراف پیاده راه و در عین حال تامین نفوذپذیری مناسب.
۳. به حداکثر رساندن تنوع کاربریها در محدوده پیاده و با رعایت اصل سازگاری.
۴. توجه به مقیاس انسانی در کلیه مراحل مکانیابی و طراحی و در تمامی جزئیات.
۵. حداکثر استفاده از گیاهان، آب و عناصر و مصالح طبیعی

در بهسازی و مبلمان پیشنهادی.

۶. حفاظت از بناهای باارزش تاریخی در پیاده راه و یا

توسعه محدوده های پیاده حول این ابنیه.

۷. توجه به چشم اندازهای طبیعی و مصنوعی و بویژه

دورمنظر انتهایی در محدوده پیاده .

۳- طراحی و بهسازی پیاده راهها



شکل ۶- پیاده راه آلمان، مونیخ « Munich, Germany »

طراحی و بهسازی پیاده راهها نیازمند برنامه و طرح

جامع است که در آن لحاظ داشتن یکسری از اصول

می تواند در پیشگیری بسیاری از معضلات پیاده راهها مفید باشند. در ارتباط با موضوع به نکاتی که می

توانند بعنوان مهمترین زیر اصل ها در جهت عملیاتی نمودن اصول کلی مزبور کمک نماید عبارتند از :

تجار و کسبه منطقه بایستی با اجرای چنین طرحی موافق باشند.

تامین پارکینگ هایی خارج از سطح سواره رو ضروری می باشد، به طوری که شهروندانی که به محل گذر

عابر می آیند، مجبور نباشند بیش از ۱۵۰ متر از محل پارکینگ تا گذر عابر پیاده طی کنند.

- ایجاد تنوع در فعالیت های موحد جداره ها در جهت پویای بیشتر فضا.

- تنوع بخشی به پوشش گیاهی پیاده راه با توجه به فصل از نظر رنگ، فرم و گستردگی تاج، بافت و ارتفاع،

استفاده از گیاهان پوششی رونده بر روی سطوح عمودی مناسب مانند دیوارها.



اولین کنفرانس ملی خدمات شهری و محیط زیست



ایجاد هماهنگی بین عرض پیاده راه با نقش ترافیکی آن در مجموعه در ساعات اوج تردد، کنترل حجم تردد در جهت سهولت، ایمنی و آسایش رهگذران بوسیله ترکیب مناسب کاربریها.

ایجاد تعادل بصری از نظر وزن بافت، فرم و نمای جداره های دوطرف خیابان با یکدیگر و با عرض و طول معبر (در معابری که نسبت بین ارتفاع جداره ها به عرض معبر بیش از ۲ به ۱ بوده باعث ایجاد تنگی و خفگی فضا می گردد. از عناصر شکننده مقیاس نظیر درختان تبریزی، اقاچیا چتری و نارون، و نیز تجهیزات و مبلمان مناسبی نظیر سایبان، رواق ها تابلوهای عریض استفاده شود).

ایجاد تعادل بصری از طریق ترکیب رنگی جداره ها و با پوشش سبز معبر و هماهنگی در فرم مبلمان شهر. در نظر گرفتن چتر مناسب سایه در طول مسیر پیاده راه (ترجیحاً استفاده از دزختان سایه انداز).

ایجاد گشودگی (فضاهای مخروطی) در فواصل مناسب در طول پیاده راه به منظور ایجاد زمینه ای برای ارتباطات اجتماعی، توقف و استراحت های کوتاه برای افراد کم توان مانند کودکان و سالمندان و تجهیز آنها (با توجه به مساحت) به نیمکت، دیواره ای کوتاه، پوشش گیاهی مناسب.

استفاده از پوشش گیاهی برای کاهش شدت آلودگی صدا در مکانهایی که شدت آلودگی صوت وجود دارد. در نظر گرفتن تسهیلاتی چون محل های شیر های آتش نشانی، محل اتومبیل های اورژانس و غیره.

تعیین ایستگاه های تاکسی و محل های توقف اتومبیل جهت سوار و پیاده کردن مسافری در نزدیکی گذر پیاده.



در نظر گرفتن سرپناه هایی مناسب جهت محافظت عابری در آب و هوای نامساعد.

طراحی روشنایی مخصوص گذر عابر پیاده برای امنیت بیشتر در طول مسیر در نظر گرفتن مبلمان شهری یکپارچه در طول مسیر.

۴- نمونه های موفق

تا سال ۱۹۶۶، گذرها و مناطق مخصوص پیاده فقط به چند شهر اروپایی محدود می شد و تعداد انگشت شماری گذر عابر پیاده

شکل ۷- در نظر گرفتن نیمکت، آبنما، تریاهایی در مسیر

پیاده، منبع: www.pps.com

در شهرهای امریکا وجود داشت، و لیکن هم اکنون بیش از ۱۰۰ گذر پیاده در امریکا بوجود آمده است. هم اکنون ۱۳۰ گذر عابر پیاده در شهرهای مختلف اروپا وجود دارد و همچنین تعدادی از این گونه گذرها در آسیا هم اجرا شده است. در زیر به تعدادی از گذر های پیاده اشاره شده است:



اولین کنفرانس ملی خدمات شهری و محیط زیست



Brooklyn, NY, Brighton Beach



Istiklal, Istanbul, Turkey



Strøget, Copenhagen, Denmark



Yamanote Line, Tokyo, Japan



Buchanan Street, Glasgow, Scotland, UK



Psirri, Athens, Greece

شکل ۸- نمونه های موفق منبع : www.pps.org

۵- نتیجه گیری

در پایان به توجه به مطالب پیشین موارد ذیل منتج می گردد که در جدول بدان اشاره گردیده است :

معایب	محاسن
محدودیت سرعت	حمایت از تردد های سازگار نظیر پیاده و دوچرخه
محدودیت مسافت در جابجایی	پایداری محیط زیست
محدودیت اندازه شهر	کاهش آلودگی هوا
محدودیت جا بجایی برای افراد ناتوان و معلول	کاهش تصادفات
ندارد	حفظ و احیا بافت های قدیمی که برای تردد وسایل نقلیه طراحی شده اند
ندارد	تحرك در فعالیت و کارآیی اقتصادی
ندارد	بهبود فعالیت و روابط اجتماعی
ندارد	بهبود گذراندن اوقات فراغت (استراحت، تفریح، ...)



اولین کنفرانس ملی خدمات شهری و محیط زیست



ندارد	تقویت آموزش محیطی و فرهنگی
ندارد	کاهش هزینه ها
ندارد	شکل دادن به ساختار سکونتگاهها
ندارد	ارتباط با محیط از نظر بصری و افزایش حس تعلق به مکان و محیط

با توجه به موارد ذکر شده، احداث گذرهای ویژه عابر پیاده در صورت انجام مکان یابی صحیح و ایجاد تسهیلات لازم برای عابرین پیاده می تواند به عنوان راه حلی جهت تشویق پیاده روی، بالا بردن ایمنی، رفاه اجتماعی و افزایش رونق اقتصادی کاربرد داشته باشند. همچنین آلودگی های هوا، آلودگی بصری و صوتی در این محیط کاهش می یابد که جنبه تفرجگاه نیز خواهد داشت. ایجاد چنین مکانهایی در صورت رعایت کلیه موارد و ضوابط حتی به عنوان جاذبه گردشگری نیز مطرح می باشد.



اولین کنفرانس ملی خدمات شهری و محیط زیست



منابع و مأخذ

- پری، مارک، فرزین پاک، شهرزاد، (مهر ۱۳۸۳)، "وابستگی به خودرو و فرهنگ در بیروت"، مجله شهرداریها، شماره ۶۵، دوره جدید، سال ششم
- حسین پور، سید علی، شمشیر بند، مصطفی، (۱۳۸۹) بررسی روند کاهش فضاهای باز شهری در فرآیند توسعه شهری (مطالعه موردی: کلان شهر تهران) فصلنامه علمی پژوهشی آرمانشهر شماره ۵.
- حسینون، سولماز(خرداد ۱۳۸۳)، "مقدمه ای بر طراحی پیاده راهها"، مجله شهرداریها، شماره ۶۱، سال ششم.
- رادپویا، کامران؛(۱۳۷۲)، "امکان سنجی احداث گذرگاههای ویژه عابرین پیاده"، نمایه.
- صداقت شایگان، داود، (زمستان ۱۳۸۱)، ایمنی عابر پیاده، مجله تازه های ترافیک، شماره ۳۵.
- فراهانی، پروین؛ (آذر ۱۳۸۲)، "تسلط سواره، ظلم مضاعف بر پیاده"، مجله شهرداریها، ضمیمه شماره ۵۵، ویژه نامه شماره ۱۱.
- کنف لآخر، هرمان؛ (زمستان ۱۳۸۲)، اصول برنامه ریزی، طراحی تردد پیاده و دوچرخه، ترجمه فریدون قریب، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
- محمدی شمیرانی، مهران؛ (پاییز ۱۳۷۶)، طراحی مرکز شهری به منظور ایجاد حیات مدنی، نمونه موردی: مرکز شهری شمیران، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده هنرهای زیبادانشگاه تهران.
- محمدی، محمدباقر؛ (پاییز ۱۳۸۳)، بررسی طرح ایجاد پیاده راه شهر در خیابان لاله زار، مجله تازه های ترافیک، شماره ۲۳، سال پنجم.
- مهدیزاده، جواد؛ (۱۳۷۹)، "مفاهیم و مبانی پیاده راه سازی"، مجله شهرداریها، شماره ۱۹، سال دوم.
- مهندسان مشاور گذرراه؛(۱۳۷۵)، دفتر تحقیقات و معیارهای فنی، جلد ۱، تهران، سازمان برنامه و بودجه.
- مهندسان مشاور نوژان عمران؛" (۱۳۸۱)، مطالعات و طراحی فاز ۱ و ۲ مسیر ویژه عابر پیاده در خیابان صف (حد فاصل جمهوری-مصباح)"، حوزه معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران.
- هاشمی، سید مناف، حسین پور، سید علی (۱۳۹۰) ترجمه کتاب پیشگیری از جرم از طریق طراحی مسکن، انتشارات طحان هله.

- Andren, Mikael; op.cit.
- Pedestrian Friendly Streets(www.ca-city.com).p1.
- Brambilla. R & Longo. G; Pedestrian Zones: a design guide , Columbia University, 1977.
- <http://-www.thefreedomtrail.org> /visited on May 2009.
- <http://www.townandcountrytravelmag.com/copenhagen-denmark-f08/> visited on May 2009.
- <http://mamatavolvoikarheritageproject.blogspot.com/> visited on May 2009.
- <http://www.pps.org>
- <http://www.Earth google.com>