



"ظرفیت سنجی کالبدی واجتماعی تغییرات کاربری (تبدیل سواره راه به پیاده راه) با رویکرد توسعه فضاهای پیاده" (مطالعه موردی : خیابان ولیعصر^(عج) شهریار)

مجیدنوری فرسلطانی^{1*}، نفیسه مرصوصی²

1-manofars@gmail.com - دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری - گرایش آمایش شهری دانشگاه پیام نور مرکز تهران جنوب*
2-دانشیار دانشگاه پیام نور مرکز تهران، marsousin@yahoo.com

چکیده

کاربریها با اهداف خاصی ایجاد میشوند. و هر کاربری عملکرد ویژه ای دارد. دو عامل ظرفیت و کارایی کاربریها، از مهمترین مؤلفه های آن به شمار میروند. آنجا که یک کاربری هم ظرفیت و هم کارایی خود را از دست میدهد باید به فکر چاره بود. یا ظرفیت جدیدی ایجاد کرد یا عملکرد آن را تغییر داد. معابر از جمله کاربریهایی می باشند که فضای بیشتری از یک شهر را به خود اختصاص میدهند. از آنجا که معابر با هدف دسترسی به کاربریهای دیگر ایجاد می شوند، با دو گونه حرکت یکی حرکت سواره و دیگری حرکت پیاده در آنها مواجه می باشیم. اما گاهی این دو حرکت ضمن تداخل با یکدیگر باعث ایجاد مشکلات عدیده ای می شوند، که در این بین حرکت سواره با توجه به تمایل روزافزون استفاده از وسایط نقلیه، خود را به حرکت پیاده تحمیل کرده و آثار جبران ناپذیری از خود برجای نهاده است. عابرین پیاده عناصر درجه اول شهری می باشند و برنامه ریزی شهری نیز باید نیازهای آن را شناسایی و تامین نماید تا از تبعات توجه بیش از حد به حرکت سواره که از آن جمله: افزایش زمان جابجایی ها، افزایش تصادفات، آلودگی های صوتی، دیداری، هوا و از بین رفتن تعاملات اجتماعی می باشد، بکاهد. لذا، پژوهش حاضر با روش توصیفی - تحلیلی و پیمایشی ضمن مطالعه خیابان ولیعصر^(عج) شهریار بعنوان مرکز شهر، به بررسی واکنش گروه های هدف به گزینه های مختلف، جهت تبدیل کاربری سواره به پیاده با رویکرد تحدید حرکت سواره و گسترش فضاهای پیاده بر پایه مشارکت فعال عناصر تاثیر گذار این محور مبادرت ورزیده است. بر این اساس پرسشنامه ای با جامعه نمونه آماری 259 نفر با روش نمونه گیری طبقه ای، از بین عابرین پیاده، صاحبان مشاغل و رانندگان و با استفاده از مقیاس لیکرت تهیه گردید. پایایی پرسشنامه با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ در نرم افزار SPSS مورد سنجش قرار گرفت که با توجه به ضریب 0/786 به دست آمده، پرسشنامه از پایایی مطلوبی برخوردار می باشد. در پایان با استفاده از تکنیک تحلیلی SWOT به بررسی نقاط قوت، نقاط ضعف، فرصتها و تهدیدهای موجود در خیابان ولیعصر^(عج) و تعیین استراتژی مناسب، پرداخته شده است. بر اساس نتایج حاصله ظرفیت تبدیل این محور به پیاده راه وجود داشته، اما عابرین پیاده موافق، رانندگان مردد و کسبه، بعنوان عناصر تاثیر گذار، مخالف آن می باشند.

واژه های کلیدی: ظرفیت سنجی، پیاده راه سازی، برنامه ریزی مشارکتی، SPSS، SWOT، خیابان ولیعصر^(عج) شهریار



مقدمه

در پی مواجهه انسان با اتومبیل، این آشنایی به تقابل نزدیک شده و در این بین کفه ترازو به نفع این ساخته دست بشر سنگینی کرده و روز به روز عرصه را بر خالق خود تنگ نموده است. فضاهای شهری را به گونه ای از آن خود میکند که انسان را به حاشیه رانده و به تنهایی یکه تازی مینماید؛ چنان که نیاز خودرو بر نیاز انسان برتری یافته و تمام تلاش برنامه ریزان شهری جلب رضایت آن، و تمام امکانات جهت توسعه معابر و خیابانها به منظور حرکت روانتر و بهتر وسایل نقلیه می باشد. حتی اگر به محدود شدن فضاهای حرکت پیاده و پیاده راه ها بیانجامد. این روند، پیامدهای گوناگون اجتماعی- اقتصادی، روانی، زیست محیطی و کالبدی را برای شهرها و بویژه مراکز شهری به همراه داشته است. در پی گسترش روزافزون شهرنشینی و به دنبال آن افزایش شهرها حضور وسایل نقلیه به شدت افزایش یافته و حرکت سواره جایگزین حرکت پیاده گردیده است. از پیامدهای این تاکید بیش از حد به حرکت سواره می توان به ازدست رفتن فضاهای دسترسی پیاده بعنوان عناصر ظهور تعاملات اجتماعی، تبدیل مراکز شهر- که غالباً بعنوان بافت هویت بخش از آن یاد می شود- به مراکز خودرو محور با گره های ترافیکی شدید، افت استانداردهای ایمنی، تشدید انواع آلودگی های زیست محیطی (هوا، صوتی و بصری)، از بین رفتن بافتهای ارزشمند شهری، اشاره کرد. و همه ی این دلایل و شاید حتی نیمی از آن کافی است تا حساسیت نسبت به تسلط کامل حرکت سواره افزایش یافته، تا طی سه دهه گذشته سیاستهای برنامه ریزی شهری و شهرسازی را به سمت تمایلات کاهش استفاده از خودرو و افزایش ارتباطات اجتماعی با تاکید بر حرکت پیاده، بعنوان طبیعی ترین، قدیمی ترین و ضروری ترین شکل جابه جایی انسان در محیط، سوق دهد و در این راستا نظریه ها و جنبشهایی همچون رشد هوشمند و شهرگرایی نوین¹ و جنبش پیاده راه سازی² بوجود آید. مسیرهای پیاده به عنوان عناصری خاطره انگیز و هویت بخش در شهرها می باشند. برای این محدوده ها می توان عملکردهای متنوعی به جز حرکت پیاده پیش بینی نمود. عملکرد تفریحی و درکنار آن وجود مراکز خرید، می تواند مردم را از هر سن و جنسی به خود جلب نماید. پیش بینی مکانهایی برای استراحت این مراکز را به جایی تبدیل می کند که شخص می تواند در آن گردش کند و هرگاه نیاز بود توقف نموده و زمان بیشتری را با احساس امنیت، سپری نماید. امنیت حاصل از عدم تردد وسایط نقلیه در این گونه فضاها به دیده شدن شهر و عناصر شهری می انجامد. زیرا عابر پیاده نگران برخورد وسیله نقلیه با خود و توجه مدام به این موضوع، نخواهد بود. در این میان مراکز شهری که معمولاً تمام مسیرها به نوعی به آن ختم می شوند و از جایگاه مهمی در پویایی و برقراری تعاملات گوناگون اجتماعی برخوردارند، به نواحی با شدت جریانهای ترافیکی بالا، آلودگی های بصری، صوتی و هوا، محل ایجاد گره های ترافیکی، کاهش ایمنی، هدررفت انرژی، اتلاف وقت و در نهایت عامل تهدید سلامت روانی و جسمی شهروندان شده است. نگاه به این موضوع از این زاویه، ضرورت رویکرد مجدد به حرکت پیاده به عنوان پویاترین روش جابه جایی و حمل و نقل شهری، را می طلبد. فضاهای شهری، - که در طراحی آن همیشه باید احساس امنیت و آرامش، دسترسی آسان و برقراری ارتباط ذهنی مناسب با شهروندان، مورد توجه قرار گیرد- به نفع حرکت سواره ازدست رفته، و آنچه برای عابر باقی مانده است بسیار محدود و در اغلب موارد فاقد استانداردهای لازم می باشد که نه تنها کمکی به حل موضوع نکرده بلکه خود به معضلی دیگر بدل گشته است. در سه دهه گذشته، در کشورهای توسعه یافته رویکرد عابرمداری در اولویت برنامه ریزیهای شهری قرار گرفته و این نگرش به شکلهای گوناگون اجرایی می شود. به عنوان مثال خیابان شانزلیزه پاریس که از آن به عنوان زیباترین و مدرنترین خیابان جهان یاد می کنند ساعاتی از شبانه روز به روی وسایط نقلیه بسته شده و تبدیل به یک پیاده راه می شود. یا بعنوان نمونه ای دیگر جاده لندن در نورویچ اولین خیابانی بود که به روی سواره بسته شود در سال 1957 پیاده مدار گردید.

¹ New Urbanism & Smart Growth

² Pedestrianisation or Pedestrianization



اگر به این موضوع ایمان بیاوریم که شهر جایی است برای زندگی کردن، نه جایی برای گذران زندگی، شاید بسیاری از مشکلاتی که انسان شهرنشین با آن روبروست قابل حل باشد. البته این اندیشه ابتدا باید در شهروندان نهادینه شده که از آنها انسانهایی پرسشگر ساخته تا از مدیران شهری، برنامه ریزان و شهرسازان بخواهند در مقابل عملکردشان پاسخگو بوده، ایشان نیز خود را ملزم به مشارکت شهروندان در تصمیم گیریها و برنامه ریزیها، بدانند. اهمیت این موضوع آنجا خود را نشان می دهد که، با ظهور پدیده ای به نام اتومبیل به سرعت تمام ابعاد زندگی انسان شهرنشین تحت تاثیر این پدیده انسانی قرار گرفته، گویی سرنوشت انسان در دست اوست و اوست که برای انسان تعیین تکلیف می نماید. مصداق این امر از دست رفتن فضاهای پیاده به مرور زمان به نفع اتومبیل می باشد که پیامد آن چیزی جز از بین رفتن مؤلفه های توسعه پایدار¹ که امروزه به واژه ای پرطمطراق تبدیل شده، از جمله؛ امنیت، سلامت جسمانی، بهداشت روان، محیط زیست و... نبوده است. اگرچه تاریخچه توجه به محدوده های پیاده شهری به دوران بازسازی پس از جنگ جهانی در اروپا باز می گردد، و به خصوص در اواخر دهه 1960 و اوایل دهه 1970، کشورهایی همچون آلمان و هلند فعالیت های گسترده ای در این زمینه آغاز کردند و در این زمینه مایکل رنمی نویسد «اصولاً تا دهه هفتاد کمتر کسی فواید اتومبیل و نقش آن را در جامعه زیر سوال میبرد» (بهرام سلطانی، 1387: 129) اما ضرورت توجه کشورهای در حال توسعه و به خصوص ایران، با توجه به رشد سریع شهرنشینی و افزایش سرسام آور خودرو، به پیاده راه سازی جهت کاهش اثرات غلبه حرکت سواره، بصورت یافتن راه حلهایی جهت ایجاد تعادل بین اتومبیل و عابر پیاده و بازگشت به برنامه ریزی پیاده محور بجای برنامه ریزی خودرو محور، بیشتر احساس می شود.

در این میان شهر شهریار بعنوان مرکز شهرستان شهریار، که بارزترین ویژگی های آن، مهاجرپذیری بالا² که شاید از موقعیت خاص آن، در نزدیکی به کلانشهر تهران نشأت گرفته است، تراکم بالای جمعیتی، بالا رفتن تعداد خودروها، افزایش حرکت سواره و سفرهای درون و بین شهری، وجود گره های ترافیکی متعدد در نقاط مختلف از ورودی های شهر گرفته تا مرکز شهری باشد. خیابان ولیعصر (عج) که نمادی از پویایی، سرزندگی و به نوعی بافت هویت بخش واز همه مهمتر بعنوان مرکز شهر آن یاد می شود، با تراکم بالای کاربریهای خدماتی، تجاری و تراکم بسیار خودرو و عابر و به هم تنیدگی انسان پیاده و سواره روبروست که باعث از هم گسیختگی هر چه بیشتر روابط آنها و مغلوبه شدن این رویارویی به نفع حرکت سواره شده است.

تمایل مدیران و برنامه ریزان شهری برای حل این موضوع و یا بهبود شرایط خیابان ولیعصر (عج) به نفع حرکت سواره و آن هم به روش آزمون و خطا بوده، که تبعات سنگینی در پی داشته است. این خیابان ابتدا بصورت بلوار (دارای رفیوژ) بعنوان جداکننده حرکت رفت و برگشت طراحی شده بود که آنرا برداشته و حرکت دوطرفه در این خیابان به یکطرفه از شمال به جنوب آزمایش گردید. حرکت یکطرفه از جنوب به شمال امتحان شد. سپس نصب تابلوهای ورود ممنوع در خیابانهای فرعی و تعویض پی در پی آنها انجام شد و می شود. اکنون حرکت یکطرفه از جنوب به شمال و تعریف یک خط ویژه تاکسی از شمال به جنوب خیابان در حال اجراست. که این تغییرات پی در پی باعث سردرگمی رانندگان و عابران پیاده شده و نه تنها مشکل حل نگردیده است بلکه شاهد نوعی بهم ریختگی عملکردی بین عناصر شهری می باشیم. نکته مهم در این بین مغفول ماندن مشخصات فنی این خیابان و مهمتر از همه، نادیده گرفتن عناصر درجه اول تاثیر گذار در این خیابان (عابران پیاده، رانندگان و صاحبان مشاغل) می باشد که تاکنون جایگاهی در برنامه ریزیها و تصمیمات نداشته اند؛ و این تحقیق بدنبال پاسخی مناسب برای سوالهای زیر است:

- 1- واکنش گروههای هدف در مواجهه با پیشنهاد تغییر عملکرد خیابان به پیاده راه با توجه به جایگاه ایشان بعنوان عناصر مهم و موثر در برنامه ریزیها، چگونه خواهد بود؟
- 2- در صورت وجود روش های گوناگون، از نظر عابران پیاده، رانندگان و صاحبان مشاغل، کدام روش دارای بهترین بازدهی خواهد بود؟

¹ Sustainable Development

پیشینه مطالعاتی:

زمان زیادی از رواج مفاهیمی چون "پیاده مداری"¹، "جنبش پیاده راه سازی"، "عابرمداری" و... نمی گذرد و تحقیقات ومقالاتی در این باره به نگارش درآمده است و پروژه هایی نیز در این راستا انجام شده است که بعضی با موفقیت وتعدادی دیگر نتایج مورد نظر را در پی نداشته اند. سیدمهدی معینی، 1390، در کتاب خود "باعنوان شهرهای پیاده مدار" ضمن بررسی اهمیت فضاهای حرکت پیاده، به بررسی پیاده راه ها واستانداردهای لازم در ایجاد آنها پرداخته است. فرانسس تیبالدز، 1385، در کتاب خود "شهرهای انسان محور" ترجمه حسن علی لقایی و فیروزه جدلی به منظور تأکید بر ملاحظات مهم در آزادی افراد پیاده و چگونگی وضوح بخشیدن به مکان ها، سهولت در دسترسی و استفاده از آنها و همچنین بحث در مورد توجه به مقیاس انسانی، اینگونه نظر می دهد که دستیابی به کیفیت انسان- محور بودن تنها از طریق ترکیب صحیح کاربری ها و فعالیت ها امکان پذیر می شود. توجه به گذشته، ادغام کاربری ها و فعالیت ها، ایجاد وضوح و کنترل تغییرات، برخی از اصولی هستند که به عقیده وی در شهرها و محیط های شهری گذشته رعایت شده است. تیبالدز با بررسی و تحلیل هر کدام از این اصول در شهرهای سنتی، راه حل ها و نظریه هایی مطرح کرده است. سیدعلی حسین پور و امید غریب در تحقیقی با عنوان "فضاهای پیاده محور و راهبردهای کاهش آلاینده های شهری" با هدف ارائه راهکارهای استفاده از فضاهای پیاده محور در راستای کاهش آلاینده ها اینگونه نتیجه گیری میکنند که مدیریت شهری با رویکرد به 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، کاهش مصرف سوخت، حذف آلاینده ها، بالا بردن ایمنی، رفاه اجتماعی و افزایش رونق اقتصادی کاربرد داشته باشند. محمدجواد فیضی در تحقیق خود با نام "بازشناخت جنبش پیاده مداری در پایداری فضاهای متراکم شهری" 1391، با نگاهی اجمالی بر مفاهیم حمل و نقل پایدار شهری، پیاده روی ودوچرخه سواری و اثرات آنها را به عنوان شیوه ای مؤثر از حمل و نقل غیر موتوری، در محدوده ی فلکه دوم صاد قیه مورد تحلیل وارزیابی قرار داده است.

نمونه های بسیاری نیز به مرحله اجرا درآمده است که در این میان کشورهای توسعه یافته پیشگام بوده و در کشورهای در حال توسعه نیز مواردی اجرا شده است که هر کدام با اهداف خاصی طراحی شده اند. بعنوان نمونه می توان از جاده لندن در نورویچ (1957) اشاره نمود که با هدف بستن خیابان به روی اتومبیل ها و کاهش اثرات حرکت سواره بعنوان اولین خیابان انگلستان، پیاده مدار گردید. کوچه مروی تهران (1384) نمونه کوچکی که با هدف تسهیل رفت وآمد شهروندان و ارتقاء امنیت وساماندهی نما وجداره اجرا شد. خیابان استقلال استانبول نیز با هدف ایجاد مراکز خرید، توریستی وتفریحی به روی اتومبیل ها بسته شد. خیابان 15 خرداد تهران (1390) نمونه دیگری است که با هدف تحدید حرکت سواره، ساخت مبلمان شهری و کاهش آلودگی های مختلف به یک پیاده راه تبدیل شد. خیابان سپهسالار تهران با هدف احیای محورهای فرهنگی وتاریخی، مبلمان شهری ویژه ونورپردازی پیاده مدار گردید. خیابان علم الهدی رشت (1391) با هدف امنیت، حفاظت، تامین نیاز روزمره، دسترسی، راحتی، سادگی، جذابیت ونمونه های بسیاری دیگر که با اهداف گوناگون طراحی واجرا شده اند که البته بعضی با موفقیت وتعدادی دیگر اهداف مورد نظر را تامین نکرده اند.



شکل 1، 2، 3: به ترتیب: کوچه مروی تهران، خیابان استقلال استانبول و خیابان علم الهدی رشت مأخذ: اینترنت

¹-Walkability



روش تحقیق

روش پژوهش با توجه به ماهیت آن توصیفی- تحلیلی و پیمایشی می باشد. جمع آوری اطلاعات بصورت کتابخانه ای و مراجعه به سازمانها و میدانی با تهیه پرسشنامه بوده است. در تهیه پرسشنامه با عنایت به محدودیتهای موجود و نبود نمونه های استاندارد جهت تطبیق، سعی شد از نظر کارشناسان و صاحب نظران استفاده شده و برای بالا بردن پایایی آن از سوالات متنوع با فراوانی مطلوب استفاده شود. جامعه آماری از بین گروههای هدف که عابران پیاده، صاحبان مشاغل و رانندگان می باشند با روش نمونه گیری طبقه ای به تعداد 259 نفر انتخاب گردید. به دلیل نداشتن آمار دقیقی از عابران پیاده به صورت تصادفی 134 عابر پیاده انتخاب شد. در مورد رانندگان فقط رانندگانی که مسیر حرکت آنها خیابان ولیعصر (عج) بود مدنظر قرار گرفتند که تعدادی از ایشان خودروهای شخصی و بیشترین آمار مربوط به رانندگان تاکسی هایی است که مسیر عبور آنها این خیابان می باشد به تعداد 54 راننده پرسشنامه داده شد. از تعداد 157 واحد تجاری شمارش شده که این تعداد سوای کاربریهای اداری و خدماتی و مجتمع های تجاری است، حجم نمونه ای با تعداد 111 نفر با استفاده از فرمول کوکران محاسبه گردید. تحلیل پرسشنامه ها با استفاده از نرم افزار spss انجام گرفت. از نرم افزار excel جهت محاسبات و از نرم افزار gis جهت تهیه نقشه های ظرفیت های کالبدی و تحلیل کاربریهای مختلف استفاده شد. در آخر بوسیله تکنیک تحلیلی SWOT به تعیین استراتژی مناسب اقدام گردید.

دلایل ایجاد پیاده راه ها

شاید احداث پیاده راه ها در غالب طرحهای موضعی و موضوعی با اهداف مختلفی از سوی برنامه ریزان و طراحان شهری دنبال شود، اما بی شک همه آنها در بسیاری از موارد با یکدیگر اشتراک نظر دارند که در جدول ذیل به تعدادی از اهداف، مؤلفه ها و مزایای اجرای طرحهای پیاده راه اشاره می شود:

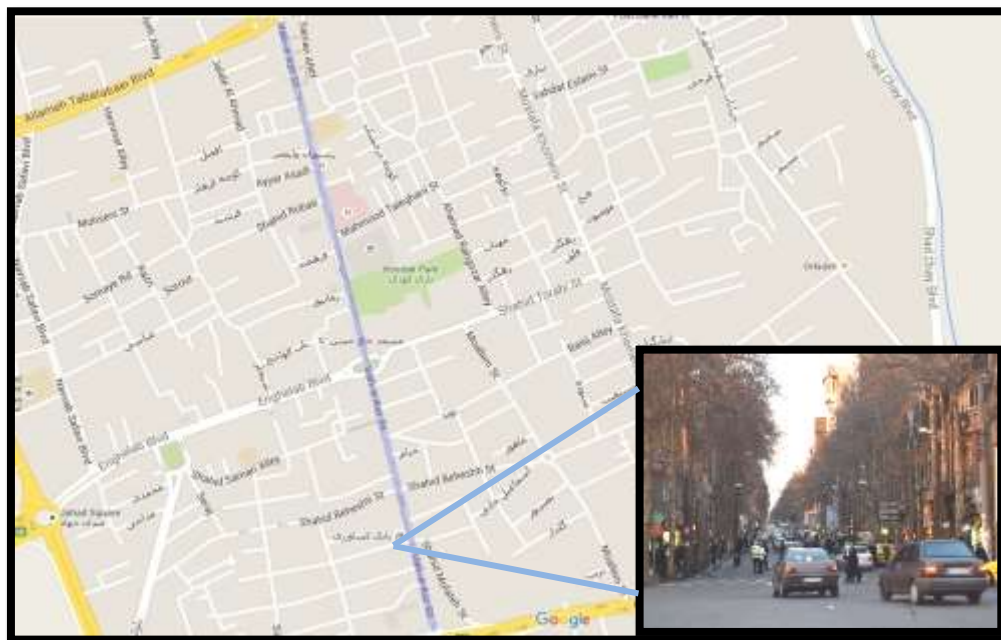
جدول شماره 1: اهداف ایجاد پیاده راه ها و مزایای آن مأخذ: نگارندگان با بهره گیری از منابع دیگران

مؤلفه های اصلی	معیار	مزایا
کالبدی	دید و منظر	بهبود دیده شدن شهر، کنترل مرتفع سازی، رعایت معیار خط آسمان، طراحی مناسب جداره ها، انتظام بخشی به تابلوهای تبلیغاتی، ایجاد مبلمان شهری، استفاده از المانهای یادآور هویت، حفظ بناها های با هویت و ارزش تاریخی، ایجاد جذابیت های بصری
	اختلاط کاربریها	تنوع پذیری در کاربریها، برآورده شدن نیازهای عابرین در کوتاهترین زمان و کوتاهترین مسیر، کاهش هزینه ها، رونق اقتصادی،
	سازگاری کاربریها	قرارگیری کاربریهای سازگار، بالا رفتن کیفیت هوا، کیفیت صدا، میزان نور، بو، دید و منظر
	نفوذ پذیری	دسترسی بیشتر و راحت تر به انواع کاربری، ارتباطات فضایی گسترده تر، سلسله مراتب، خدمات رسانی مناسب در شرایط اضطراری
اقتصادی	بهداشتی درمانی	کاهش هزینه های درمانی، بالا رفتن شاخص های سلامت همگانی، تأثیرات مثبت پیاده روی بر روی سلامت اعصاب و روان، استقبال بیشتر شهروندان بعد از لمس نتایج مثبت این طرح ها،
	اقتصاد خانوار	حذف هزینه حمل و نقل خانوارها برای دسترسی به کاربریها، حذف هزینه استفاده از خودرو، رقابت پذیری بیشتر کسبه در جذب مشتری که به نفع مشتری خواهد بود.
	ارزش افزوده	بالا رفتن قیمت زمین و املاک، بالا رفتن طول زمان فعالیت کاربریها و در پی آن رونق کسب و کار صاحبان مشاغل، جذب سرمایه گذار
	گردشگری	در صورت تامین زیرساخت ها و رعایت اصول پیاده راه سازی، پتانسیل جذب گردشگر از سوی این محورها وجود دارد.
زیرساخت ها	تامین امکانات زیرساختی جا نمایی مناسب آنها، کف سازی مناسب، تامین نور محیط، سیستم فاضلاب پیشرفته و جمع آوری زباله، راحتی بیشتر استفاده کنندگان از این محورها بدنبال خواهد	

	داشت.		
زیست محیطی	انواع آلودگی	کاهش آلودگی های هوا، شنیداری ، بصری	
	فضای سبز	حفاظت از فضای سبز موجود در مقابل آلودگی هوا، گسترش فضای سبز، تنوع در ایجاد فضاهای سبز مختلف و مناسب محیط،	
	توسعه زمین	کاهش نیاز به توسعه زمین، عدم نیاز به عریض تر کردن معبر برای اتومبیل ها	
اجتماعی	تعاملات اجتماعی	برخوردهای چهره به چهره، تبادل افکار و اندیشه ها گوناگون ، ایجاد سرزندگی در پی حضور اقشار مختلف	
	امنیت	عدم تداخل وسایط نقلیه و عابرین، کاهش تصادفات، حس امنیت ناشی از بازطراحی مجدد پیاده راه ها، ایجاد کاربری انتظامی برای احساس آرامش بیشتر در ساعات مختلف شبانه روز	
	عدالت اجتماعی	ایجاد محیطی مناسب برای کودکان ، کهنسالان و معلولین ، حضور اقشار مختلف	
	مشارکت	افزایش مشارکت مردم، امکان نظرسنجی از استفاده کنندگان از محور، نظارت مستمر عابرین بر پیاده راه	

قلمرو مکانی

محدوده مطالعاتی خیابان ولیعصر^(ع) شهریار بعنوان مرکز شهر به طول 1360 متر می باشد. شهرشهریار مرکز شهرستان شهریار یکی از شهرستانهای غربی استان تهران است که با وسعتی بیش از 320 کیلومتر مربع و جمعیت 624440 نفر (سرشماری عمومی نفوس و مسکن 1390) در ارتفاع 1160 متری از سطح دریا واقع است. مهاجرپذیری گسترده و نرخ رشد 7 درصدی جمعیت از ویژگیهای این شهرستان می باشد. محدوده مورد مطالعه از محورهای مهم شهری و شاید مهمترین محور ارتباطی مرکز شهر می باشد که تراکم بالای کاربریهای تجاری ، اداری و خدماتی از مهمترین ویژگیهای آن می باشد. خیابان ولیعصر^(ع) در شهریار نقش ساختاری داشته و از محورهای مجهز شهری محسوب می شود به نحوی که نقش خدماتی آن بر نقش ارتباطی اش غلبه دارد.



نقشه شماره 1: موقعیت خیابان ولیعصر^(ع) شهریار مأخذ: google map



مشخصات فنی خیابان ولیعصر (عج):

جدول شماره 2: مشخصات فنی خیابان ولیعصر (عج) مأخذ: طرح تفصیلی شهرشهریار

نام خیابان	عرض برداشتی	تعداد خطوط سواره	عرض هر خط سواره	عرض پارک حاشیه ای		جداکننده میانی
				شرقی	غربی	
ولیعصر (عج)	13 متر	2	3.5 متر	3 متر	3 متر	ندارد

با توجه به تعاریف سلسله مراتب معابر شهری، خیابان ولیعصر (عج)، با لحاظ مشخصات فنی، بین شریانهای درجه 2 (حداقل عرض 16 متر) و خیابانهای جمع و پخش کننده (حداقل عرض 12 متر) قرار میگیرد. با لحاظ مشخصات فنی این محور، باید گفت: خیابان ولیعصر (عج) با 13 متر عرض (طرح جامع شهریار، 1391) در واقع در دسته خیابانهای جمع و پخش کننده و دسترسی های محلی قرار می گیرد و به دنبال رشد ارگانیک شهر شهریار و بخصوص مرکز شهر بوجود آمده است، لذا عملکرد آن با توجه به بالا رفتن روزافزون تردهای موتور و رشد جمعیت بواسطه مهاجرپذیری بالای شهرستان شهریار، به شدت کاهش یافته و بازدهی لازم را ندارد. نکته دیگر، نقش خیابان ولیعصر (عج) بعنوان کاربری فراشهری و منطقه ای است که بیشترین حجم ورود عابر و خودرو از شهرهای اطراف به این محور را بدنبال داشته است.

یافته های پژوهش

در این بخش به سه موضوع وضع موجود و پیامدها، ظرفیتهای کالبدی موجود و ظرفیتهای اجتماعی خیابان ولیعصر (عج) در راستای امکان سنجی تبدیل سواره راه به پیاده راه، پرداخته خواهد شد.

وضع موجود و پیامدها

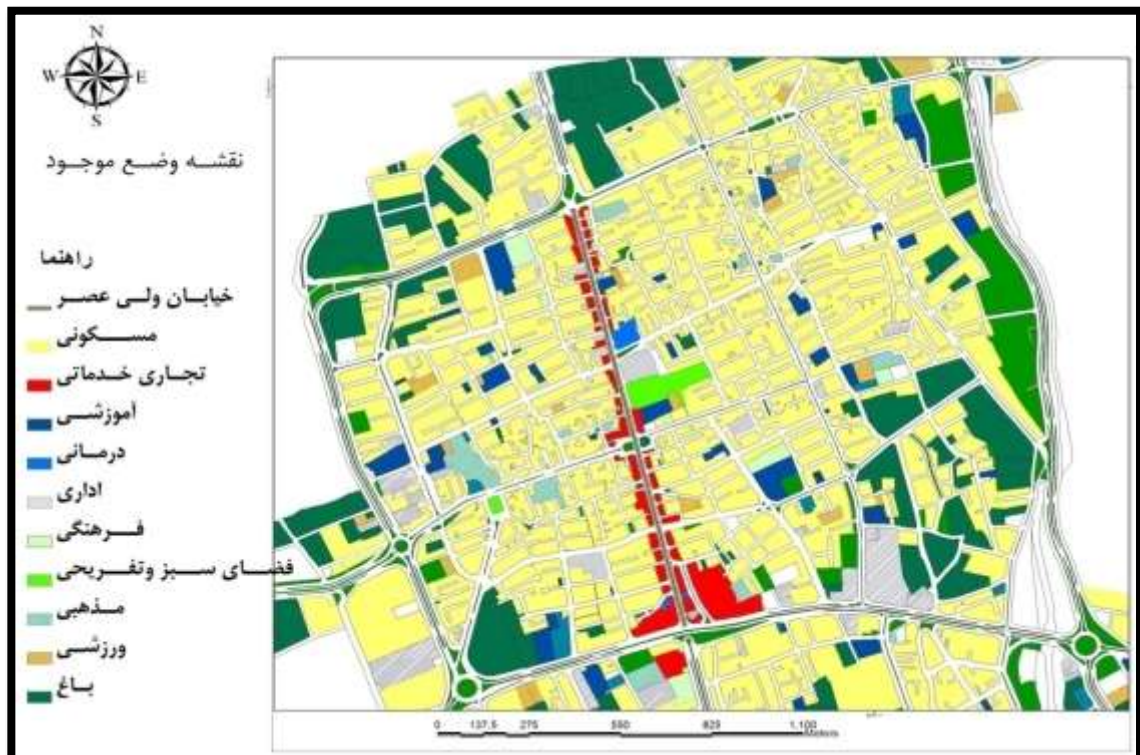
در حال حاضر خیابان ولیعصر (عج) بعنوان مهمترین خیابان شهریار دارای سه نقش دسترسی، ارتباطی و جابجایی است و این از موقعیت خاص قرارگیری آن در مرکز شهر میباشد که هیچ یک از این وظایف به شایستگی و بطور کامل انجام نمی پذیرد. مهمترین علت تداخل این وظایف و بهم ریختگی این محور و کاهش بازدهی آن در وهله اول، وظیفه ارتباطی این محور است که نزدیکترین و کوتاهترین مسیر جهت دسترسی به محور اندیشه و کرج در شمال می باشد، به همین دلیل جهت کوتاه شدن مسیر، وسایط نقلیه به استفاده از این مسیر تمایل بیشتری دارند که حجم بالای ترافیک ورودی به این محور، پارک کردن وسایط نقلیه در منتهی الیه سمت راست این خیابان، وجود خط ویژه تاکسی با جهت حرکت شمال به جنوب جهت جابجایی مسافران، وجود سه چراغ راهنمایی در تقاطع ها و انتهای مسیر، پارک دوبل رانندگان برای جابجایی مسافر یا دسترسی به کاربریهای تجاری و خدماتی، استفاده زیاد عابران پیاده از عرض محور جهت دسترسی به خدمات گوناگون در دو سوی خیابان و کم عرض بودن پیاده رو، از جمله عواملی می باشد که باعث گردیده این خیابان با استفاده از حداکثر ظرفیت خود، باز پاسخگوی نیازها نباشد.

جدول شماره 3: وضع موجود خیابان ولیعصر (عج) و پیامدهای آن مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان

پیامدها	وضع موجود
تبدیل محوره به یک راه دسترسی کم عرض با حجم ترافیک بالا	اتصال جنوب مرکز شهر به شمال و کوتاهترین مسیر دسترسی به محور کرج و اندیشه
اختلال در نظام رفت و آمد، کاهش امنیت، تجاوز اتومبیلهای شخصی به این مسیر، نداشتن کارایی لازم به علت عرض کم	ایجاد خط ویژه تاکسی از شمال به جنوب محور
توقف های نسبتاً طولانی و بی درپی پشت چراغها و تشدید ترافیک	تعبیه چراغهای راهنمایی

والودگی هوا	
کاهش عرض معبر، تشدید ترافیک	پارک اتومبیل در منتهی الیه سمت راست خیابان توسط صاحبان مشاغل
کاهش امنیت، کاهش عرض معبر، تشدید ترافیک، آلودگی صوتی ناشی از اعتراض رانندگان با استفاده از بوق	پارک دوبل اتومبیل ها جهت جابجایی مسافر یا دسترسی به کاربریها بعلت نبود فضای کافی
تراکم بیش از حد عابر، کندی آمد و شد، برخورد فیزیکی نا خواسته عابران، استفاده عابران از خیابان برای رفت و آمد،	عرض کم پیاده روها
تلاش ورقابت جهت یافتن پارکینگ، اتلاف انرژی و زمان، تشدید ترافیک، استفاده از خیابانهای فرعی جهت پارک اتومبیل و ناکارآمدی این خیابانها	تمرکز کاربریهای زمان بر، مانند بیمارستان امام سجاد ^(ع) ، شهرداری شهریار، کلینیک ها و مطب ها، دانشگاه، اداره پست، بانکها و موسسات مالی
کاهش عرض محور، ایجاد گره ترافیکی در ورودی، توقف نسبتاً طولانی مسافربرهای شخصی	قرارگیری ایستگاه تاکسی و اتوبوس در ورودی محور
کاهش فضای مفید پیاده رو	وجود درختان کهنسال در پیاده رو
آلودگی بصری، وبهم ریختگی در منظر شهری	بی نظمی در قرارگیری تابلوهای تبلیغاتی کاربریها

نقشه کاربری (وضع موجود)



ظرفیت سنجی

امکان سنجی یا مطالعات امکان سنجی، ارزیابی و تجزیه و تحلیل پتانسل یک پروژه پیشنهادی است و بر اساس تحقیقات و مطالعاتی پایه ریزی شده است که روند تصمیم گیری را پشتیبانی کند. (Wikipedia) ظرفیت سنجی فرایندی است که طی آن قابلیت های موجود اقتصادی، اجتماعی، جمعیتی، کالبدی و مدیریتی در مورد مطالعه، با هرمقیاسی از یک استان، شهر و محله گرفته تا عناصر کالبدی آن که می تواند شامل انواع کاربریها باشد، مورد بررسی قرار میگیرد.



ظرفیتهای کالبدی موجود

ظرفیتهای کالبدی مناسب وسازگار جهت پیاده راه

مهمترین مسایل موجود در تغییر کاربری ها، محدودیتهای پیش روی آنهاست. تغییر کاربری مسکونی به تجاری ویا بالعکس، تغییر کاربری آموزشی به مذهبی، تغییر کاربری اداری به آموزشی، درعمل با مشکلات کمتری مواجه خواهند بود -البته با مطالعات امکان سنجی و رعایت استانداردها-، لیکن تغییر عملکرد کاربری در معابر شهری، مدیران و برنامه ریزان شهری را با مشکلات و محدودیتهای فراوانی از جمله: اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و کالبدی روبرو خواهد ساخت که با مطالعات دقیق و شناخت درست از آنها می توان به نتیجه بخش بودن اتخاذ تصمیم به تغییرات کاربری، امیدوار بود. قطعاً عدم توجه به این معیارها دلیل ناکامی بسیاری از طرح ها و دست نیافتن به نتایج مورد نظری باشد. حضور کاربریهای مختلف در یک خیابان عامل بسیار مهمی است که باعث جذب شهروندان جهت پاسخگویی به نیاز های خود می شود. اما مهتر از آن عوامل مؤثر در قرارگیری و کیفیت کاربریها از جمله: سازگاری، ظرفیت، مطلوبیت، وابستگی، تنوع کاربریها، کاربریهای مختلط و دسترسی به کاربریها می باشد.

جدول شماره 4: ظرفیتهای کالبدی موجود خیابان ولیعصر (عج) مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان

ظرفیتهای کالبدی موجود		
عنوان	کاربرها	وضعیت
کالبدی فضایی	تجاری - خدماتی	خیابان ولیعصر (عج) از تراکم بالای کاربریهای تجاری و خدماتی برخوردار می باشد که از این حیث قابل قیاس با هیچ محور دیگری در سطح شهرستان نمی باشد. مهمترین ویژگی این محور تنوع و اختلاط بی نظیر انواع کاربری می باشد که یکی از مزایای آن بشمار میرود.
	اداری - انتظامی	مهمترین کاربریهای اداری در این محور ساختمان شهرداری شهریار، اداره راهنمایی و رانندگی، اداره پست، و ادارات خصوصی میباشند.
	مذهبی	مسجد قائم (عج) در ورودی محور و مسجد المهدی در انتهای محور و مسجد حاج حسن، مصلائی بزرگ شهریار در خیابان انقلاب و از همه مهمتر بارگاه امام زاده اسماعیل (ع) در خیابان انقلاب از مهمترین مراکز مذهبی جاذب جمعیت می باشند.
	فرهنگی - هنری	سینما بهمن در ابتدای خیابان انقلاب، فرهنگسرای استاد شهریار در انتهای محور، کانون پرورش فکری کودکان شهید کافی
	آموزشی	دانشگاه آزاد اسلامی در انتهای محور و نزدیک به شش مدرسه و هنرستان در اطراف خیابان ولیعصر (عج)، آموزشگاه های خصوصی زبان، رایانه، حسابداری و...
	بهداشتی درمانی	مهمترین کاربری درمانی این محور بیمارستان امام سجاد می باشد و مجتمع های پزشکی با نام ساختمان پزشکان، مراکز تخصصی تصویربرداری پزشکی و آزمایشگاه های تخصصی، داروخانه ها، و مطب های پزشکان عمومی و متخصص از فراوانی بسیاری برخوردارند. شاید بتوان این محور را محور پزشکی - درمانی شهریار هم نامید.
	ورزشی	با وجود سالن ورزشی کیانی در خیابان زمانپور، سالن ورزشی هلال احمر نزدیک میدان معلم، مجموعه ورزشی آئین علوی در خیابان شهید کیانی، کاربری ورزشی وضعیت مناسبی در این خیابان ندارد و کمبود محسوس در آن احساس میشود.
	پارک و فضای سبز	از کمبود های فاحش این محور، فقر فضای سبز می باشد و تنها مورد قابل ذکر پارک بزرگ شهری با نام "پارک کودک" می باشد. که تقریباً در انتهای محور قرار دارد.
	کاربریهای پشتیبان (انواع پارکینگ)	نبود پارکینگ به تعداد کافی و متناسب با استانداردها مهمترین مشکل این محور می باشد. که با دو یا سه پارکینگ عمومی با مساحت کم و از نوع همسطح، پاسخگوی نیاز این محور نیست.

آنچه باعث جذب مردم به یک خیابان می شود انواع کاربریها جهت برطرف کردن نیازهای خود، دسترسی راحت درکمال آرامش و امنیت در کمترین زمان ممکن می باشد اما چیزی که باعث می شود عابرین تمایل بیشتری به حضور طولانی تر در خیابان از خود نشان دهند علاوه بر امنیت، جذابیت های بصری و امکانات رفاهی گوناگون از محل بازی کودکان گرفته تا مکانهایی برای استراحت برای عابرین می تواند باشد. کاربریهای تجاری فراوان خیابان ولیعصر (عج) را تبدیل به یک مرکز خرید بزرگ نموده و مراکز خرید بدنبال خود باید شرایطی را فراهم بیاورند که مراجعه کنندگان به این محور تنها به گشت و گذار و انتخاب فروشگاه مناسب خود برای خرید فکر نمایند. کاربریهای مختلط که از ویژگیهای این محور می باشد باعث برطرف شدن نیازهای مراجعه کنندگان به این محور هستند.



شکل شماره 4: وضع موجود خیابان ولیعصر (عج) مأخذ: نگارندگان

کاربریهای زمان بر از جمله بانکها و موسسات اعتباری گوناگون رقابت شدیدی برای حضور در این خیابان بعنوان مرکز شهرداری که همین امر دلیلی بر پویایی این محور با حضور حداکثری مردم می باشد. لازم به ذکر است که کاربری های سازگار با پیاده محوری از جمله: فضاهای واجد ارزش تاریخی، فضاهای سبز و تفریحی، امازاده ها، بازارها و بازارچه ها، بانکها، مطب های پزشکی، فضاهای ورزشی، رستورانها، اغذیه فروشی ها، خرده فروشیها و... در خیابان ولیعصر (عج) با فراوانی مختلف وجود دارد که از این حیث از مطلوبیت بالایی برخوردار است. اما درباره سازگاری کاربریها تنها می توان ساختمان شهرداری شهریار و بیمارستان امام سجاد (ع) را با دیگر کاربریها نسبتاً ناسازگار قلمداد کرد که بار ترافیکی این محور را تشدید کرده اند.

کاربریهای پشتیبان (انواع پارکینگ)

مهمترین دغدغه شهروندان در مراجعه به مراکز شهری شاید یافتن جای پارک برای اتومبیل باشد. با ماشینی شدن زندگی تمایل به جابجایی با وسیله نقلیه حتی در مسیرهای کوتاه نیز افزایش یافته است. خیابان ولیعصر (عج) در این مورد از کمبود فاحشی رنج می برد و این اتلاف وقت و انرژی بسیاری از مراجعه کنندگان به این محور را بدنبال داشته است. این محور از داشتن انواع پارکینگ جز مواردی محدود، محروم می باشد. با توجه به قیمت بالای زمین در این محور و کمبود زمین کافی وعدم استقبال از احداث پارکینگ و رعایت نشدن قوانین احداث پارکینگ در کاربریهای مختلف در این خیابان، به نظر می رسد مدیریت شهری هرچه سریعتر باید با در نظر گرفتن بعضی امتیازها جهت تشویق بخش خصوصی به احداث پارکینگ آن هم از

نوع طبقاتی و یا سرمایه گذاری یکجانبه نسبت به رفع این معضل اقدامات لازم را مبذول دارد. نکته مهمتر در مکانیابی پارکینگ ها فاصله مناسب آن با انواع کاربری می باشد تا امکان دسترسی آسان برای مراجعه کنندگان به محور را فراهم سازد.

جدول شماره 5: فاصله مناسب برای پیاده روی از پارکینگ تا مراکز مختلف جاذب سفر (قریب، 1376)

فاصله استاندارد انواع کاربریها با پارکینگ	
فاصله مناسب	نوع کاربری
100 - 350	تجاری و خدماتی
150 - 300	اداری
200 - 350	سایر موارد مانند تفریحی، درمانی، آموزشی، زیارتی و پایانه ها

نقشه کاربری های پشتیبان (انواع پارکینگ) موجود و پیشنهادی

مجموع مساحت پارکینگهای موجود در خیابان ولیعصر (عج) و اطراف آن 8470 مترمربع می باشد که از نوع همسطح و با مالکیت خصوصی و در قطعات کوچک می باشد که اشخاص ملک شخصی خود را به پارکینگ تبدیل نموده اند. این میزان پارکینگ به هیچ عنوان پاسخگوی نیاز این محور نیست.



نقشه شماره 3: وضعیت پارکینگ موجود، در حال ساخت و پیشنهادی خیابان ولیعصر (عج) و تعیین فاصله مناسب (buffering) با کاربریها مأخذ: نگارندگان

اگر فضای مورد نیاز برای هر اتومبیل را 4 مترمربع لحاظ نماییم تنها 2117 دستگاه قابلیت پارک در این مساحت اندک را دارند. که البته بیشتر جهت پارک وسیله شخصی خود در شب از آن استفاده می نمایند. جهت مکانیابی پارکینگ های طبقاتی که خود نیاز به تحقیقی دیگر دارد، ملاک فاصله از کاربریهای تجاری - خدماتی می تواند گزینه مناسبی باشد.



در حال حاضر در شرق محور مورد مطالعه مجتمع تجاری شهرداری در حال ساخت می باشد که با افتتاح آن به گفته مسئولین نزدیک به 20 درصد از مشکل کمبود پارکینگ در خیابان ولیعصر (عج) برطرف خواهد شد. پروژه دیگر در حال ساخت مجتمع تجاری اداری فیروزه در ابتدای محور و جنوب آن در حال ساخت است که پارکینگ طبقاتی آن حدود 1000 واحد پارکینگ را فراهم خواهد آورد. نکته قابل تامل در این مورد تخصصی نبودن این کاربریهاست. بدین معنی که پارکینگ طبقاتی بدنال ساخت مجتمع های تجاری ساخته شده اند. لذا نیاز این محور ایجاب میکند تا نسبت به ساخت پارکینگ طبقاتی که عملکرد آن صرفاً امکان پارک اتومبیل باشد، اقدام شود. با توجه به مشکل پارکینگ در این محور و میزان مراجعه به آن احداث پارکینگهای طبقاتی مقرون به صرفه خواهد بود و توجیه اقتصادی نیز خواهد داشت. زیرا مراجعه کنندگان جهت سهولت در پارک اتومبیل خود، به جای صرف وقت بسیار جهت یافتن جای پارک و تأمین امنیت خودروی خود، حتماً مایل به پرداخت هزینه خواهند بود.

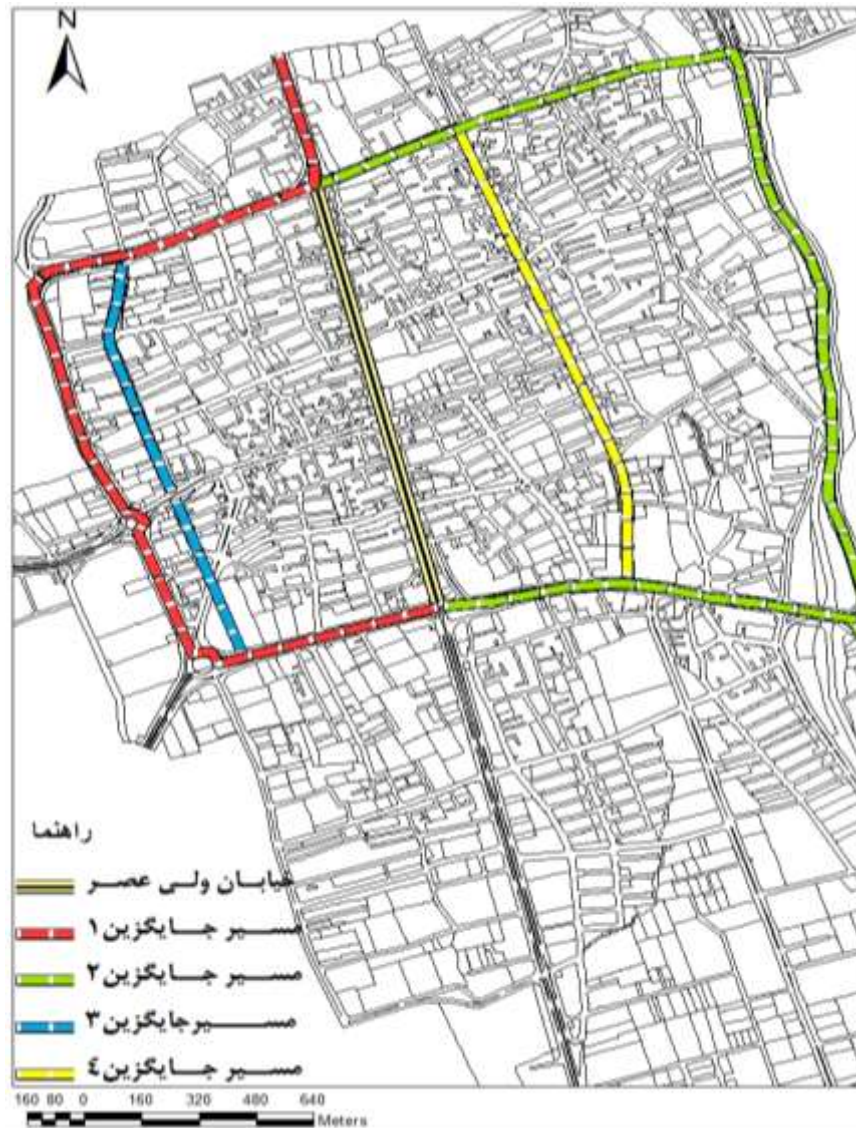
با توجه به جدول شماره 5 و نقشه شماره 3 میتوان گفت که پارکینگهای موجود و پیشنهادی از نظر فاصله (حداکثر 350 متر) با انواع کاربریها در خیابان ولیعصر (عج) وضعیت مطلوبی داشته و خواهند داشت. البته متأسفانه زمین پارکینگهای پیشنهادی در نقشه شماره 3 در طرح تفصیلی شهریار بعنوان کاربری آموزشی و ورزشی پیشنهاد شده است که به نظر می رسد بهتر است با توجه به کمبود زمین و نیاز مبرم این خیابان به پارکینگ های طبقاتی نسبت به تجدید نظر در این موضوع سریعتر اقدام شود.

توزیع بار ترافیک خیابان ولیعصر (عج)

در صورت بسته شدن خیابان ولیعصر (عج) به روی اتومبیلها برای باز توزیع ترافیک عبوری آن در خیابانهای اطراف باید چاره ای اندیشید. برای اینکار باید ضمن توان سنجی خیابانهای اطراف مسیرهای جایگزینی برای آن پیشنهاد کرد که عبور و مرور و وسایل نقلیه با مشکل مواجه نشود. مسئله مهم در این زمینه ارایه مسیرهای جایگزین جهت دسترسی به محور مادر شهر کرج در شمال خیابان ولیعصر (عج) و دسترسی و جابجایی مسافران در مسیرهای داخلی محدوده شهر می باشد. با توجه به این موضوع مهمترین مسئله در صورت انتخاب گزینه بسته شدن خیابان به روی اتومبیلها و تبدیل آن به پیاده راه ، امکان توزیع بار ترافیکی این محور در خیابانهای اطراف می باشد که بدین منظور نقشه مسیر های پیشنهادی، البته با اصلاحات مورد نظر ارایه میگردد:

نقشه مسیرهای پیشنهادی

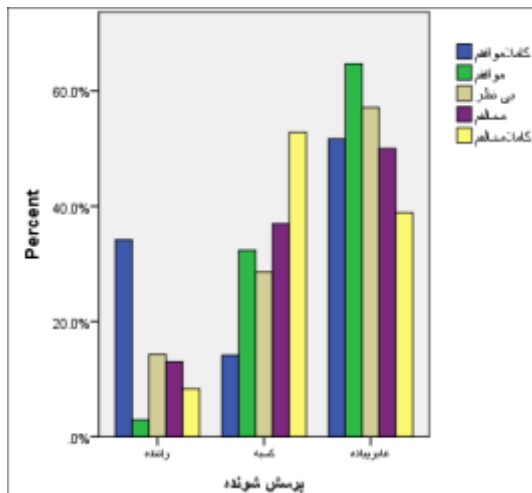
جهت توزیع بار ترافیکی محور و دسترسی به شمال خیابان و محور کرج و اندیشه 4 مسیر پیشنهاد می شود. مسیر شماره 1 بلوار علامه طباطبایی در غرب خیابان ولیعصر (عج) می باشد که البته باید نسبت به تعریض آن اقداماتی صورت گیرد. مسیر شماره 2 کمربندی شاد چای می باشد که در تعریف مربوط به کمربندی تاحدودی دارای استانداردهای لازم می باشد. مسیر شماره 3 خیابان نواب صفوی است که این مسیر نیاز به اتصال به بلوار رسول اکرم (ص) جهت ارتباط جنوب محور به شمال رادار که برای این منظور باید خیابان انقلاب به بلوار رسول اکرم (ص) متصل شود تا قطعه کامل گردد. به نظر می رسد با توجه به تراکم پایین کاربریها و وجود معابر و یک قطعه باغ غیرمثمر نسبتاً وسیع در مسیر مذکور، امکان اجرای این طرح با همکاری مالکین این مسیر وجود دارد. مسیر شماره 4 خیابان مصطفی خمینی (ره) در شرق خیابان ولیعصر (عج) می باشد که با توجه به نزدیکی به محور مورد مطالعه با اتخاذ شرایط لازم می تواند نسبت به پذیرش بار ترافیکی، آماده شود. از خیابان ولیعصر (عج) جهت انتقال مسافر به سه مقصد امامزاده اسماعیل و میدان فرمانداری بعنوان مسیرهای داخلی و کلانشهر کرج بعنوان مسیر برون شهری استفاده می شود که با تعریف مسیرهای جایگزین این موضوع مرتفع خواهد شد



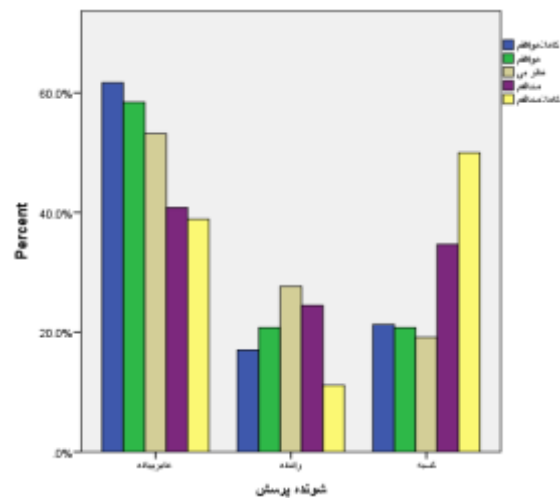
البته با توجه به دور شدن نسبی مسیرها شاید با مقاومت رانندگان وسایل نقلیه و تاکسیها روبرو شود ولی با احتساب ترافیک خیابان ولیعصر^(ع) و اتلاف زمان این موضوع توجه پذیر می باشد.

ظرفیت های اجتماعی

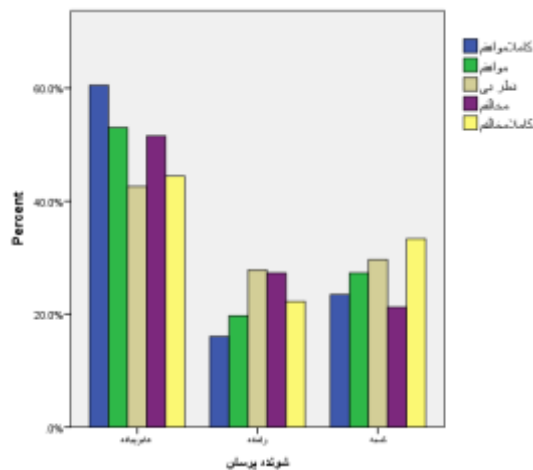
شناسایی ظرفیت های اجتماعی به شناخت عوامل تاثیر گذار در فرآیند تبدیل عملکرد سواره به پیاده، میزان مشارکت عناصر فعال در تصمیم گیریها، سازو کار مشارکت شهروندان در برنامه ریزیها، شناخت نهادها و سازمانهای مردم نهاد، تشکل های مردمی، شورای محلات، تشکل های فرهنگی، مذهبی و صاحب نظران بومی، اطلاق میگردد. که باروشهای گوناگون از جمله نظرسنجی ها، تدوین پرسشنامه ها و برگزاری همایشها آرای ایشان را می توان کسب و در برنامه ریزیها از آنها بهره برد.



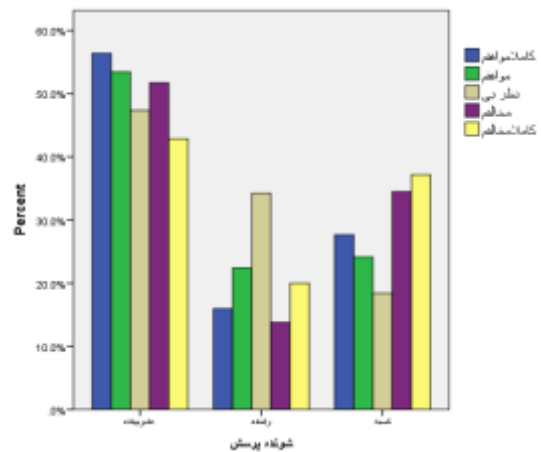
خیابان ولیعصر^(عج) به روی اتومبیل ها بسته شود.



خیابان ولی عصر^(عج) در ساعات مشخصی از شبانه روز به روی اتومبیل ها بسته شود.



خیابان ولیعصر^(عج) بیشتر در اختیار وسایط نقلیه



خیابان ولیعصر^(عج) به پیاده راه و یک مرکز گذران

است.

اوقات فراغت، تفریحی و خرید تبدیل گردد.

نمودار شماره 1، 2، 3، 4: نظر گروه هدف درباره تبدیل خیابان ولیعصر^(عج) به پیاده راه مأخذ: نگارندگان

در این قسمت نتایج نظرسنجی که با استفاده از پرسشنامه از عناصر فعال خیابان ولیعصر^(عج) بعمل آمده را مورد بررسی قرار خواهیم داد. پرسشنامه بین سه گروه از شهروندان 1- عابرین پیاده 2- صاحبان مشاغل و 3- رانندگان توزیع شد. با توجه به تعداد زیاد سوالات پرسشنامه در این قسمت به سوالات مهم و نتیجه آنها پرداخته خواهد شد.

در پاسخ به سوال بسته شدن خیابان به روی اتومبیلها نزدیک به 70 درصد از عابران پیاده موافق طرح و نزدیک به 60 درصد از رانندگان و نزدیک به 60 درصد از کسبه مخالف این طرح میباشند. البته چنین آماري از رانندگان با توجه به شغل خود دور از ذهن نبود ولی احتساب ترافیک محور و چراغهای راهنمایی و رانندگی موجود و تداخل حرکت عابرین با اتومبیلها و اتلاف وقت و انرژی حاصل از آن، می تواند در تغییر نظر این دسته از استفاده کنندگان مسیر موثر باشد.

با توجه به نمودارها و پرسشنامه می توان دریافت مخالفت کسبه این محور از عدم ورود اتومبیل به این خیابان، ترس از رکود و از رونق افتادن کسب و کار ایشان می باشد که ناشی از عدم آشنایی پرسش شوندهگان با طرحهای پیاده راه سازی می باشد. به

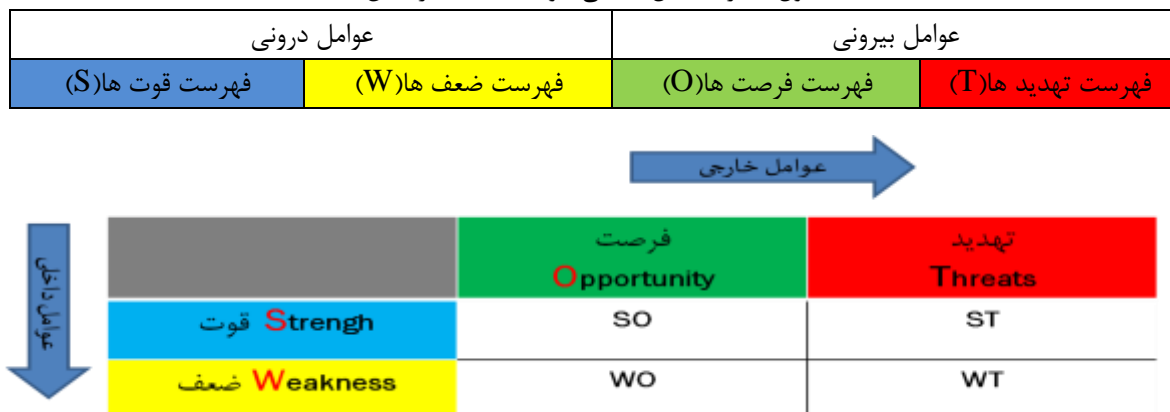


نظر حدود 60 درصد عابرین، این محور بیشتر در خدمت وسایل نقلیه می باشد تا عابرین، و این درصد نزد رانندگان کمتر از 30 درصد می باشد.

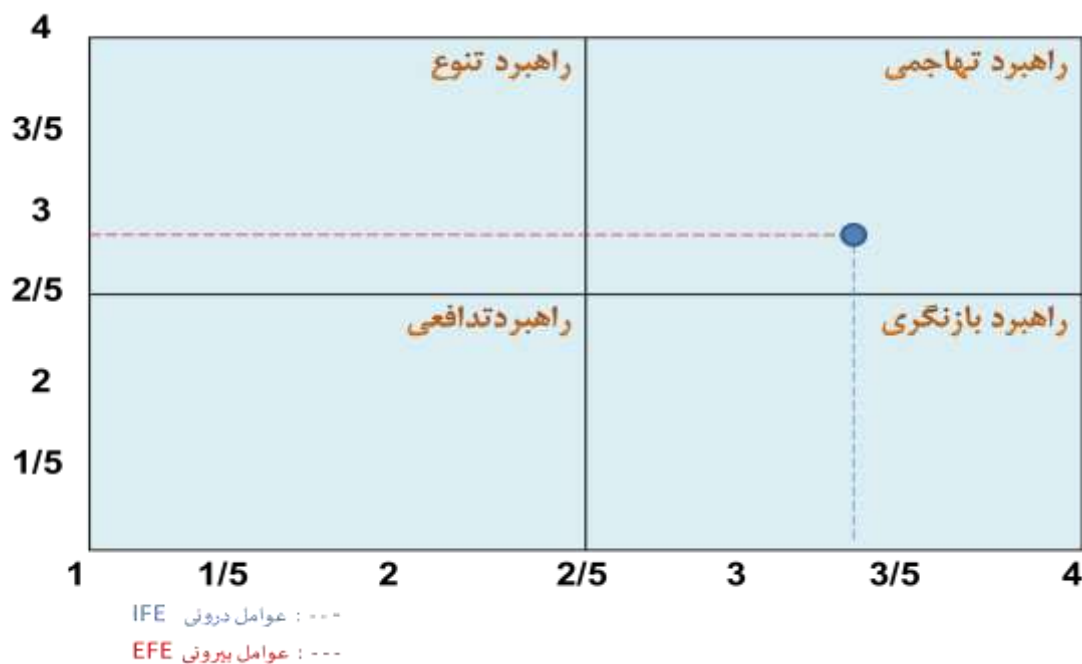
تجزیه و تحلیل با استفاده از مدل سوات(SOWT):

با توجه به نتایج حاصل از پرسشنامه آنچه در مورد خیابان ولیعصر (عج) مهم می نماید مشکلات پیش روی آن از قبیل عرض کم معبر، افزایش خودرو و تردد آنها از این محور، عرض کم پیاده رو و تجاوز به حریم سواره راه با توجه به آمد و شد فراوان عابرین، تداخل حرکت سواره و پیاده و کاهش امنیت، نبود برنامه ای مدون برای باز طراحی این خیابان، کمبود فاحش پارکینگ و البته پارکینگ های طبقاتی، گره های ترافیکی حاصل از وجود چراغهای راهنمایی و پارکهای دوبله رانندگان و خط ویژه تاکسی از شمال به جنوب این محور که خود باعث تشدید مشکلات ترافیکی و بدنبال آن پیامدهای روانی، جسمی تحمیل شده به شهروندان می باشد. در این جا با عنایت به یافته های تحقیق و نظرتنی چند از صاحب نظران به بررسی نتایج تحقیق در قالب مدل تحلیلی SOWT و آرایه نتایج در قالب جداول و در آخر تعیین استراتژی مناسب پرداخته خواهد شد.

جدول شماره 6: مدل تحلیلی سوات مأخذ: نگارندگان



با عنایت به نتایج به دست آمده راهبرد خیابان ولیعصر (عج) تهاجمی می باشد و برنامه ریزان و مدیریت شهری باید از نقاط قوت و فرصتهای موجود نهایت استفاده را برده، در جهت تقویت آن گام بردارند. با توجه به غلبه قوتها و فرصتهای موجود بر ضعفها و تهدیدها می توان امید وار بود که این محور امکان تبدیل به یک پیاده راه را با توجه به استانداردها و امکانات موجود و پیشنهادی خواهد داشت.

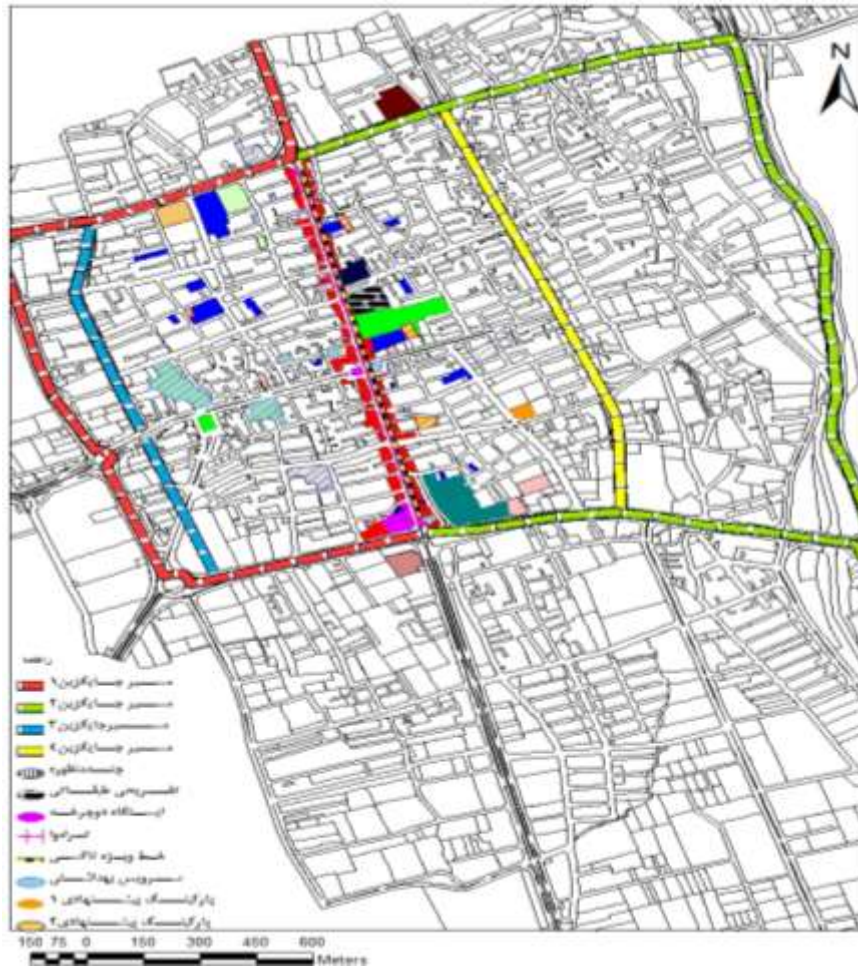


نمودار شماره 5: تعیین راهبرد (استراتژی) خیابان ولیعصر^(عج) مأخذ: نگارندگان

جمع بندی و نتیجه گیری

نتایج حاصل از پژوهش بیانگر آن است که خیابان ولیعصر^(عج) در گذر زمان از لحاظ فنی تغییر محسوسی نداشته اما با اهمیت یافتن روزافزون بعنوان مرکز شهر که مهمترین محور خدماتی شهروندان می باشد، شاهد حضور کاربریهای تجاری و خدماتی و گسترش حرکت سواره با تردد روزافزون وسایل نقلیه می باشد که نتیجه ای جز تداخل وظایف و بهم ریختگی عملکردی نداشته است. لذا با توجه به افزایش ارزش املاک و زمین در این محور که حتی ابتدای و انتهای آن تفاوت قیمت محسوسی دارد اجازه تغییر عمده ای در این خیابان بعنوان مثال تعریض آن را نخواهد داد و از طرفی تحمل بار ترافیکی کنونی را نیز نداشته و تبعات سنگینی بدنبال دارد. با توجه به نتایج حاصل از پرسشنامه و سوالات تحقیق، به نظر می رسد عناصر فعال این محور با تبدیل این سواره راه به پیاده راه موافق می باشند. فقط در میان کسبه تردید نسبت به کاهش رونق اقتصادی به چشم می خورد که با آشنایی ایشان با مزایای این طرح نسبت به آن نظری متفاوت خواهند یافت. با عنایت به محدودیت های موجود می توان امیدوار بود با نگرشی نو به مسایل از سوی مدیریت شهری، شجاعت در اتخاذ تصمیمات درست و برطرف کردن نقاط ضعف و تقویت نقاط قوت و عینیت بخشیدن به فرصتهای موجود، به اجرایی شدن این طرح امیدوار بود. گزینه های پیش رو به ترتیب اولویت بسته شدن کامل این خیابان به روی اتومبیل ها و بعد از آن بسته شدن محور در ساعات مشخصی از شبانه روز مخصوصاً ساعات پیک ترافیک می باشد که از سوی شهروندان مورد استقبال قرار گرفته است. البته گزینه ای همچون دو طبقه کردن محور نیز مطرح شد که درای جذابیت خاصی می باشد، که با توجه به هزینه بالا و منافات با اهداف ایجاد پیاده راه گزینه مناسبی به نظر نمی رسد.

نقشه پیشنهادی:



رعایت استانداردهای لازم جهت پیاده راه سازی در موفقیت این طرحها از اهمیت ویژه ای برخوردار است. آنچه مهم است این است؛ هر تصمیمی که منجر به کاهش تردد وسایل نقلیه و افزایش ایمنی و حضور هرچه بیشتر عابرین پیاده در این خیابان گردد ایمنی، پویایی و سرزندگی را در این محور به همراه خواهد داشت.

در نقشه پیشنهادی اختصاص 3 ایستگاه دوچرخه، 1 سرویس بهداشتی، 4 مسیر جایگزین حرکت سواره، تعیین یک خط ویژه تاکسی یا تراموا، ترجیحاً تراموا با لحاظ مزیت‌های آن، 2 پارکینگ طبقاتی، 1 مجتمع تفریحی طبقاتی بجای ساختمان شهرداری و ایجاد فضای سبز و کاربریهای فرهنگی هنری بجای بیمارستان امام سجاد (ع)، به همراه تابلوهای راهنمای ابتدا و انتهای محور جهت دسترسی آسانتر به کاربریها و مبلمان شهری در تلفیق با عناصر موجود خیابان ولیعصر (عج) با دریافت نظرات عناصر فعال شهری، از ویژگیهای پیاده راه خواهد بود.

پیشنهادات:

- مشارکت دادن عناصر اصلی خیابان ولیعصر (عج) (عابرین پیاده، صاحبان مشاغل و رانندگان) در تصمیم گیریها و دریافت نظرات ایشان
- باتوجه به انتقال ترافیک خیابان ولیعصر (عج)، به خیابانهای اطراف در صورت بسته شدن آن به روی اتومبیلها، مدیریت شهری هرچه سریعتر نسبت به بازسازی و استاندارد سازی دو کمربندی شهر در شرق و غرب همت گمارده تا دسترسی به شمال شهر و مسیر کرج به سهولت انجام شود.



- باتوجه به پیشنهاد ایجاد یک پایانه مسافربری در شمال خیابان ولیعصر(عج)(میدان فرمانداری) در طرح جامع شهریار این کار سریعاً به انجام برسد.
- سامان دادن به ایستگاه مفتوح بعنوان مبدأ بسیاری از خطوط داخلی تاکسیرانی شهریار که مسیر عبور آنها از خیابان ولیعصر(عج) می باشد.
- اختصاص دو قطعه از اراضی بایر جهت ساخت پارکینگ طبقاتی که در طرح تفصیلی شهریار متاسفانه به کاربری آموزشی و ورزشی اختصاص داده شده که به نظر می رسد دارای اولویت نمی باشند.
- باتوجه به تهیه طرح موضعی بازطراحی خیابان ولیعصر(عج) که از آن در طرح جامع یاد شده است این طرح فوراً به اجرا درآید.
- در صورت بسته شدن خیابان ولیعصر(عج) در ساعات مشخصی از شبانه روز کاملاً این محور به یک پیاده راه تبدیل شود واز ورود وسایل نقلیه به آن جلوگیری شود.
- در ایجاد کاربریهای گوناگون که عمدتاً تجاری هستند ضوابط ومقررات حداقل مورد نیاز پارکینگ در انواع کاربری ها رعایت شود.
- احداث اکسپرس لاین 2 متروی تهران به شهریار هرچه سریعتر در شمال این محور (میدان سپاه) عملیاتی شود.
- اتخاذ تدابیر خاص در اعطای مجوزهای ساخت در این محور
- استفاده از تکنولوژی روز جهت نورپردازی و ایجاد آب نماها
- تامین بخشی از انرژی محور توسط حرکت عابران پیاده به روی پیاده راه با استفاده از کفیوشهای مناسب این کار
- خیابان ولیعصر(عج) در شهریار نقش ساختاری داشته و از محورهای مجهز شهری محسوب می شود به نحوی که نقش خدماتی آن بر نقش ارتباطی اش غلبه دارد و طراحی ویژه ای را طلب می کند. تهیه راهنماهای شهری برای این محورها توصیه می شود.
- رعایت ضوابط کارکردی، کالبدی، حرکت، سیما ومنظر، فضاهای همگانی، مصالح ونما، تابلوها و... در اولویت قرار گیرد.
- ایجاد سرویسهای بهداشتی مجهز در مسیر با توجه به طول تقریبی 1400 متر
- اصلاح منظر شهری با سرو سامان دادن تابلوهای تبلیغاتی واستفاده از المان های مناسب
- ایجاد مسیر ویژه دوچرخه، وتعیین ایستگاه های مناسب
- توجه به نیازهای معلولین، نابینایان و کودکان وسالمندان، در بازطراحی پیاده راه
- امکان سنجی ایجاد خط ترامواکه علاوه بر جابجایی مسافر، خود جاذب گردشگر نیز خواهد بود.
- خروج ساختمان شهرداری وبیمارستان امام سجاد از محور وتبدیل آنها به مراکز تفریحی طبقاتی وفضای سبز
- نصب تابلوهای راهنما در ورودی وخروجی محور جهت سهولت دردسترسی به کاربریها
- تعیین مکان وزمان مناسب جهت بارانداز کاربریهای تجاری وخدماتی
- رعایت معیار خط آسمان در ساخت وسازها
- ایجاد مبلمان مناسب، به روز وجذاب وهمخوان با فرهنگ غالب منطقه
- ایجاد ایستگاه های تعیین سلامت عمومی در طول محور
- باز کردن روی انهار وتامین شبکه فاضلاب وجمع آوری آبهای سطحی
- رسیدگی ومراقبت مستمر از درختان چنار کهنسال که به نوعی هویت این خیابان می باشند.



منابع و مأخذ:

- بهرام سلطانی، کامبیز (1387)، مجموعه مباحث و روشهای شهرسازی، محیط زیست، جلد دوم، چاپ اول، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، انتشارات شهیدی، تهران
- پور محمدی، محمد رضا و قربانی، رسول (1382) ابعاد و راهبردهای پارادایم متراکم سازی فضاهای شهری، فصلنامه مدرس علوم انسانی، شماره 29، صص 85-108
- پورطاهری، مهدی، (1393)، کاربرد روشهای تصمیم گیری چندشاخصه در جغرافیا، چاپ چهارم، انتشارات سمت، تهران
- پورمحمدی، محمدرضا (1382)، برنامه ریزی کاربری اراضی شهری، انتشارات سمت، تهران
- حافظ نیا، محمدرضا، (1393)، مقدمه ای بر روش تحقیق در علوم انسانی، انتشارات سمت، تهران
- زیاری، ک، حاتمی نژاد، ح، ترکمن نیان، (1391)، درآمدی بر نظریه ی رشد هوشمند شهری، ماهنامه شهرداریها، سال دوازدهم، شماره 104، صص 17
- سعیدنیا، احمد، (1383)، کاربری زمین شهری (کتاب سبزشهرداریها)، جلد دوم، انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، تهران
- سعیدی مفرد، س، گردفرامری، م، (1392)، بررسی شاخص های شهر سالم با رویکرد توسعه پایدار شهری، هشتمین سمپوزیوم معماری و شهرسازی و توسعه پایدار، مشهد
- طرح تفصیلی شهریار، (1392)، مهندسان مشاور باوند
- طرح جامع (راهبردی - ساختاری) شهریار، (1390)، مهندسان مشاور باوند
- فرخی، مریم، (1389)، نقش محور های پیاده در توسعه پایدار شهرها، چاپ شده در کتاب مجموعه مقالات منتخب اولین همایش توسعه ی شهری پایدار در ایران، صص 4
- قریب فریدون، (1376)، شبکه های خیابانی در طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران
- مجتهدزاده، غلامحسین (۱۳۷۸)، مدیریت شهری پایدار - راهبردهایی جهت پایداری مدیریت شهری تبریز، مجموعه مقالات سمینار مدیریت شهری پایدار، تبریز
- محمدیان مصمم، حسن، صرافی، مظفر، (1391)، امکان سنجی پیاده راه سازی خیابان های مرکز شهر همدان، فصل نامه آمایش محیط، سال ششم - شماره 21، تابستان 1392، دانشگاه آزاد اسلامی واحد ملایر، صص 116-117
- مهرگان، ح، رهامی، م، خاک نژاد، ع، (1392)، بررسی جایگاه پیاده راه در توسعه پایدار شهری، هشتمین سمپوزیوم معماری و شهرسازی و توسعه پایدار، مشهد
- نظریور، شاپور، ابعاد و مولفه های توسعه پایدار، (1389)، ماهنامه اطلاع رسانی، آموزشی و پژوهشی شوراها، شماره پنجاه و سوم، تهران