





به نام خدا

منشور اخلاق پژوهش

با یاری از خداوند سبحان و اعتقاد به اینکه عالم محضر خداست و همواره ناظر بر اعمال انسان و به منظور پاس داشت مقام بلند دانش و پژوهش و نظر به اهمیت جایگاه دانشگاه در اعتلای فرهنگ و تمدن بشری، ما دانشجویان و اعضاء هیئت علمی واحدهای دانشگاه آزاد اسلامی متعهد می گردیم اصول زیر را در انجام فعالیت های پژوهشی مد نظر قرار داده و از آن تخطی نکنیم:

۱- اصل برائت: التزام به برائت جویی از هرگونه رفتار غیر حرفه ای و اعلام موضع نسبت به کسانی که حوزه علم و پژوهش را به شائبه های غیر فلمی می آلاینند.

۲- اصل رعایت انصاف و امانت: تعهد به اجتناب از هرگونه جانب داری غیر علمی و حفاظت از اموال، تجهیزات و منابع در اختیار.

۳- اصل ترویج: تعهد به رواج داشتن و اشاعه نتایج تحقیقات و انتقال آن به همکاران علمی و دانشجویان به غیر از مواردی که منع قانونی دارد.

۴- اصل احترام: تعهد به رعایت حریم ها و حرمت ها در انجام تحقیقات و رعایت جانب نقد و خودداری از هرگونه حرمت شکنی

۵- اصل رعایت حقوق: التزام به رعایت کامل حقوق پژوهندگان و پژوهیدگان (انسان، حیوان و نبات) و سایر صاحبان حق.

۶- اصل رازداری: تعهد به صیانت از اسرار و اطلاعات محرمانه افراد، سازمان ها و کشور و کلیه افراد و نهادهای مرتبط با تحقیق.

۷- اصل حقیقت جویی: تلاش در راستای پی جویی حقیقت و وفاداری به آن و دوری از هرگونه پنهان سازی حقیقت.

۸- اصل مالکیت مادی و معنوی: تعهد به رعایت کامل حقوق مادی و معنوی دانشگاه و کلیه همکاران پژوهش.

۹- اصل منافع ملی: تعهد به رعایت مصالح ملی و در نظر داشتن به پیشبرد و توسعه کشور در کلیه مراحل پژوهش.



دانشگاه آزاد اسلامی
واحد تهران مرکزی
دانشکده هنر و معماری ، گروه شهرسازی
پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A)

گرایش : طراحی شهری

عنوان:

طراحی فضای شهری با رویکرد زندگی پیاده در شهر

نمونه موردی خیابان نوبهار کرمانشاه

استاد راهنما:

دکتر ناصر بنیادی

استاد مشاور :

دکتر علیرضا بندر آباد

پژوهشگر:

علی حبیبیان سزاوار

تابستان ۱۳۹۲

تقدیم :

به روح پاک پدرم که هرگز ندیدنش باعث فراموشیم نشده و همواره تنها با تصویری که از او در گوشه ذهن ساخته ام دوستش دارم .

به مادری که ایثار را با او درک کردم ، صبوریش مرا آموخت و هرچه دارم از لطف بی دریغ ایشان بوده است.

به برادران و خواهرانم که مهر و محبتشان همواره نور امید را در دلم زنده نگه داشته است .

تقدیر و تشکر :

سپاس خدای عزوجل را که هرگاه در این مسیر به مشکلی برخورد کردم با تکیه به نام و یادش مشکلات و موانع را برداشتم.

تشکر از همه ی آنهایی که در زندگی از آنان آموخته ایم و تقدیر از همه ی اساتید دلسوز دانشگاهیم که مرا در آموختن این رشته یاری بسیار نموده اند.

نهایت سپاس از جناب آقایان دکتر بنیادی و دکتر بندرآباد که همواره در این مسیر بنده را راهنمایی فرمودند و بی شک بدون کمک و راهنمایی های این استادان ارجمند اتمام این رساله امکان پذیر نبود.

تشکر فراوان از مادرم که همیشه در مسیرهای دشوار زندگی بر او تکیه کرده ام و دلگرم نموده و آرزوی سلامتی و طول عمر ایشان را از خداوند خواستارم.

قدردانی بسیار از برادران عزیزتر از جان و خواهرانم که از خویش عزیزترند و بخصوص خواهر کوچکم که زحمات زیادی را در این مسیر متحمل شدند، باشد که در پس زحمات بی دریغ ایشان از پس جبران برآیم.

تقدیر و تشکر بسیار از دوستان عزیزم که هریک به نحوی مرا در انجام این رساله یاری رساندند.

بسمه تعالی

تعهد نامه اصالت پایان نامه کارشناسی ارشد

اینجانب علی حبیبیان سزاوار دانشجوی کارشناسی ارشد رشته طراحی شهری با شماره دانشجویی ۸۹۰۹۳۶۵۰۷۰۰ اعلام می نمایم که کلیه مطالب مندرج در این پایان نامه با عنوان : طراحی فضای شهری با رویکرد زندگی پیاده در شهر (نمونه موردی خیابان نوبهار کرمانشاه) ، حاصل کار پژوهشی خود بوده و چنانچه دستاوردهای پژوهشی دیگران را مورد استفاده قرار داده باشم، طبق ضوابط و رویه های جاری ، آن را ارجاع داده و در فهرست منابع و ماخذ ذکر نموده ام. علاوه بر آن تاکید می نماید که این پایان نامه قبلا برای احراز هیچ مدرک هم سطح ، پایین تر یا بالاتر ارائه نشده و چنانچه در هر زمان خلاف آن ثابت شود ، بدینوسیله متعهد می شوم ، در صورت ابطال مدرک تحصیلی ام توسط دانشگاه ، بدون کوچکترین اعتراض آن را بپذیرم.

تاریخ و امضاء

بسمه تعالی

در تاریخ :

دانشجوی کارشناسی ارشد آقای علی حبیبیان سزاوار از پایان نامه خود دفاع نموده و با

و با درجه

بحروف

نمره

مورد تصویب قرار گرفت.

امضاء استاد راهنما

فهرست مطالب

عنوان	صفحه	
۱		۱-۱- بیان مسئله
۱		۲-۱- اهمیت تحقیق
۱		۳-۱- اهداف تحقیق
۲		۴-۱- چهارچوب نظری تحقیق
۲		۵-۱- مفاهیم و تعاریف
۲		۲-۵-۱- فضاهای باز و بسته
۳		۳-۵-۱- فضاهای شهری
۳		۴-۵-۱- پیاده راه
۵		۵-۵-۱- دسترسی پذیری و نفوذ پذیری
۵		۶-۵-۱- حس مکان
۶		۷-۵-۱- گشتالت
		فصل دوم (مبانی نظری)
۷		۱-۲- مقدمه
۹		۲-۲- طراحی شهری
۹		۳-۲- تعاریف متقدمان از طراحی شهری
۱۲		۴-۲- تعاریف متاخران از طراحی شهری
۱۶		۵-۲- فضا
۱۶		۱-۵-۲- سردرگمی های فضا
۱۶		۲-۵-۲- فضای مطلق و رابطه ای
۱۸		۶-۲- فضاهای باز و بسته
۱۹		۷-۲- فضاهای شهری
۲۴		۸-۲- فضاهای عمومی و خصوصی شهر
۲۴		۱-۸-۲- فضای خصوصی ذهن «خود»

۲۴	۲-۸-۲- فضای شخصی بدن
۲۶	۳-۸-۲- فضای انحصاری ملک (حریم خصوصی)
۲۸	۴-۸-۲- فضای بین شخصی برای معاشرت با دیگران (فضای عمومی)
۲۹	۵-۸-۲- فضای غیر شخصی (عرصه عمومی)
۳۲	۱-۵-۸-۲- تفاوت فضای عمومی و عرصه عمومی
۳۳	۶-۸-۲- مرز بین عرصه خصوصی با عرصه عمومی
۳۴	۹-۲- خیابان به عنوان فضای شهری
۳۸	۱-۹-۲- انواع خیابان از نظر عملکردی و ویژگی های آن
۳۹	۱-۱-۹-۲- خیابان دموکراتیک
۳۹	۲-۱-۹-۲- خیابان پیاده
۴۰	۳-۱-۹-۲- خیابان قابل زندگی
۴۱	۴-۱-۹-۲- خیابان کامل
۴۲	۱۰-۲- پیاده راه به عنوان فضای شهری
۴۳	۱-۱۰-۲- معیارهای مکانیابی و ایجاد پیاده راه ها
۴۵	۲-۱۰-۲- تجهیزات و عناصر طراحی کالبدی پیاده راه ها
۴۵	۱-۲-۱۰-۲- طراحی سطوح
۴۷	۲-۲-۱۰-۲- تجهیزات بازی و سرگرمی
۴۸	۴-۲-۱۰-۲- نور پردازی
۴۹	۵-۲-۱۰-۲- پوشش گیاهی (فضای سبز)
۵۰	۶-۲-۱۰-۲- آبنماها
۵۰	۷-۲-۱۰-۲- آثار هنری
۵۱	۱۱-۲- شاخص های اصلی پیشنهادی جهت طراحی پیاده راه ها
۵۳	۱۲-۲- ابعاد طراحی شهری
۵۴	۱-۱۲-۲- ریخت شناسی
۵۴	۱-۱-۱۲-۲- شکل و فرم شهر

۵۶	۲-۱-۱۲-۲- دسترسی پذیری و نفوذپذیری
۵۶	۲-۱-۱۲-۳- شکل خیابان یا الگوی کاداستر
۵۷	۲-۱۲-۲- بعد ادراکی
۵۷	۲-۱۲-۲-۱- حس های انسان در تفسیر محیط
۵۸	۲-۱۲-۲-۲- ابعاد گوناگون ادراک
۵۹	۲-۱۲-۲-۳- ساختار ذهنی
۶۱	۲-۱۲-۲-۴- معنا و سمبولیزم (نماد گرایی)
۶۳	۲-۱۲-۲-۵- حس مکان
۶۵	۲-۱۲-۲-۶- خصوصیات کلیدی مکان های موفق
۶۷	۲-۱۲-۳- بعد اجتماعی
۶۷	۲-۱۲-۳-۱- فضا و مردم
۶۸	۲-۱۲-۳-۲- قلمرو فضای عمومی
۷۰	۲-۱۲-۳-۳- واحد های همسایگی
۷۰	۲-۱۲-۳-۴- ایمنی و امنیت
۷۱	۲-۱۲-۳-۵- دسترسی پذیری
۷۳	۲-۱۲-۴- بعد بصری
۷۳	۲-۱۲-۴-۱- گشتالت
۷۵	۲-۱۲-۴-۲- فضای مثبت و منفی- فضای نرم و سخت
۷۵	۲-۱۲-۴-۲- الف- عوامل محصور کننده فضا
۷۶	۲-۱۲-۴-۲- ب- سقف
۷۶	۲-۱۲-۴-۲- ج- کف
۷۷	۲-۱۲-۴-۳- اصول درک زیبایی محیط
۷۹	۲-۱۳- جمع بندی مولفه های موثر در کیفیت فضای شهری پیاده
۸۰	۲-۱۴- آراء و نظریات اندیشمندان شهرسازی پیرامون فضای شهری
۸۰	۲-۱۴-۱- لوییز مامفورد

۸۱	۲-۱۴-۲- کوین لینچ
۸۲	۲-۱۴-۳- کامیلوسیت
۸۳	۲-۱۴-۴- جین جیکوبز
۸۵	۲-۱۴-۵- کریستوفر الکساندر
۸۵	۲-۱۵-۱۵- نمونه های موردی
۸۶	۲-۱۵-۱- بررسی و ارزیابی تجارب مشابه داخلی ایجاد پیاده راه
۸۶	۲-۱۵-۱-الف- پیاده راه جنت مشهد
۸۷	۲-۱۵-۱-ب- پیاده راه تبریز
۸۹	۲-۱۵-۱-ج- پیاده راه خیابان صف (باغ سپسالار) تهران
۹۱	۲-۱۵-۲- بررسی و ارزیابی تجارب مشابه خارجی ایجاد پیاده راه
۹۱	۲-۱۵-۲-الف- مسیر آزادی، ماساچوست، بوستون، آمریکا
۹۳	۲-۱۵-۲-ب- کپنهاگ دانمارک؛ نمونه موفق یک شهر پیاده
۹۷	۲-۱۶- نتیجه گیری
	فصل سوم (روش شناسی)
۱۰۱	۳-۱- مقدمه
۱۰۲	۳-۲- زیر فصل اول (فرایند طراحی شهری)
۱۰۲	۳-۲-۱- شناخت
۱۰۳	۳-۲-۲- تدوین اهداف کلی
۱۰۳	۳-۲-۳- تدوین اهداف عملیاتی
۱۰۳	۳-۲-۴- تنظیم راه حل ها و گزینه های طراحی
۱۰۳	۳-۲-۵- ارزیابی راه حل ها
۱۰۴	۳-۲-۶- انتخاب و تکمیل راه حل بهینه
۱۰۴	۳-۲-۷- اجرا
۱۰۴	۳-۳- زیر فصل دوم (تکنیک تحلیل "سوات" swot)
۱۰۵	۳-۳-۱- تاریخچه شکل گیری تکنیک سوات

۱۰۶	۳-۳-۲- مناسب سازی تکنیک سوات برای طراحی شهری
۱۰۸	۳-۳-۳- باز تعریف مفاهیم سوات برای کاربرد طراحی شهری
۱۰۹	۳-۳-۴- چهار چوب پیشنهادی
۱۱۱	۳-۴-۴- زیر فصل سوم (استفاده از پرسشنامه)
۱۱۱	۳-۴-۱- جامعه آماری و نمونه آماری
۱۱۳	۳-۴-۲- حجم نمونه و روش اندازه گیری
۱۱۳	۳-۵-۵- زیر فصل چهارم (مدل ارزیابی ahp)
۱۱۴	۳-۵-۱- چارچوب مفهومی "فرایند تحلیل سلسله مراتبی"
۱۱۵	۳-۵-۲- مثالی از مدل تحلیل سلسله مراتبی ahp
۱۲۱	۳-۶- نتیجه گیری
	فصل چهارم (شناخت و تحلیل)
۱۲۳	۴-۱- مقدمه
۱۲۴	۴-۲- شناخت
۱۲۴	۴-۲-۱- زیر فصل اول: شناخت حوزه مطالعاتی
۱۲۴	۴-۲-۱-۱- خصوصیات جغرافیایی و اقلیمی شهر کرمانشاه
۱۲۴	۴-۲-۱-۱-الف- موقعیت جغرافیایی شهر و اطراف آن
۱۲۴	۴-۲-۱-۱-ب- دمای هوا
۱۲۵	۴-۲-۱-۱-ج- رطوبت نسبی، یخبندان
۱۲۵	۴-۲-۱-۱-د- باد
۱۲۵	۴-۲-۱-۲- خصوصیات جمعیتی و اجتماعی شهر
۱۲۵	۴-۲-۱-۳- تعداد خانوار و متوسط تعداد اعضای آن
۱۲۶	۴-۲-۱-۴- توزیع سنی و جنسی جمعیت
۱۲۷	۴-۲-۱-۵- استخوان بندی شهر کرمانشاه
۱۲۸	۴-۲-۱-۶- تصاویر ذهنی شهروندان از شهر کرمانشاه
۱۲۸	۴-۲-۱-۷- تقسیم بندی فضایی شهر (پاره شهرها)

۱۳۲	۲-۲-۴- زیر فصل دوم : شناخت حوزه بلافصل
۱۳۲	۲-۲-۴-۱- مطالعه طرح جامع شهر کرمانشاه
۱۳۴	۲-۲-۴-۲- مطالعه طرح تفصیلی شهر کرمانشاه
۱۳۴	۲-۲-۴-۳- معرفی حوزه بلافصل
۱۳۵	۲-۲-۴-۴- مطالعه تصاویر ذهنی شهروندان از حوزه بلافصل
۱۳۶	۲-۲-۴-۵- مطالعات حمل و نقل و ترافیک
۱۳۷	۲-۲-۴-۶- مطالعات کاربری اراضی حوزه بلافصل
۱۳۸	۲-۲-۴-۷- مطالعات اجتماعی-اقتصادی
۱۴۸	۲-۳-۴- زیر فصل سوم : شناخت حوزه مداخله مستقیم (حوزه طراحی)
۱۴۸	۲-۳-۴-۱- دلایل انتخاب خیابان نوبهار به عنوان حوزه طراحی
۱۴۹	۲-۳-۴-۲- کاربری و دسترسی و اقلیم حوزه مداخله مستقیم
۱۵۱	۲-۳-۴-۳- مطالعات اجتماعی-اقتصادی و ترافیکی حوزه مداخله مستقیم
۱۵۲	۲-۳-۴-۴- تصاویر ذهنی شهروندان، کیفیت سکانس ها و نفوذپذیری
۱۵۳	۲-۳-۴-۵- مطالعات عملکردی و ادراکی-رفتاری حوزه مداخله مستقیم
۱۶۶	۳-۴- تحلیل اطلاعات
۱۶۸	۴-۴- نتیجه گیری
	فصل پنجم
۱۶۹	۱-۵- مقدمه
۱۷۰	۲-۵- زیر فصل اول (اهداف،سیاست،استراتژی)
۱۷۰	۱-۲-۵- اهداف
۱۷۱	۲-۲-۵- سیاست
۱۷۱	۲-۲-۵-الف- تنوع
۱۷۱	۲-۲-۵-ب- نفوذ پذیری
۱۷۲	۲-۲-۵-ج- غنای حسی
۱۷۳	۲-۲-۵-د- درک زیبایی محیط

۱۷۳	۵-۲-۲-هـ- محصوریت فضا
۱۷۳	۵-۲-۲-و- خوانایی و تاثیر پذیری
۱۷۴	۵-۲-۲-ز- فرم و کالبد
۱۷۴	۵-۲-۲-ح- ایمنی و امنیت
۱۷۴	۵-۲-۳- استراتژی
۱۷۶	۵-۳- (زیر فصل دوم) ارائه آلترناتیوها ، ارزیابی مدل ahp و آلترناتیو برتر
۱۷۶	۵-۳-۱- ارائه آلترناتیوها
۱۷۶	۵-۳-۱-الف- آلترناتیو اول
۱۷۹	۵-۳-۱-ب- آلترناتیو دوم
۱۸۲	۵-۳-۲- ارزیابی مدل ahp
۱۸۷	۵-۴- (زیر فصل سوم) طراحی
۱۸۷	۵-۴-۱- موقعیت خیابان جایگزین
۱۸۹	۵-۴-۲- طرح نهایی
۱۸۹	۵-۴-۲-۱- طراحی سکانس اول
۲۰۰	۵-۴-۲-۲- طراحی سکانس دوم
۲۰۸	۵-۴-۲-۳- طراحی سکانس سوم
۲۱۵	۵-۵- نتیجه گیری

فهرست تصاویر

صفحه	عنوان
۲۵	۱-۲- ابعاد فضای شخصی بدن
۳۱	۲-۲- یک برداشت از مفهوم حریم خصوصی آن را حق تنها بودن تلقی می کند
۳۳	۳-۲- کلوناد به عنوان مرز بین عرصه خصوصی با عرصه عمومی
۴۱	۴-۲- خیابان کامل
۴۵	۵-۲- کفسازی محدوده های پیاده ابزاری جهت ایجاد خوانایی و جذابیت حرکتی
۴۶	۶-۲- سبد گفتگو به عنوان مبلمان شهری
۴۷	۷-۲- تجهیزات بازی و سرگرمی در محدوده های پیاده
۴۸	۸-۲- تجهیزات نورپردازی وسیله ای جهت استفاده ۲۴ ساعته از محدوده های پیاده
۴۹	۹-۲- ردیف درختان روی سنگفرش پیاده روها مفهوم شهر درختی را بیان می کنند
۵۰	۱۰-۲- کاشیکاری پله بعنوان نمونه ای از هنر عمومی
۵۴	۱۱-۲- چرخه برگنج در الگوی ساخت و ساز ساختمان ها
۵۸	۱۲-۲- کفسازی دارای بافت ویژه
۶۰	۱۳-۲- طراحی برج ها به شکل خاص به عنوان نشانه
۷۸	۱۷-۲- گروه بندی عناصر و درک ریتم
۷۸	۱۸-۲- حالات مختلف نیروهای بصری یک نما
۸۷	۱۹-۲- پیاده راه جنت مشهد
۸۸	۲۰-۲- توجه به جزییات، پیش بینی مبلمان مناسب و تامین نور در محور پیاده تربیت تبریز
۹۰	۲۱-۲- امنیت پیاده در پیاده راه
۹۰	۲۲-۲- پیاده راه سپهسالار وامکان بروز رفتارهای متفاوت مانند تماشا کردن، نشستن، راه رفتن
۹۰	۲۳-۲- نمونه ای از مبلمان شهری
۹۰	۲۴-۲- حضور عناصر طبیعی در پیاده راه
۹۱	۲۵-۲- بوستون کامن نقطه شروع مسیر آزادی
۹۱	۲۶-۲- مسیر آزادی در بستن

- ۹۲-۲-۲۷- مسیر آزادی به عنوان یک مسیر پیاده
- ۹۲-۲-۲۸- کلیسای پارک استریت به عنوان یک نقطه تاریخی
- ۹۳-۲-۲۹- مسیر پیاده روی در کپنهاگ
- ۹۴-۲-۳۰- فضایی برای نمایش در پیاده راه
- ۹۶-۲-۳۱- دوچرخه به عنوان عاملی سازگار با پیاده راه
- ۱۳۳-۴-۱- مسیر مخصوص پیاده معروف به باغراه (حاشیه کمربندی)
- ۱۳۳-۴-۲- حاشیه کمربندی شرقی
- ۱۴۹-۴-۳- فلکه ۱۷ شهر یور
- ۱۵۰-۴-۴- رفوژ میانی خیابان نوبهار، محلی برای پیاده روی دارای نقاط مکث
- ۱۶۵-۱۶۱- تصاویر سه بعدی از خیابان نوبهار (تری دی مکس)
- ۱۹۹-۱۹۵- تصاویر سه بعدی سکانس اول طراحی (تری دی مکس)
- ۲۰۷-۲۰۴- تصاویر سه بعدی از سکانس دوم طراحی (تری دی مکس)
- ۲۱۴-۲۱۲- تصاویر سه بعدی از سکانس سوم طراحی (تری دی مکس)

فهرست نقشه ها و شیت های طراحی

۱۲۹	۱-۴- نقشه استخوان بندی شهر
۱۳۰	۲-۴- تصاویر ذهنی شهروندان از شهر کرمانشاه
۱۳۱	۳-۴- نظام تقسیم بندی فضایی شهر بر اساس طرح تفصیلی
۱۴۰	۴-۴- جایگاه پیاده مداری در شهر کرمانشاه بر اساس طرح جامع
۱۴۱	۵-۴- جانمایی حوزه بلافصل در شهر کرمانشاه
۱۴۲	۶-۴- معرفی حوزه بلافصل
۱۴۳	۷-۴- کاربری اراضی حوزه بلافصل طبق طرح تفصیلی
۱۴۴	۸-۴- تصاویر ذهنی شهروندان از حوزه بلافصل
۱۴۵	۹-۴- مطالعات حمل و نقل و ترافیکی حوزه بلافصل
۱۴۶	۱۰-۴- مطالعات کاربری اراضی حوزه بلافصل
۱۴۷	۱۱-۴- مطالعات اجتماعی-اقتصادی حوزه بلافصل
۱۵۵	۱۲-۴- موقعیت قرارگیری حوزه مداخله مستقیم در محدوده بلافصل
۱۵۶	۱۳-۴- کاربری و دسترسی و اقلیم حوزه مداخله مستقیم
۱۵۷	۱۴-۴- کاربری اراضی حوزه مداخله طبق طرح تفصیلی
۱۵۸	۱۵-۴- مطالعات اجتماعی-اقتصادی و ترافیکی حوزه مداخله
۱۵۹	۱۶-۴- مطالعات تصاویر ذهنی شهروندان، کیفیت سکانس ها و نفوذپذیری حوزه مداخله
۱۶۰	۱۷-۴- مطالعات عملکردی و ادراکی رفتاری حوزه مداخله
۱۶۷	۱۸-۴- تحلیل سوات
۱۷۸	۱-۵- آلترناتیو اول
۱۸۱	۲-۵- آلترناتیو دوم
۱۸۹	۳-۵- موقعیت خیابان جایگزین
۱۹۴	۴-۵- پلان سکانس اول طراحی
۲۰۳	۵-۵- پلان سکانس دوم طراحی
۲۱۱	۶-۵- پلان سکانس سوم طراحی

فهرست جداول

صفحه	عنوان
۴۴	۱-۲- معیارهای اصلی جهت ایجاد و توسعه یک پیاده راه
۵۳	۲-۲- اهداف، راهبردها و سیاست های ایجاد پیاده راه
۶۵	۲-۳- خصوصیات کلیدی مکان های موفق شهری
۸۰	۲-۴- مولفه های موثر در کیفیت فضای شهری پیاده
۱۰۷	۳-۱- چهارچوب سنجش وضعیت سوات-پیشنهاد کلیف ماتین
۱۰۷	۳-۲- چهارچوب سنجش وضعیت سوات-پیشنهاد میتو کرمونا
۱۰۸	۳-۳- مفاهیم چهارگانه سوات در طراحی شهری
۱۱۰	۳-۴- چهارچوب پیشنهادی سنجش وضعیت در طراحی شهری به روش سوات
۱۱۶	۳-۵- مقیاس ۹ کمیته ساعتی برای مقایسه دو دویی معیارها
۱۱۷	۳-۶- مقیاس ۹ کمیته ساعتی برای مقایسه دو دویی گزینه ها
۱۲۶	۴-۱- توزیع سنی و جنسی جمعیت

فهرست نمودار

۱۵	۲-۱- مولفه های طراحی شهری
۲۳	۲-۲- رابطه انسان با فضای شهری
۶۴	۲-۳- نقش طراحی شهری در ایجاد و تقویت حس مکان
۱۰۲	۳-۱- فرآیند طراحی شهری
۱۱۵	۳-۱- نمودار سلسله مراتبی ahp
۱۸۲	۱-۵- نمودار سلسله مراتبی Ahp برای گزینه برتر

۱- فصل اول

کلیات تحقیق

۱-۱- بیان مسئله

با اختراع خودروی شخصی و تولید روز افزون آن، چهره شهرها و نوع زندگی مردم دچار تغییراتی شد. فضاهای شهری که تا آن زمان بر اساس مقیاس انسانی و با توجه به حرکت کند عابر پیاده و سطح ادراک او تعریف می شدند، از آن پس با مقیاس خودروها و با توجه به حرکت سریع و سطح ادراک از درون آنها طراحی شدند. رفته رفته وجود انسان بعنوان کاربر اصلی فضاهای شهری رو به فراموشی گذاشت و نیاز او به آرامش و ایمنی در شهر نادیده گرفته شد. بدین ترتیب عدم حضور مردم در شهر بعنوان عابر پیاده به معنای از دست رفتن مفهوم مدنی شهر و افت کیفیت، سرزندگی و نشاط آن می باشد. **بنابراین به منظور حفظ چنین ویژگی های شهری باید به عابر پیاده و فضاهای مناسب پیاده روی توجه ویژه ای نمود.** با حضور دوباره عابر پیاده در فضاهای شهری می توان علاوه بر سرزندگی و نشاط، سلامت جسمانی افراد حاضر در جامعه را بالا برد و نیز از چاقی مفرط که تحت تاثیر زندگی مکانیکی و بدون تحرک بوجود آمده و در حال افزایش است تا حد زیادی جلوگیری نمود

۱-۲- اهمیت تحقیق

پیاده روی به عنوان اصلی ترین الگوی جابجایی مردم در داخل کانون های زیستی به دلیل کم هزینه بودن یا سهولت دسترسی برای کلیه افراد جامعه به شمار می رود که موجب شادابی و سرزندگی شهر خواهد شد و در این میان مشکلات ناشی از استفاده بی رویه اتومبیل اهمیت موضوع را دو چندان می کند؛ به دنبال مشکلات بسیار ناشی از شهرسازی اتومبیل محور و وابسته به خودرو، رویکرد برنامه ریزی و طراحی شهری در چند سال اخیر در جهت احیاء مقوله قابلیت پیاده مداری شهرها و زندگی پیاده در شهر می باشد. در این ارتباط خیابان های اصلی با کاربری های تجاری به دلیل قابلیت بالای جذب عابر پیاده و آئینه ای از زندگی ساکنینی شهر، از اهمیت بالایی برخوردار است.