

سورة

دانشکده پردیس
گروه طراحی شهری

نقش پیاده مداری در حیات بخشی به مراکز شهری
با رویکرد توسعه پایدار

از
صبا کائید

استاد راهنما
آقای دکتر مجید زارعی

استاد مشاور
خانم دکتر مهرناز مولوی

تقدیم ہے:

دو الہ پاک زندگیم کہ سرو قاشان خمید تا نہال وجودم قدر افزاد و مہر وجودشان تاید تا ستارہ. نخم بتابد؛

قہرمان داستان زندگیم:

پدرم اسطورہ مردانگی و صلابت

آفتاب کربا بخش وجودم:

مادرم منظر عشق و محبت

بر دستان پر مہرتان بوسہ مینرخم و بہ این بوسہ افتخار می کنم.

ہمسرم؛

کہ ہموارہ یار و مشوق من در کسب علم و دانش بودہ و می باشد.

مشکرو سپاس

خداوندی را که بر من منت نهاد تا از دریای سیکران دانش و پژوهش قطره ای برگیریم. به امید آنکه عمر خویش را همواره صرف این کوهرا کرانها نمایم؛

از جناب آقای دکتر زارعی استاد محترم که همواره با دانسته ها و تجربیات خود مرا در طی این مسیریاری نمودند؛
به ویژه سرکار خانم دکتر مهرانز مولوی که بارها سمانی های بی دریغ خویش در این راه پشتیبان و آموزگار من بودند.
از تمام کسانی که در محضرشان کسب علم نمودم کمال مشکرا دارم.

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
1	مقدمه
	فصل اول - کلیات پژوهش
3	1-1- طرح مسأله
4	1-2- اهمیت و ضرورت انجام تحقیق
5	1-3- اهداف پژوهش
5	1-3-1- اهداف کلان
5	1-3-2- اهداف خرد
6	1-4- پیشینه تحقیق
7	1-5- سؤالات پژوهش
7	1-6- فرضیه‌های تحقیق
8	1-7- روش تحقیق و مراحل انجام آن
9	1-8- جامعه، روش نمونه‌گیری و حجم نمونه
	فصل دوم - مبانی نظری و رویکرد
11	1-2- موضوع تحقیق و طراحی
11	2-2- مبانی نظری عام طرح
12	2-3- مفهوم فضای شهری و تاریخچه آن
14	2-4- مفهوم پیاده راه و تاریخچه آن
16	2-4-1- تاریخچه ایجاد پیاده راه‌ها در جهان
18	2-4-2- سیر تحول پیاده راه‌ها در جهان
19	2-5- طراحی پیاده مدار چیست؟
21	2-5-1- مؤلفه‌های محیط پیاده مدار
22	2-6- طرح جامع پیاده

- 22 2-6-1- مشور عابر پیاده
- 23 2-7-7- اصول پایه تمرکز حمل و نقل محلی بر عابران پیاده
- 23 2-7-1- چشم انداز
- 23 2-7-2- دربرگیری
- 24 2-7-3- تمرکز بر قابلیت دسترسی به جای جابجایی
- 24 2-7-4- ارزیابی پیاده روی به عنوان شکلی از حمل و نقل
- 25 2-7-5- توجه به کیفیت مسیرهای پیاده
- 25 2-7-6- لزوم ارتباط با مراکز سلامتی
- 25 2-7-7- برقراری ارزش برابر بین پروژه های کوچک و بزرگ
- 25 2-7-8- لزوم وجود نتیجه نه خروجی
- 25 2-7-9- توجه به کیفیت
- 25 2-7-10- عدم انحصار برنامه حمل و نقل محلی به مهندسان
- 26 2-8-8- اهداف و شاخص های مشترک طرح های جامع پیاده راه ها در دنیا
- 26 2-8-1- ایمنی / امنیت
- 26 2-8-2- پیوستگی - انسجام شبکه
- 27 2-8-3- دسترسی
- 29 2-8-4- تأمین جذابیت محیط
- 30 2-8-5- ارتباط مناسب حمل و نقل، کاربری زمین و اهمیت کاربری های مختلط
- 30 2-8-6- سلامت عمومی آموزش
- 31 2-8-7- برابری، پایداری محیطی، سرزنده بودن و همسایگی ها
- 31 2-9-9- ویژگی های عابر پیاده
- 31 2-9-1- انعطاف پذیری
- 32 2-9-2- خودتنظیمی

- 32 2-9-3- سطح کمتر مورد نیاز
- 32 2-9-4- سرعت کم
- 33 2-9-5- شرایط جنبی
- 2-9-6- میزان قابلیت صعود
- 33
- 34 2-9-7- تأمین انرژی از سیستم زیست محیطی
- 34 2-9-8- سطح بالای اطلاع رسانی در طراحی فضای خیابان
- 34 2-9-9- میزان ایمنی تردد
- 34 2-9-10- شدت صوتی کمتر
- 35 2-9-11- بدون گاز و دود
- 35 2-9-12- انهدام مناظر توسط عابر پیاده
- 36 2-9-13- نقاط ضعف تردد پیاده- بالاترین تجربه و تخصص را از برنامه ریز (طراح) می طلبد
- 36 2-13-9-1- حساسیت نسبت به راه غیرمستقیم و بیراهه
- 36 2-13-9-2- حساسیت نسبت به اختلاف سطح
- 38 2-13-9-3- توقعات زیباشناسانه در سفرهای پیاده
- 39 2-13-9-4- حساسیت در برابر عوامل جوی
- 10-2- رابطه کیفیت با عرض پیاده رو
- 40
- 41 2-11-11- روش های حمل و نقل داخلی در پیاده راه ها
- 42 2-11-1- حمل و نقل سواره
- 43 2-11-2- پل ها و مسیرهای پیاده متحرک افقی و عمودی
- 44 2-11-3- تونل های و زیرگذرهای پیاده
- 44 2-11-4- شیبراهه ها و پلکان های پیاده
- 45 2-12- ضوابط و استانداردهای کلی طراحی مسیرهای پیاده
- 48 2-13- شاخص های مکان یابی و ایجاد پیاده راه ها

- 53 2-13-1- تمرکز شاد عابران پیاده
- 53 2-13-2- تراکم های مسکونی
- 2-13-3- اندازه های با مقیاس انسانی
- 53
- 54 2-13-4- خرده فروشی های فعال و گوناگون
- 54 2-13-5- آرام سازی ترافیک
- 55 2-13-6- فعالیت 24 ساعته
- 55 2-13-7- محوطه های باریک
- 55 2-13-8- محافظت در برابر آب و هوا
- 56 2-13-9- پیاده روهای عریض
- 56 2-13-10- تجهیزات غیر مزاحم
- 56 2-13-11- نماهای اصلی فعال ساختمانی
- 56 2-13-12- شعاع های چرخش متعادل و فواصل عبوری
- 57 2-13-13- همجواری
- 57 2-13-14- بلوک های کم طول
- 57 2-13-15- دور منظر انتهایی
- 58 2-13-16- بنگاه های تجاری مناسب
- 58 2-14-14- لزوم طراحی پیاده راه
- 58 2-14-1- تردد عابر پیاده و اقتصاد
- 58 2-14-1-1- تردد اقتصادی
- 59 2-14-2- مسئله خرید
- 59 2-14-2- ایجاد نشاط فردی و سرزندگی اجتماعی
- 59 2-14-3- وسیله ای برای طراحی شهری
- 59 2-14-4- حوزه هایی امن با کاربری های مختلط

- 60 2-14-5- ابزار برای حفاظت شهر
- 60 2-14-6- مناطق تفریح یا بازی
- 60 2-14-7- عناصر محیطی قابل سکونت
- 61 2-14-8- نقش پیاده روی در سلامت جسمی و روحی
- 61 2-15-15- توسعه پایدار
- 61 2-15-1- اجبار و ضرورت حرکت به سمت شهر پایدار
- 62 2-15-2- سه اصل کلی طراحی پایدار
- 62 2-15-3- اهداف طراحی پایدار محیطی و ارائه پیشنهادهاى موردی
- 63 2-15-4- رابطه انسان و طبیعت
- 64 2-15-5- استفاده از تکنولوژی سبز در طراحی پایدار
- 64 2-15-6- رویکردی به طراحی پایدار در ابعاد اکولوژی، انرژی و اقلیم
- 64 2-15-7- سایت‌های سازگار با محیط‌زیست
- 64 2-15-8- پیاده راه؛ عامل توسعه پایدار شهری
- 65 2-15-8-1- حرکت پیاده عامل حمل و نقل پایدار
- 66 2-15-8-2- پیاده روی حافظ محیط زیست
- 66 2-15-8-3- حرکت پیاده موجد توسعه پایدار اجتماعی
- 66 2-15-8-4- پیاده روی عامل پایدار اقتصادی
- 66 2-15-8-5- حرکت پیاده ایجاد کننده توسعه پایدار فرهنگی
- 67 2-15-8-6- پیاده روی موجد توسعه پایدار سیاسی
- 67 2-16-16- طراحی محدوده پیاده
- 68 2-16-1- طراحی سطوح
- 69 2-16-2- مبلمان خیابانی و ویژگی های معمارانه جزئی
- 70 2-16-3- تجهیزات بازی و سرگرمی
- 70 2-16-4- سایبان و حفاظ باران

- 70 2-16-5- نورپردازی
- 70 2-16-6- پوشش گیاهی (فضای سبز)
- 71 2-16-7- آب نماها
- 71 2-16-8- تأسیسات توالت
- 72 2-16-9- محل های نشستن
- 72 2-16-10- صندوق های مخصوص نگهداری بار و چمدان
- 72 2-16-11- آثار هنری
- 72 2-17- نکات عمومی قابل توجه در طراحی پیاده راه ها
- 73 2-18- برنامه ریزی های جزئیات برای تردد پیاده
- 74 2-18-1- جایگزینی و تغییر متناوب فضای کوچه ها و میدانچه ها
- 74 2-18-2- قواعدی برای رفع نیازهای معلولان جسمی
- 74 2-18-3- عناصر طراحی
- 78 2-18-4- تغییر جهت مسیرها
- 78 2-18-5- حریم های مسیر پیاده
- 78 2-18-6- تجهیزاتی برای عبور از اختلاف سطح ها
- 78 2-18-7- عناصر تزئینات و جهت یابی
- 78 2-19- تردد دوچرخه
- 80 2-19-1- برنامه ریزی برای تردد دوچرخه
- 81 2-19-2- انگیزه برای دوچرخه سواری
- 82 2-19-3- طرح شبکه مسیرهای دوچرخه
- 83 2-19-4- دستورالعمل اجرایی
- 83 2-19-5- نمونه هایی برای ابعاد مسیرهای دوچرخه در حاشیه خیابان ها
- 85 2-19-6- شیب طولی و سرعت

85	2-19-7- قواعد کلی در مورد طراحی تأسیسات تردد دوچرخه
86	2-19-8- تجهیزات پارکینگ دوچرخه
88	2-19-9- حفاظ در برابر باد
	2-19-10- اشتباهی که در هنگام طراحی مسیرهای دوچرخه اتفاق می افتد
	88
88	2-19-11- معایب تجهیزات راحتی و آسایش دوچرخه سواران
89	2-20-2- مشکلات پیاده راه در ایران
89	2-20-1- قوانین مربوط به عابر پیاده در ایران
90	2-20-1-1- وضع عابر پیاده از نظر مقررات حقوقی و جزائی ایران
90	2-20-1-2- وضع حرکت پیاده و عابر پیاده در مقررات راهنمایی و رانندگی
92	2-20-2- وظایف شهرداری ها در قبال عابرین پیاده
94	2-30-3- نقش تابلوها در ایمنی پیادگان
95	2-20-4- نقش تسهیلات و طراحی در حرکت پیاده
95	2-20-5- کمبود و نقص قوانین و مقررات
96	2-20-6- ضعف اجرای قوانین و مقررات
96	2-20-6-1- ضعف طرح و اجرا
98	2-21- نتیجه گیری
	فصل سوم - بررسی نمونه های مشابه
101	3-1- مقدمه
101	3-2- بررسی و ارزیابی تجارب مشابه داخلی ایجاد پیاده راه
101	3-2-1- بازارهای سنتی؛ محورهای اصلی پیاده مرکز شهری
102	3-2-2- پیاده راه جنت مشهد
104	3-2-3- پیاده راه تربیت تبریز
105	3-2-4- محور پیاده استاد شهریار

106	3-2-5- پیاده راه قلعه سنگی تبریز
106	3-2-6- محور پیاده کوچه مروی تهران
107	3-2-7- پیاده راه خیابان صف (باغ سپهسالار) تهران
108	3-3- بررسی و ارزیابی تجارب مشابه خارجی ایجاد پیاده راه
108	3-3-1- اسن آلمان؛ پیشگام شهرهای اروپایی در ایجاد پیاده راه
109	3-3-2- کالامازو؛ نمونه سیر تکامل پیاده راه های آمریکایی
110	3-3-3- کپنهاگ دانمارک؛ نمونه موفق یک شهر پیاده
111	3-3-3-1- تبدیل خیابان ها به راه های اصلی کاملاً پیاده
111	3-3-3-2- کاهش تدریجی ترافیک و پارکینگ
111	3-3-3-3- تبدیل محوطه های پارکینگ به میادین عمومی
112	3-3-3-4- متراکم و پایین نگه داشتن مقیاس
112	3-3-3-5- احترام به مقیاس انسانی
112	3-3-3-6- ساکن کردن مردم در هسته مرکزی
112	3-3-3-7- تشویق زندگی دانشجویی
112	3-3-3-8- انطباق مرکز شهر با تغییرات فصول
112	3-3-3-9- ترویج دوچرخه سواری
112	3-3-3-10- در دسترس قرار دادن دوچرخه ها
113	3-3-4- محور پیاده مسیر آزادی در بوستون آمریکا
114	3-3-5- پیاده راه مسیر میراث در احمدآباد هندوستان
115	3-4- نتیجه گیری
	فصل چهارم - مطالعات پیرامون طرح
121	4-1- مقدمه
122	4-2- نگاهی به تاریخ لرستان

- 123 4-2-1- خایدالو
- 123 4-2- وجه تسمیه خرم آباد در شکل متعارف و رسمی امروزه
- 124 4-3- آثار تاریخی لرستان
- 124 4-3-1- قلعه فلک الافلاک
- 125 4-3-2- پل شاپوری (پل شکسته)
- 125 4-3-3- سنگ نوشته
- 125 4-3-4- منار
- 125 4-3-5- گرداب سنگی
- 126 4-4- منشاء واژه لر
- 126 4-5- ویژگیهای اجتماعی
- 127 4-6- شناخت اقلیمهای مختلف استان
- 127 4-7- ناهمواریها
- 127 4-8- شناخت شهرستان خرم آباد
- 127 4-8-1- شناخت و معرفی ساختار قدیمی شهر تاریخی خرم آباد
- 128 4-8-2- خرم آباد در دوران معاصر
- 128 4-8-3- فرآیند توسعه و شکل گیری محدوده تاریخی و قدیمی شهر خرم آباد
- 129 4-8-3-1- شناخت ویژگیهای محیط کالبدی
- 129 4-8-4- شناخت جغرافیای طبیعی شهر خرم آباد
- 129 4-8-4-1- سیمای طبیعی و جغرافیایی شهر خرم آباد
- 129 4-8-5- توپوگرافی
- 130 4-8-6- ویژگی های اقلیمی آب و هوایی
- 130 4-9- نتیجه گیری
- فصل پنجم - معرفی، تحلیل سایت و برنامه فیزیکی
- 133 5-1- بررسی اولیه

135	2-5- اهداف طراحی
135	3-5- بررسی اسناد فرادست
135	1-3-5- طرح توسعه و عمران و حوزه نفوذ شهر خرم آباد
137	2-3-5- طرح تفصیلی
137	1-2-3-5- بررسی وضعیت موجود منطقه
138	3-3-5- طرح بهسازی بافت مسئله دار شهر خرم آباد
140	4-5- جمع بندی اولیه
140	5-5- آنالیز سایت
140	1-5-5- بررسی مالکیت اراضی
141	2-5-5- نظام حرکت و دسترسی
141	3-5-5- ادراک و تجربه مردم از کیفیت و هویت فضاهای همگانی
142	4-5-5- ایمنی و امنیت محیط
143	5-5-5- آسایش اقلیمی
143	6-5-5- مؤلفه های زیباشناختی
143	1-6-5-5- بررسی نظام بلوک بندی
143	2-6-5-5- دانه بندی قطعات
144	7-5-5- بررسی نظام توده گذاری و ارتفاعات ساختمانها
144	1-7-5-5- ارتفاع و مقیاس
144	2-7-5-5- سطح اشغال توده
145	3-7-5-5- تراکم
145	8-5-5- بررسی کیفیت ابنیه
145	10-5-5- بررسی فرم کالبدی از نظر ملاحظات اقلیمی
146	11-5-5- نظام استخوان بندی
147	12-5-5- بازشناسی فضاهای باز همگانی

147	5-5-13- حجم تردد عابر پیاده
147	5-5-14- ویژگیهای کالبدی فضاها
148	5-5-15- نظام منظر شهری
148	5-5-15-1- دیدهای متوالی پیاده
149	5-5-15-2- تحلیل دید از جاده
149	5-5-16- نمای جدارهای اصلی
149	5-5-17- مؤلفه های زیست محیطی
149	5-5-17-1- فرارگاه طبیعی
150	5-5-17-1-1- فرم توپوگرافیک
150	5-5-17-1-2- فرم پوشش گیاهی
151	5-5-17-2- آلودگی محیطی
151	5-5-17-2-1- آلودگی صوتی و منابع آن
151	5-5-17-2-2- آلودگی آب و هوا و منابع آن
151	5-6- سنجش وضعیت، تحلیل با روش Swot
152	5-6-1- نظام فرم کالبدی
153	5-6-2- نظام حرکت و دسترسی
	5-6-3- سیما و منظر شهری
	153
154	5-6-4- نظام کاربری
155	5-6-5- نظام فعالیتهای همگانی
156	5-6-6- نظام اقتصادی - اجتماعی
157	5-7- نتایجی که پس از طراحی محدوده باید حاصل شود
	فصل ششم - معرفی طرح و روند شکل گیری
160	6-1- پروسه طراحی
160	6-1-1- مطالعات شناخت در محدوده مداخله

161	6-1-2- فاز تحقیقاتی
161	6-1-3- فاز طراحی
162	فهرست منابع
165	پیوست ها

فهرست تصاویر

صفحه	عنوان
28	تصویر 2-1- ایجاد رمپ برای دسترسی پیاده
29	تصویر 2-2- منظر و محیط جذاب و ایمن باعث انتخاب پیاده روی و دوچرخه می شود
33	تصویر 2-3- رابطه سرعت و تراکم عابر پیاده در پلکان ها
35	تصویر 2-4- مسیرهای پیاده ای که به صورت مستقل و ارگانیک به وجود آمده اند
37	تصویر 2-5- رمپ برای سواره ها
37	تصویر 2-6- جا به جایی کالسکه نوزاد در زیر گذرهای پیاده
38	تصویر 2-7- مسیرهای پیاده مسقف
39	تصویر 2-8- رواق ها و درختان حفاظی در برابر عوامل جوی
40	تصویر 2-9- عدم حس امنیت در اثر نامتناسب بودن ارتفاع رواق
43	تصویر 2-10- تراوما به عنوان یکی از همسازترین و متداول ترین وسایل حمل و نقل سواره در پیاده راه ها
44	تصویر 2-11- نمونه ای از محدوده های پیاده چند سطحی در زیرزمینی در مونترال
45	تصویر 2-12- پلکان ها و شیب راهه های پیاده ابزاری مناسب جهت برقراری ارتباط بین سطوح مختلف پیاده راه
45	تصویر 2-13- فضاهای مورد نیاز انسان در حالت های مختلف قدم زدن
48	تصویر 2-14- ابعاد کمی و نمایش تصویری کیفیت های عبور (سطح سرویس) شش گانه مسیرهای پیاده
53	تصویر 2-15- حضور شمار زیاد عابران پیاده اولین معیار تبدیل یک مسیر به پیاده راه
55	تصویر 2-16- رستوران ها؛ یکی از مهمترین فعالیت های 24 ساعته
60	تصویر 2-17- ایجاد محدوده پیاده جهت حفاظت بناهای تاریخی در شهر لیون فرانسه
68	تصویر 2-18- کفسازی محدوده های پیاده ابزاری جهت ایجاد خوانایی و جذابیت حرکتی

- 71 تصویر 2-19- فضای سبز در محدوده های پیاده عاملی جهت تعدیل منظر شهری
- 75 تصویر 2-20-1- صندلی چرخدار در اندازه استاندارد
- 75 تصویر 2-20-2- فرد سالم و بدون معلولیت
- 75 تصویر 2-20-3- فردی نابینا با عصای بلند
- 76 تصویر 2-20-4- فردی با عصا
- 76 تصویر 2-20-5- فردی با تکیه گاه دستی
- 76 تصویر 2-20-6- فردی در صندلی چرخدار
- 77 تصویر 2-20-7- صندلی چرخدار با فرد همراه
- 77 تصویر 2-20-8- نابینایی با فرد همراه
- تصویر 2-20-9- فردی با کالسکه بچه
- 77
- 79 تصویر 2-21- شکل مناسبی از خط کشی و مشخص کردن مسیر دوچرخه
- 81 تصویر 2-22- نسبت جمعیت به طول مسیرهای دوچرخه- پیش بینی کشور فدراتیو آلمان
- 84 تصویر 2-23- الگویی برای ابعاد مسیرهای دوچرخه در حاشیه خیابان
- 86 تصویر 2-24- خط کشی مسیرهای حرکت دوچرخه
- 86 تصویر 2-25- طرح مقطع عرضی مسیر دوچرخه، با نوار سبز
- 87 تصویر 2-26- یک راه حل مفید برای پارک کوتاه مدت دوچرخه
- 87 تصویر 2-27- یک پارکینگ مدرن دوچرخه (ایستگاه راه آهن هانور- آلمان)
- 92 تصویر 2-28- عدم رعایت حق تقدم پیاده
- 93 تصویر 2-29- مشکلات پیاده روها
- 96 تصویر 2-30- مقطع یک خیابان
- 97 تصویر 2-31- وضعیت پیاده رو و اختلاف ارتفاع آن از سطح خیابان
- 97 تصویر 2-32- مصالح به کار برده شده در سطوح پیاده
- 104 تصویر 3-1- توجه به جزئیات طراحی و پیش بینی مبلمان مناسب در محور پیاده تربیت تبریز

- 107 تصویر 3-2- کوچه مروی به عنوان اولین پیاده راه اجرا شده در تهران
- 109 تصویر 3-3- عملکردهای متنوع عامل ایجاد سرزندگی در پیاده راه خیابان کتویگر
- 110 تصویر 3-4- پیاده راه ها در مرکز شهر کپنهاگ در 1996 شش برابر زمان شروع پیاده راه سازی در 1962
- 111 تصویر 3-5- اشتروگت؛ شاهراه مرکزی سامانه های پیاده امروزین کپنهاگ تبدیل شده به پیاده راه در سال 1962
- 113 تصویر 3-6- آغاز به کار سامانه دوچرخه کپنهاگ در سال 1995 با کرایه های بسیار مناسب و ارزان
- 114 تصویر 3-7- خط کفسازی با سنگفرش قرمز رنگ مشخص کننده محور پیاده مسیر آزادی
- 121 تصویر 4-1- موقعیت شهرستان خرم آباد در استان لرستان
- 121 تصویر 4-2- موقعیت استان لرستان در کشور
- 124 تصویر 4-3- قلعه فلک الافلاک
- 126 تصویر 4-4- سنگ نوشته، پل شاپوری (پل شکسته)، گرداب سنگی، منار
- 127 تصویر 4-5- نمایی از شهر خرم آباد (رو به شمال)
- 128 تصویر 4-6- منظره رودخانه شهر
- 128 تصویر 4-7- بافت قدیمی شهر
- 133 تصویر 5-2- آلودگی محیطی
- 133 تصویر 5-1- عدم وجود فضاهای تجمع
- 134 تصویر 5-3- ضعف شبکه حرکت و دسترسی
- 134 تصویر 5-4- کفسازی نامطلوب و ناهماهنگ پیاده رو
- 134 تصویر 5-5- وجود فعالیتهای مزاحم و آلوده کننده
- 134 تصویر 5-6- نبود خدمات و تأسیسات شهری مناسب
- 134 تصویر 5-7- موقعیت طبیعی منطقه
- 134 تصویر 5-8- عنصر شاخص رودخانه در مجاورت محور
- 148 تصویر 5-9- اغتشاش بصری در دید به دو جداره اصلی محور
- 148 تصویر 5-10- اغتشاش بصری به علت وجود تأسیسات ناهماهنگ

فهرست جداول

صفحه	عنوان
14	جدول 1-2- مقایسه انواع خیابان ها بر حسب تقدم عبور کاربران
20	جدول 2-2- طراحی پیاده مدار
21	جدول 3-2- مؤلفه های محیط پیاده مدار
41	جدول 4-2- عرض های اضافی پیشنهادی
46	جدول 5-2- ظرفیت طراحی برای مسیرهای پیاده
47	جدول 6-2- ابعاد کمی مسیرهای پیاده
50	جدول 7-2- اهداف، راهبردها و سیاست های ایجاد پیاده راه
51	جدول 8-2- شاخص های ارزیابی قابلیت پیاده مداری جهت افزایش کیفیت کالبدی محیط
52	جدول 9-2- تدوین و دسته بندی شاخص های اصلی و سنجه های مرتبط پیشنهادی جهت طراحی پیاده راه
81	جدول 10-2- انگیزه برای دوچرخه سواری
82	جدول 11-2- انتخاب وسیله نقلیه بر حسب بُعد مسافت
84	جدول 12-2- عرض دوچرخه سوار و فضای تحرک، اندازه ها به سانتیمتر است
85	جدول 13-2- ارقام پایه، برای اندازه مسیر دوچرخه
117	جدول 1-3- ویژگی های برنامه ریزی و طراحی برخی از پیاده راه های ایجاد شده در ایران و جهان
119	جدول 2-3- ارزیابی راهکارهای تبدیل محور سواره به پیاده در برخی از نمونه های پیاده راه در ایران و جهان

چکیده

نقش پیاده‌مداری در حیات بخشی به مراکز شهری با رویکرد توسعه پایدار

صبا کائید

کاهش مداوم و مؤثر تعداد شرکت کنندگان در تردد غیرموتوری در پنج دهه گذشته، فقط نتیجه برنامه ریزی حمل و نقل نیست. تمام شاخه‌های علوم مرتبط، به طریقی در این امر، همکاری و تشریک مساعی داشتند. در فضای عمومی، یعنی فضای زندگی و تحرک عابر پیاده و دوچرخه سوار، به اتومبیل سوار امتیازاتی داده شده که هرگز در تاریخ بشر سابقه نداشته است. پیامد این امر آن است که فضای زندگی غیرماشینی تخریب گردیده و فضاهای عمومی شهر به جای مکان زندگی به نمایشگاه اتومبیل بدل شده است.

پیشرفت و تمدن بشر در گذشته و حال، به نوعی مدیون حرکت پیاده است. این نوع جابجائی، هزاران سال تجربه شده و در واقع حرکت پیاده، ساختار سکونتگاه‌ها را در طول تاریخ شکل داده است. وجود زیباترین مراکز قدیمی شهرهای متمدن در تاریخ شهر نشینی جهان شاهدی بر این مدعاست. حتی واحدهای اداری مانند بخشداری و شهرداری را نیز بر حسب قابلیت شعاع دسترسی که برای وی مقدر بوده تقسیم بندی می کردند. علاوه بر این، پهنه‌های پیاده در ایجاد توسعه پایدار شهری- که امروزه به رویکرد غالب در تمامی سطوح برنامه ریزی و طراحی شهری بدل گردیده است، نقشی بسزا ایفا می نماید.

رساله حاضر با هدف بررسی و شناخت بیشتر موضوع پیاده‌مداری در شهرها ضمن توجه به نمونه‌های مشابه خارجی و داخلی، معیارهای مؤثر در جهت افزایش قابلیت پیاده‌مداری را دسته بندی و ارائه می دهد.

در این پژوهش به دنبال این موضوع هستیم که چه اصولی از طراحی پیاده‌مدار، می تواند برای برنامه ریزی و طراحی محدوده‌های شهری به کار رود و چه مراحل را برای طراحی باید در نظر گرفت، تا بتوان به طرحی نسبتاً جامع در راستای رسیدن به محوری سرزنده و پویا، رسید؛ و در این رهگذر به طور خلاصه شاخص‌های متعددی در این زمینه پیشنهاد شده تا امکان حضور هرچه بیشتر مردم در فضای شهری را فراهم آورد.

کلید واژه: فضای شهری، پیاده راه، پیاده‌مدار، عابر پیاده، توسعه پایدار