

ترجمه انگلیسی این مقاله نیز با عنوان:
Verification of Failure Components of the 17th Shahrvivar
Pedestrian Zone Project in Tehran
در همین شماره مجله به چاپ رسیده است.

باز کاوی مؤلفه‌های ناکامی تجربه ایجاد پیاده‌راه ۱۷ شهریور شهر تهران*

رضا خیرالدین**^۱، رسول حق بیان^۲، محمد صالح شکوهی بیدهندی^۳

۱. دکتری شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران.
۲. کارشناس ارشد شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران.
۳. دکتری شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران.

تاریخ دریافت: ۹۷/۰۹/۰۲ تاریخ اصلاح: ۹۸/۰۳/۳۱ تاریخ پذیرش: ۹۸/۰۴/۰۴ تاریخ انتشار: ۹۸/۱۲/۰۱

چکیده

بیان مسئله: در کشور ایران با الهام از کشورهای پیشرفته و الگوهای دیرینه فضاهای پیاده شهری ایران، احداث پیاده‌راه‌ها در کلان‌شهرهای کشور در راستای حرکت از خودرمداری به پیاده‌مداری رواج یافته است. پیاده‌راه‌سازی در شهر تهران بعد از چند تجربه نسبتاً موفق نظیر پیاده‌راه ۱۵ خرداد، پیاده‌راه سپهسالار، با احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور دنبال شد. ولی متأسفانه پیاده‌راه ۱۷ شهریور، بنابر شواهد موجود همچون یافته‌های پژوهشگران، انتقادهای مسئولین و نارضایتی‌های مردم محلی، تجربه چندانی موفقیتی به حساب نمی‌آید.

هدف: این پژوهش سعی دارد با نگاهی تحلیلی و عمیق، به تبیین روشمند مؤلفه‌های اصلی بستر ساز ناکامی طرح پیاده راه ۱۷ شهریور تهران بپردازد.

روش تحقیق: بدین منظور از رویکرد کیفی و تحلیل اسناد، مصاحبه‌های نیمه‌سازمان یافته و مشاهدات میدانی استفاده کرده است. به طوری که داده‌های متنی جمع‌آوری شده عمدتاً با کمک کدگذاری، شمارش و ایجاد شبکه مضامین و داده‌های مکانی با کمک شمارش، عکس‌برداری و تبدیل به نقشه‌کردن، سازماندهی و مفهوم‌سازی شده که در این مرحله، نگارندگان با دقت در کل یافته‌ها و ارتباط میان مقوله‌های اصلی با یکدیگر، ملاحظه مبانی نظری پژوهش و تکیه بر استدلال‌های منطقی و عقلانی، مسائل اصلی بستر ساز ناکامی طرح پیاده‌راه را استنباط نمودند.

نتیجه‌گیری: یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که عوامل اصلی ناکامی پروژه شامل سه مسئله اصلی «فقدان نیازسنجی، امکان‌سنجی و بستر سازی مناسب برای طرح»، «در حاشیه قرار گرفتن مردم محلی در فرایند برنامه‌ریزی و اجرا» و «مسائل کلان اقتصادی سیاسی و مدیریتی» است. در این میان، به نظر می‌رسد عامل اصلی تر و پایه‌ای تر نواقص و مشکلات پروژه، شرایط و اهداف سیاسی، مدیریتی و اقتصادی بوده است. تجربه پیاده‌راه ۱۷ شهریور، بیانگر آن است که آثار مثبت بالقوه احداث پیاده‌راه‌ها در ارتقای کیفیت محیط تنها می‌تواند در صورت مکان‌یابی صحیح و شیوه برنامه‌ریزی و مدیریت مردم‌مدار و پایدار تحقق یابد.

واژگان کلیدی: پیاده‌راه، پیاده‌محوری، آسیب‌شناسی، مدیریت شهری، محور ۱۷ شهریور تهران.

دکتر «رضا خیرالدین» و مشاوره دکتر «محمد صالح شکوهی بیدهندی» در دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه علم و صنعت ایران ارائه شده است. ** نویسنده مسئول ۰۹۱۲۱۰۰۹۰۱۰ reza_kheyroddin@iust.ac.ir

* این مقاله برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی ارشد رسول حق بیان با عنوان «کاربست برنامه‌ریزی تعاملی در ارتقا کارکرد فضاهای شهری، مورد کاوی: محدوده پیاده راه ۱۷ شهریور شهر تهران» در سال ۱۳۹۷ است که به راهنمایی

مقدمه و طرح مسئله

احداث پیاده‌راه و فضاهای پیاده شهری، امروزه یک شاخص اساسی توسعه پایدار و ارتقای کیفیت زندگی در شهرها به حساب می‌آید. پیاده‌راه که دارای خاستگاه اروپایی و آمریکای شمالی است (Gregg, 2018, 4)، در پاسخ به تأثیرات منفی اولویت قراردادن وسایل نقلیه در محیط شهرها پدید آمد (Parajuli & Pojani, 2017; Castillo-Manzano, 2014). پیاده‌راه‌ها معمولاً در مراکز شهرها با حداکثر نقش اجتماعی و تبلور تعاملات اجتماعی (تشریحی و مهربانی گلزار، ۱۳۹۷؛ حاجی رضایی، ۱۳۹۸) و با هدف افزایش سرزندگی، رونق اقتصادی، جذب گردشگر، تأمین فضای تفریحی و افزایش سلامت شهروندان ایجاد می‌شوند (Oranratmanee & Sachakul, 2014; Soni & Soni, 2016).

در شهرهای ایران نیز با الگوبرداری از تجربه موفق حدود یک قرن کشورهای پیشرفته (Özdemir & Selçuk, 2017; Francis, 2016)، احداث پیاده‌راه‌های شهری در دو دهه گذشته رواج یافته است. به طوری که پیاده‌راه‌های متعددی در داخل کلان‌شهرهای کشور همچون تهران، مشهد، تبریز و رشت، در راستای حرکت از خودرومداری به پیاده‌مداری ایجاد شده است.

احداث پیاده‌راه در شهر تهران، بعد از چند تجربه نسبتاً موفق مثل پیاده‌راه ۱۵ خرداد، پیاده‌راه سپه‌سالار، با طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور در منطقه ۱۲ تهران دنبال گردید (نصری، ۱۳۹۴؛ فلاح منشادی؛ حبیبی و روحی، ۱۳۹۱؛ صادقی؛ دادگر؛ پورجعفر و نشاط عفتیان، ۱۳۹۶). پیاده‌راه ۱۷ شهریور در تضاد با پیاده‌راه‌های مذکور، در یک مسیر خودرومدار و دارای نقش اصلی گذری و نه مقصد سفرهای شهری ایجاد شده که بیان توفیق و عملکرد آن بسیار بحث‌برانگیز بوده است. از شواهد ناکامی طرح، علاوه بر نتایج پژوهش‌های انجام‌شده توسط محققین (پورا احمد؛ زنگنه شهرکی و صفایی رینه، ۱۳۹۵؛ سلطانی؛ فرنوش و پیشرو، ۱۳۹۴؛ اعتصام و نوری، ۱۳۹۶؛ شاه‌حسینی و اسماعیلیان طارمی، ۱۳۹۵؛ اجاق، هرائینی و ایمانی، ۱۳۹۶)، می‌توان به شواهد میدانی اشاره کرد. اعتراضات گسترده از سوی اهالی و عدم رضایت بیشتر آن‌ها (مخصوصاً کسبه)، بازگشایی مجدد بخش زیادی از مسیر بر روی سواره و عدم تحقق چشم‌انداز پیاده‌راه فرهنگی، گواهی بر طرح فرضیه ناکامی تحقق اهداف این طرح است.

پژوهش حاضر به دنبال آن است تا به آسیب‌شناسی و تبیین عوامل اصلی ناکامی پروژه ۱۷ شهریور بپردازد؛ زیرا علی‌رغم انتقادات شدیدی که از این پروژه در مجامع علمی و شهری صورت گرفته، ولی اغلب داوران و اظهارنظرها درباره این طرح، بیش از آنکه محتوای تحلیلی روشمندی داشته باشند؛ ادعاهایی شتابزده روی بیان عملکرد طرح هستند که مراجعه و اتکا به آن‌ها را دشوار می‌سازد. لذا باز کاوی و مطالعه‌ای که به تبیین و تشریح روشمند عوامل کلیدی ناکامی پروژه بپردازد، در قالب پژوهش حاضر ضرورت یافته است. ارزیابی روشمند مؤلفه‌های بستر ساز ناکامی

و آسیب‌شناسی پیامدهای اجرایی چنین پروژه‌های بحث‌برانگیزی می‌تواند بیان واقعی و دقیق توفیق این طرح‌ها را معلوم سازد و تبعاً از تکرار اشتباهات و نواقص موجود در طرح‌های مشابه آتی و صرف هزینه‌ها و زحمات‌های بیهوده، جلوگیری نماید. همچنین می‌تواند مانع شکل‌گیری ذهنیت منفی مسئولین و شهروندان نسبت به طرح‌های فضای پیاده شهری شده و تسلط خودرومداری را بر فضاهای شهری شهروندان تقلیل دهد. لذا این پژوهش سعی دارد به این سؤالات پاسخ دهد: مؤلفه‌های اساسی بستر ساز ناکامی پروژه پیاده‌راه ۱۷ شهریور کدامند؟ پیامدهای روند ایجاد پروژه پیاده‌راه ۱۷ شهریور، چگونه آن را به یک تجربه ناکام تبدیل می‌کند؟ و در انتها ملاحظات را برای رفع عوامل ناکامی طرح بر اساس تحلیل‌ها و یافته‌های پژوهش، به‌عنوان وجه کاربردی مطالعه، ارائه و به بحث بگذارد.

مبانی نظری و پیشینه تحقیق

• الزامات توفیق پیاده‌راه‌های شهری

اجرای موفق طرح‌های پیاده‌راه‌سازی، وابسته به الزامات و شرایطی در سطح کلان و محلی محدود پروژه است. طرح‌های پیاده‌راه‌سازی باید در فضای پایداری سیاست‌ها و پذیرش عمومی، با در نظرگیری اسناد راهبردی و فرادست، مدیریت یکپارچه، توافق و مشارکت ذی‌نفعان، فرایندی تدریجی، اقدامات درازمدت مدیریتی و به‌صورت کل‌نگرانه شکل گیرند (صادقی و همکاران، ۱۳۹۶، ۲۳). معمولاً مراکز شهرها، داخل محدوده‌های تاریخی، مراکز تجاری شهر و بخش‌های دارای خدمات تفریحی فرهنگی، گزینه‌های مناسبی برای پیاده‌راه‌سازی در شهرها به حساب می‌آیند (Blaga, 2013). البته در صورتی که مکان‌های پیشنهادی دارای معیارهای اساسی نظیر طول و عرض مناسب مسیر، حضور و فعالیت زیاد افراد پیاده، اختلاط کاربری، وجود امنیت، مقیاس انسانی و فعالیت‌های شاخص باشند (شیعه؛ حبیبی و حقی، ۱۳۹۲، ۴۸-۴۷؛ محمدیان مصمم؛ صرافی؛ توکلی‌نیا و عیسی‌لو، ۱۳۹۵، ۵۲؛ کاشانی‌جو، ۱۳۸۹). همچنین پیاده‌راه‌سازی کارآمد و موفق بایستی به‌عنوان جزئی از برنامه جامع چندگانه سیاستی با مواردی همچون دسترسی و پیوند با وسایل حمل‌ونقل عمومی، مدیریت پارکینگ‌های عمومی، زیرساخت دوچرخه‌سواری و تأمین فضای سبز تکمیل شود (Parajuli & Pojani, 2017, 18; Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016, 254).

«کای بتس^۱» در پژوهشی در رابطه با عوامل موفقیت پیاده‌راه‌ها در اروپا و آمریکا، عناصر اصلی یک پیاده‌راه موفق را در ۴ مقوله کاربری، دسترسی، طراحی و راحتی گنجانده است (Bates, 2013). وی مهم‌ترین چیز برای ایجاد پیاده‌راه‌های موفق را داشتن مغازه‌ها، رستوران‌ها و جذابیت‌های متنوعی که کاربران را به داخل یک فضا بکشاند، بیان کرده است (Ibid, 74). پژوهشگرانی همچون «کول جادج^۲» و «درینا پوژنی^۳» نیز با بررسی پیاده‌راه‌های موفق در آمریکا به این نتیجه رسیده‌اند که این پیاده‌راه‌ها عمدتاً

راه ۱۷ شهریور توسط پژوهشگران تهیه شده است (پاکزاد و گلرخ، ۱۳۹۴؛ شمعی و اقبال، ۱۳۹۵؛ سلطانی و همکاران، ۱۳۹۴؛ پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۵؛ اعتصام و نوری، ۱۳۹۶؛ فلاح منشادی، روحی، و طارمی، ۱۳۹۵؛ اجاق و همکاران، ۱۳۹۶؛ فلاح منشادی، روحی، و خداوردی، ۱۳۹۴؛ کانونی؛ رضویان و مسلمی، ۱۳۹۵). این پژوهش‌ها عمدتاً به توصیف وضعیت زندگی و مکان، ارزیابی و آسیب‌شناسی طرح پیاده‌راه و برنامه‌ریزی برای بهبود کیفیت محیط در محدوده پرداخته‌اند. برخی از پژوهش‌های مذکور، با هدف پژوهش حاضر - آسیب‌شناسی و تبیین عوامل اساسی ناکامی پروژه - مرتبط بودند که به بیان یافته‌های سودمند آن‌ها می‌پردازیم (جدول ۱). پژوهش‌های موجود در جدول ۱ عمدتاً با روش‌های کمی و با تمرکز بر مطالعات میدانی شکل گرفته‌اند و تمرکز کمی بر شناسایی و تحلیل عمیق علل اساسی و ریشه‌های ناکامی طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور شهر تهران داشته‌اند. البته در این میان، «اعتصام» و «نوری» با رویکرد کیفی خود سعی نمودند تا علل شکست طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور را شناسایی کنند. براساس یافته‌های پژوهشگران (نک. جدول ۱) به نظر می‌رسد مکان‌یابی غلط، از نقاط اصلی مورد تأکید پژوهشگران بوده است. همچنین بعد رویه‌ای تعریف و برنامه‌ریزی پروژه نیز به دلیل نادیده گرفتن اجتماع محلی، مورد انتقاد جدی قرار گرفته است.

روش پژوهش

پژوهش حاضر، یک پژوهش کاربردی و دارای روش انجام توصیفی - تحلیلی است که به مطالعه موردی طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور شهر تهران می‌پردازد. هدف کلی، شناخت عمیق و از زوایای مختلف نسبت به طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور، با اتکا بر دیدگاه کل‌گرا در راستای کشف و تبیین عوامل اصلی ناکامی پروژه است. لذا برای نیل به هدف پژوهش، از رویکرد کیفی و ابزارهای مختلف برای جمع‌آوری داده‌هایی درباره وقایع گذشته، موقعیت کنونی و عوامل محیطی که در هویت و خصوصیات محدوده دخالت دارند، استفاده شده است. در این پژوهش، از سه ابزار پایه پژوهش‌های کیفی شامل اسناد، مصاحبه‌های نیمه‌سازمان یافته و مشاهده میدانی بهره گرفته شده که جزئیات آن در تصویر ۱ بیان شده است. ابزارها و تکنیک‌های متنوع مندرج در تصویر ۱، هر کدام با قصد مشخصی به منظور تکمیل اطلاعات، بررسی صحت اطلاعات قبلی و کشف ابعاد پنهان قضیه صورت گرفته است. جامعه آماری پژوهش، شامل ذی‌مدخلان و ذی‌نفعان اصلی پروژه یعنی مسئولین شهری، ساکنان، کسبه و استفاده‌کنندگان محیط بوده که براساس روش نمونه‌گیری تصادفی قضاوتی در دسترس انتخاب شده‌اند. با توجه به محوریت رویکرد کیفی پژوهش، در کنار استفاده از تکنیک‌های متنوع، حجم نمونه با توجه به اشباع نظری در نظر گرفته شده است. بخش مشاهدات میدانی، با کمک یادداشت‌های روزانه، شمارش، عکس برداری و تبدیل به نقشه‌کردن، بررسی شده است. داده‌های

دارای خصوصیات نظیر قرارگیری در شهرهای کوچک و متوسط، نزدیکی یا متصل بودن به یک نقطه شاخص همچون دانشگاه یا ساحل و استقرار در یک مکان توریستی برجسته هستند (Judge, 2013; Pojani, 2008). لذا به نظر می‌رسد انتخاب محل مناسب برای ایجاد پیاده‌راه عامل مهم‌تری از کیفیت طراحی آن است. همچنین اجرای موفق طرح‌های پیاده‌راه‌سازی منوط به ملاحظه دقیق و جامع شرایط زمینه‌ای و فرهنگی محدوده طرح است. برای مثال شرایط زمینه‌ای کشور آمریکا همچون تراکم پایین‌تر جمعیت و اشتغال در شهرهای مرکزی، وابستگی بیشتر به خودرو در مناطق کلان‌شهری و مراکز شهری تاریخی کمتر، در شکست یا موفقیت پیاده‌راه‌های شهری این کشور مؤثر بوده است (Kott, 2017, 321). بنابر موارد ذکر شده، اجرای موفق طرح‌های پیاده‌راه‌سازی به مکان‌یابی صحیح و شرایط زمینه‌ای مناسب در چارچوب یک نظام حمل و نقل کارآمد و پایدار نیازمند است. ضمن اینکه جهت جلوگیری از ایجاد پروژه‌های ناموفق پیاده‌راه‌سازی، باید تلاش زیادی برای بدست آوردن اطلاعات دقیق از وضعیت محدوده طرح‌ها شود و پیاده‌راه‌ها باید در ابتدا به صورت موقت و برگشت‌پذیر ایجاد شوند (Speck, 2018, 170). رعایت نکات مذکور مخصوصاً در کشور ایران به دلیل نوظهور بودن رویکرد پیاده‌راه‌سازی از اهمیت دوچندانی برخوردار است.

پیشینه پیاده‌راه‌سازی در شهر تهران

پیاده‌راه‌های متعددی در شهر تهران از جمله پیاده‌راه‌های خیابان ۱۵ خرداد (گلوبندک)، محور باب همایون و ناصر خسرو، کوچه مروی، خیابان صف (سپه‌سالار) و محور ۱۷ شهریور شهر تهران اجرایی شده است. توسعه پیاده‌راه‌سازی در شهر تهران با مشکلات و موانعی همچون سابقه طولانی خودرومداری، فقدان برنامه جامع برای پیاده‌راه، کیفیت پایین خیابان‌ها، تأکید بر توسعه کالبدی به جای کل‌نگری مواجه بوده است (Mofidi & Kashani Jou, 2010, 133). تجارب پیاده‌راه‌های اجرا شده در شهر تهران نشان می‌دهد که در کنار عملکرد نسبتاً مناسب طرح‌های پیاده‌راه‌سازی در تأمین تسهیلات پیاده‌روی همچون کف‌سازی و نورپردازی، نواقص مهمی نظیر فقدان اختلاط کاربری، ورود موتورسیکلت و ماشین به معابر پیاده، عدم تأمین سرویس بهداشتی و تسهیلات معلولین و نادیده گرفتن مشارکت مردم در طرح‌های پیاده‌راه‌سازی وجود داشته است (Fallah Manshadi; Rouhi, & Khodaverdi Nelkhasi, 2014, 156). اما با وجود نواقص مذکور، به جز پیاده‌راه ۱۷ شهریور، هیچ‌کدام از طرح‌های اجرا شده مجدداً تبدیل به مسیر حرکت سواره نشده است.

پیشینه پژوهش

• درباره طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور تهران

پژوهش‌های متعدد و خوبی با مطالعه موردی محدوده طرح پیاده

جدول ۱. یافته‌های پژوهش‌های مرتبط با موضوع پژوهش حاضر در محدوده پیاده‌راه ۱۷ شهریور تهران. مأخذ: نگارندگان.

یافته‌ها	پژوهشگران
با تدوین معیارهای ارزیابی پیاده‌راه و وزن‌دهی به آن‌ها از طریق مدل AHP و بهره‌گیری از مصاحبه‌ها و مشاهدات میدانی، مهم‌ترین نقاط ضعف پیاده‌راه ۱۷ شهریور را فضای ناامن و بی‌روح، نارضایتی گسترده کسبه، تسلط کاربری‌های خودرو مدار، عدم تناسب عرض و ارتفاع (مشکل سایه‌اندازی و احساس محصوریت فضا) و ایجاد اختلال ترافیکی در کوچه‌ها و محورهای اطراف پیاده‌راه بیان نمودند.	فلاح منشادی و همکاران (۱۳۹۴)
با استفاده از روش کمی و انجام مشاهدات و تهیه پرسشنامه از اهالی محل به آسیب‌شناسی طرح پیاده راه ۱۷ شهریور از نظر مؤلفه‌های کالبدی، اقتصادی (فعالیت) پرداخته که مکان‌یابی اشتباه طرح پیاده راه ۱۷ شهریور را از لحاظ مسکونی بودن منطقه و طول زیاد مسیر پیاده‌راه را از عوامل اصلی عدم حضور و استقبال شهروندان از این پیاده‌راه ذکر کرده‌اند.	شاه حسینی و اسماعیلیان طارمی (۱۳۹۵)
با استفاده از نرم افزار SPSS و ضریب همبستگی اسپیرمن، میزان نقش‌پذیری پیاده‌راه و تأثیر آن در تغییرات اجتماعی و اقتصادی بررسی نموده که نهایتاً عدم موفقیت پروژه را بدین خاطر می‌دانند که قبل از اجرای طرح پیاده‌راه، این محور وضعیت اقتصادی مناسبی را به دلیل موقعیت ترافیکی مناسب و تردد وسایل نقلیه زیاد که نتیجه آن، توقف و خرید شهروندان بود، ایجاد کرده بود ولی بعد از اجرای طرح، با منع ورود وسایل نقلیه، این محور نقش خود را در جابه‌جایی شهروندان از دست داده و رکود اقتصادی و کاهش امنیت پیدا کرده است. از طرفی این محور به دلیل عدم مشارکت مردمی و تصمیم‌گیری‌های محلی در زمان اجرای طرح و نادیده گرفتن شرایط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و شکل‌گیری براساس قدرت سازمانی، نتوانسته شکل اجتماعی و هویتی خاصی را بعد از اجرای طرح برای اهالی ایجاد کند.	اجاق و همکاران (۱۳۹۶)
با استفاده از روش کیفی تئوری زمینه‌ای و پرسش از اهالی محل، علل شکست پروژه‌های پیاده‌راه ۱۷ شهریور را از بعد محتوایی و رویه‌ای بررسی نموده که علل شکست در بعد رویه‌ای شامل «اقتدارگرایی شهرداری و ضعف نهادهای ناظر بر آن»، «حاکمیت دیدگاه جبرگرایی محیطی بر نظام فکری مدیریت شهری»، «کتمان واقعیات در طرح»، «رجحان منافع مدیریت شهری بر منافع بهره‌وران»، «زمان‌مند نبودن پروژه»، «آشفته‌گی مدیریتی در مرحله پس از اجرا» و «فقدان مشروعیت و مقبولیت پروژه از سوی بهره‌وران» برشمرده است.	اعتصام و نوری (۱۳۹۶)

از خیابان شهبازی تا چهارراه صفا، مهرماه سال ۱۳۹۵). باین وجود همچنان محدوده طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور از مشکلات اساسی نظیر عدم رونق اقتصادی، ناامنی و ناهنجاری‌های اجتماعی (عمدتاً در بخش باقیمانده از پیاده راه) رنج می‌برد. در **تصویر ۲** و **تصویر ۳**، به معرفی خصوصیات مهم محدوده و طرح پیاده‌راه، براساس مطالعات میدانی و اسنادی می‌پردازیم.

بحث و بیان یافته‌ها

• تبیین مؤلفه‌های ناکامی طرح و ملاحظات لازم جهت توفیق آن

پژوهش حاضر براساس مضامین استخراجی از ابزارهای جمع‌آوری داده پژوهش شامل اسناد، مصاحبه‌ها و مشاهدات میدانی، مقوله‌های اصلی ناکامی پروژه را سه عامل «فقدان نیازسنجی، امکان‌سنجی و بسترسازی برای شکل‌گیری پروژه»، «در حاشیه قرار گرفتن مردم محلی در فرآیند برنامه‌ریزی و اجرا» و «مسائل و چالش‌های کلان و فرامحدوده‌ای پروژه (اقتصادی، سیاسی، مدیریتی)»، شناسایی کرده که در **تصویر ۴** تبیین و تشریح می‌شوند.

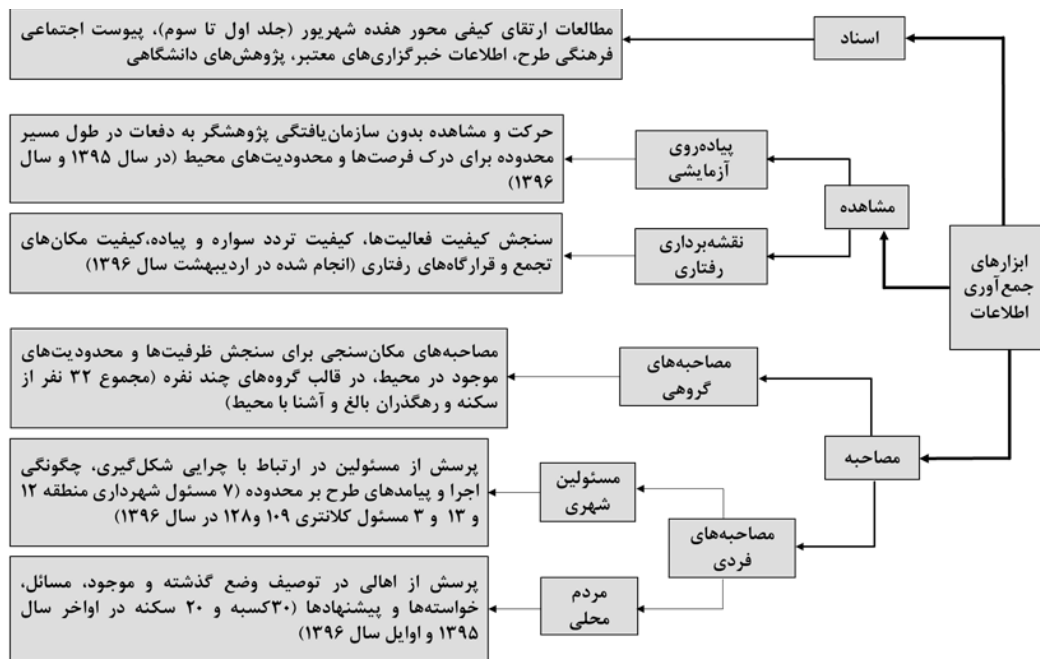
فقدان نیازسنجی، امکان‌سنجی و بسترسازی مناسب برای احداث پیاده‌راه ۱۷ شهریور

سؤال قابل طرح این است که چه نیازی تبدیل این محور به پیاده‌راه را گوشزد می‌کرد؟ براساس یافته‌های موجود، مزاحمت وسایل نقلیه و نمایشگاه‌های ماشین و موتورسیکلت (شامل آلودگی هوا، آلودگی صوتی، ایمنی و راحتی کم عابرین پیاده،

متنی بخش اسناد و مصاحبه نیز عمدتاً با کمک کدگذاری باز و محوری داده‌ها، شمارش مضامین، بهره‌گیری از مدل جایگزینی و مدل همبستگی جهت کاهش مضامین و ایجاد شبکه مضامین، سازماندهی و مفهوم‌سازی شده است. در مرحله تحلیل، نگارندگان ضمن در نظر گرفتن سؤال پژوهش، با دقت و موشکافی در کل یافته‌ها، بررسی ارتباط میان مضامین اصلی با یکدیگر، ملاحظه پیشینه و مبانی نظری پژوهش و تکیه بر استدلال‌های منطقی و عقلانی، مسائل اصلی بسترساز ناکامی طرح پیاده‌راه را استنباط نمودند. سپس جایگاه این مسائل در روند پروژه، شواهد و نشانه‌های ناظر بر آن‌ها و تأثیرات و پیامدهای آنان بر پروژه، تحلیل و تبیین شده است. در انتها نیز با جمع‌بندی و نتیجه‌گیری از یافته‌ها، ملاحظات لازم جهت رفع مسائل مذکور بیان شده تا به بهبود کیفیت و توفیق این پیاده‌راه و پروژه آتی پیاده راه‌سازی شهری کمک گردد.

معرفی و تحلیل محدوده طرح پیاده راه ۱۷ شهریور تهران

طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور تهران در سال ۱۳۹۱، به مدیریت سازمان زیباسازی شهرداری تهران توسط مهندسان مشاور «باوند» و «آرکولوگ» تهیه شد. این طرح دارای چشم‌انداز پیاده‌راه فرهنگی - آیینی بوده و بنابر اظهارات مجریان طرح، دارای پیشینه مطالعاتی طولانی، انطباق با اسناد فرادست و هماهنگی با خواسته‌های شهروندان شهر تهران بوده است. ولی متأسفانه بروز مسائل و مشکلات پی‌درپی اجرای طرح برای اهالی محل، در نهایت منجر به بازگشایی بخش زیادی از پیاده‌راه بر روی سواره شد (مرحله اول: میدان شهدا تا خیابان شهبازی، دی‌ماه سال ۱۳۹۱ و مرحله دوم:



تصویر ۱. روند، جزئیات و ابزار به کار گرفته‌شده برای جمع‌آوری اطلاعات در محور ۱۷ شهریور. مأخذ: نگارندگان.

از نقاط ضعف دیگر، مکان‌یابی غیراستاندارد پیاده‌راه در یک محور طولانی ۱۲۵۰ متری، با کیفیت محیطی نه‌چندان مطلوب برای پیاده‌روی بود^۴. فعال‌نمودن جدارهٔ این محور در طول روز، نیازمند برنامه‌ریزی تدریجی و حساب‌شده برای تغییر صنف و صرف بودجهٔ هنگفتی بود. آن‌هم به شرطی که افراد پیاده حاضر به پیاده‌روی در این مسیر طولانی می‌شدند. مسئلهٔ دیگر، وجود بافت جرم‌خیز و ناهنجاری‌های اجتماعی، با سابقهٔ قدیمی در حوالی میدان امام حسین بود. این مشکل در کنار این مسئله که احداث پیاده‌راه (به‌ویژه در ایام نخست)، به دلیل خلوت‌کردن مسیر می‌تواند بستری را برای فعالیت بیشتر افراد ناسالم ایجاد نماید^۵؛ بیانگر آن است که وقوع ناامنی و ناهنجاری‌های اجتماعی رخ داده در پیاده‌راه ۱۷ شهریور قابل پیش‌بینی بود. ناامنی‌ها با تبدیل به یکی از دلایل اصلی انتقادهای ناراضی‌های روزافزون مسئولین و مردم محلی از طرح، مانعی برای رونق گرفتن پروژه شد؛ زیرا در چنین شرایطی، انجام اقدامات اجرایی تدریجی و حساب‌شده، دشوار شده بود.

صرف‌نظر از بحث نیاز و پتانسیل کم محدوده برای ایجاد پیاده‌راه، مجریان برای احداث پیاده‌راه، بسترسازی‌های لازم را نیز انجام ندادند. مهم‌ترین بسترسازی‌های لازم قبل از اجرای طرح، تدوین برنامه‌ای برای تغییر صنف واحدهای تجاری خودرومدار و تدوین برنامه‌ای برای مقابله با بافت‌های جرم‌خیز بود. سپس بعد از انجام تدریجی و موفقیت‌آمیز اقدامات بسترسازی برای طرح، می‌بایستی ضمن جلب موافقت مردم محلی با طرح، ابتدا مسیر به‌صورت آزمایشی برای مدت‌زمان معلومی تبدیل به پیاده‌راه

اشغال فضای خیابان توسط وسایل نقلیه و ناهنجاری‌های اخلاقی برخی کسبه) در محور وجود داشته، ولی آیا با اعمال سیاست‌های پیاده‌مداری غیر از پیاده‌راه‌سازی، توان فائق‌آمدن بر این مشکلات وجود نداشت؟ نکته مهم این‌که اگرچه خودرومداری در این محور مشکلاتی ایجاد می‌کرده، ولی در مقابل، حیات و زندگی محور نیز کاملاً وابسته به وسایل نقلیه موتوری بود. رونق اقتصادی و امنیت موجود در خیابان به‌عنوان نیازهای اولیه حضور در یک فضای شهری، به‌واسطه رفت آمد زیاد سواره و پیادهٔ شهروندان و نقش پررنگ گذری محور بود.

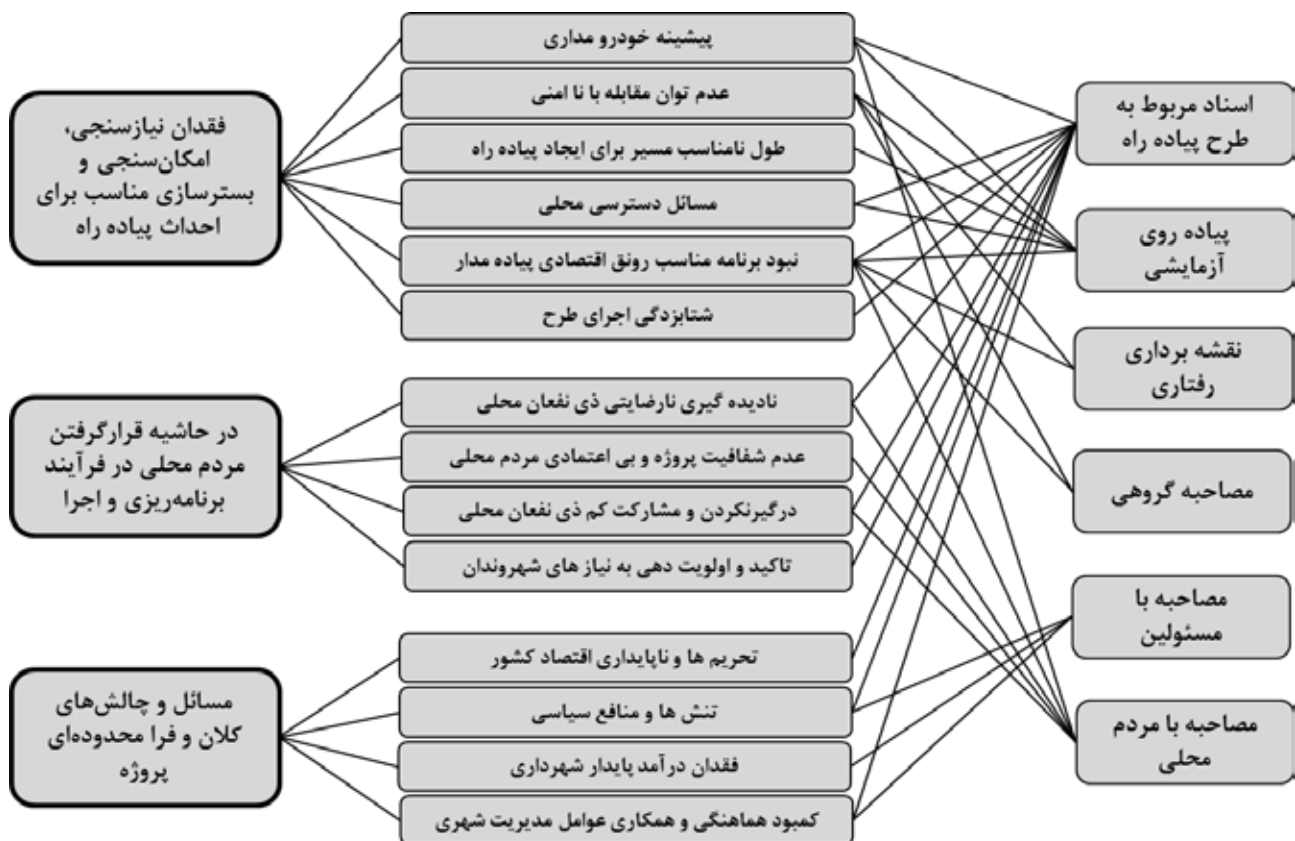
به نظر می‌رسد امکان‌سنجی این طرح، بیشتر در بعد آمادگی مدیریتی انجام شد؛ زیرا شهرداری منطقه ۱۲ سابقهٔ انجام چنین پروژه‌هایی را داشت. البته قرارگیری در لبهٔ شرقی پهنهٔ تاریخی تهران، استقرار در منطقهٔ مرکزی شهر با دسترسی مناسب و برخورداری از بافت متراکم مسکونی، از خصوصیات مثبت دیگر مکان‌یابی محدوده برای ایجاد پیاده‌راه بود. در مقابل، مهم‌ترین ضعف مکان‌یابی محدوده، جداره خودرومدار محور ۱۷ شهریور بود. با احداث پیاده‌راه، باید اکثریت قطعات تجاری با تغییر فعالیت روبرو می‌شدند. حتی بخش میدان امام حسین تا چهارراه صفا که دارای فعالیت‌های پیاده‌مدار بود، (استقرار بازار شهرستانی، وجود واحدهای تجاری پوشاک و طلا و جواهر) بیشتر مشتری‌هایشان از دیگر نقاط شهر و بعضاً با وسایل نقلیه شخصی، به واسطهٔ موقعیت ارتباطی مناسب سوارهٔ محدوده با دیگر نقاط شهر بود. بدین ترتیب با احداث پیاده‌راه و در نتیجه کاهش دسترسی، اغلب واحدهای تجاری نیمی یا اکثریت مشتریان خود را از دست دادند.



تصویر ۲. بیان تصویری خصوصیات مکانی محدوده مورد مطالعه و حوزه تقریبی تأثیر آن. مأخذ: نگارندگان.

<p>نقش گذاری با بار ترافیکی زیاد پیاده و سواره (حضور پررنگ اتوبوس‌ها)، بورس خدمات ماشین و موتورسیکلت، آلودگی صوتی و آلودگی هوا، لبه تجاری و بافت داخلی مسکونی، سوابق جرم‌خیزی اطراف میدان امام حسین، برخوردار از پهناهای با بافت فرسوده و قدیمی، منظر بصری نامناسب خیابان ۱۷ شهریور.</p>	<p>خصوصیات محدوده قبل از اجرای طرح</p>
<p>پاسخگویی به نیازهای فرهنگی و تفریحی شهروندان، وجود طرح ساماندهی میدان امام حسین و میدان شهدا در اسناد بالادست، پیشینه تاریخی و فرهنگی (نقش پررنگ در وقایع انقلاب اسلامی) میدان شهدا و میدان امام حسین، قرارگیری در لبه شرقی بافت تاریخی شهر تهران و لزوم رعایت سیاست‌های پیاده‌مداری، امکان انتقال بخشی از بار ترافیکی خیابان به دلیل تعریض زیرگذر میدان امام حسین و برنامه احداث بزرگراه امام علی.</p>	<p>دلایل شکل‌گیری طرح</p>
<p>تصمیم‌گیری دستوری و از بالا به پایین، شتاب‌زدگی (برای رسیدن به موعد مقرر)، عدم توجه به خواست جمعی، فقدان نظرخواهی کافی از ذی‌نفعان (اطلاع‌رسانی حداقلی و فقدان درگیر کردن مردم در طرح)، دیدی کالبدی و بصری، فقدان کل‌نگری، فقدان انعطاف‌پذیری طرح</p>	<p>فرآیند اجرای طرح</p>
<p>پیامدهای اصلی مثبت پروژه: تأمین فضا برای برگزاری مراسم‌های فرهنگی و مذهبی شهر تهران، تأمین آسایش ساکنین در برابر مزاحمت‌های وسایل نقلیه و برخی از کسبه (عمدتاً نمایشگاه‌های ماشین)، بهبود منظر محور ۱۷ شهریور.</p>	<p>پیامدهای طرح بر محدوده</p>
<p>پیامدهای اصلی منفی پروژه: کاهش دسترسی، کاهش رونق اقتصادی، کاهش امنیت، افزایش ناهنجاری‌های اجتماعی، تنزل منظر میدان امام حسین با ایجاد جداره آهنی دور میدان امام حسین.</p>	

تصویر ۳. خصوصیات طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور شهر تهران. مأخذ: نگارندگان.



تصویر ۴. مضامین و مقوله‌های اصلی ناکامی طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور برحسب ابزارهای جمع‌آوری اطلاعات. مأخذ: نگارندگان.

مقاومت‌ها و سنگ‌اندازی‌هایی از سوی اهالی (عمدتاً کسبه) در فرآیند اجرای پروژه شد؛ به‌جای اینکه از سرمایه‌ها و دانش محلی آن‌ها برای پیشبرد طرح استفاده شود. مردم محلی به‌ویژه کسبه، دید منفی نسبت به شهرداری پیدا نموده و چنین پروژه‌ای را در راستای منافع شهرداری و نه منافع مردم می‌دانستند. بدین خاطر با شهرداری برای بهبود فعالیت‌ها و عملکرد جداره تجاری فضا، همکاری و مشارکت لازم را نمی‌کردند (حاضر به تغییر شغل خود نبودند، مغازه‌های خود را بعضاً به حالت بسته نگه داشتند) و یا با ایجاد شلوغ کاری و جوسازی، به دنبال راهی برای بازگشت به حالت قبل از احداث پروژه بودند. درنهایت نیز موفق به بازگشایی بخش زیادی از مسیر بر روی سواره شدند. این اتفاقات سبب شد تا برخی از فعالیت‌های تجاری گذشته مثل نمایشگاه‌های ماشین یا خدمات خودرو و موتورسیکلت، دوباره بازگشایی شوند که با اهداف احداث پروژه در تعارض کامل بود. غفلت از نقش آفرینی واقعی مردم محلی در متن پروژه، توفیق اهداف پروژه را عملاً با ناکامی مواجه کرده است.

مسائل و چالش‌های کلان و فرامحدوده‌ای پروژه (اقتصادی، سیاسی، مدیریتی)
مسائل کلانی همچون «دعواها، تنش‌ها و منافع سیاسی»، «مسائل

می‌شد. در نهایت، در صورت دریافت بازخوردها و نشانه‌های مثبت، باید اقدام به پیاده‌راه‌سازی دائمی محور ۱۷ شهریور می‌شد. طی این فرآیند می‌توانست توفیقات طرح را در برابر ناکامی‌های آن افزایش دهد.

در حاشیه قرار گرفتن مردم محلی در فرآیند برنامه‌ریزی و اجرا

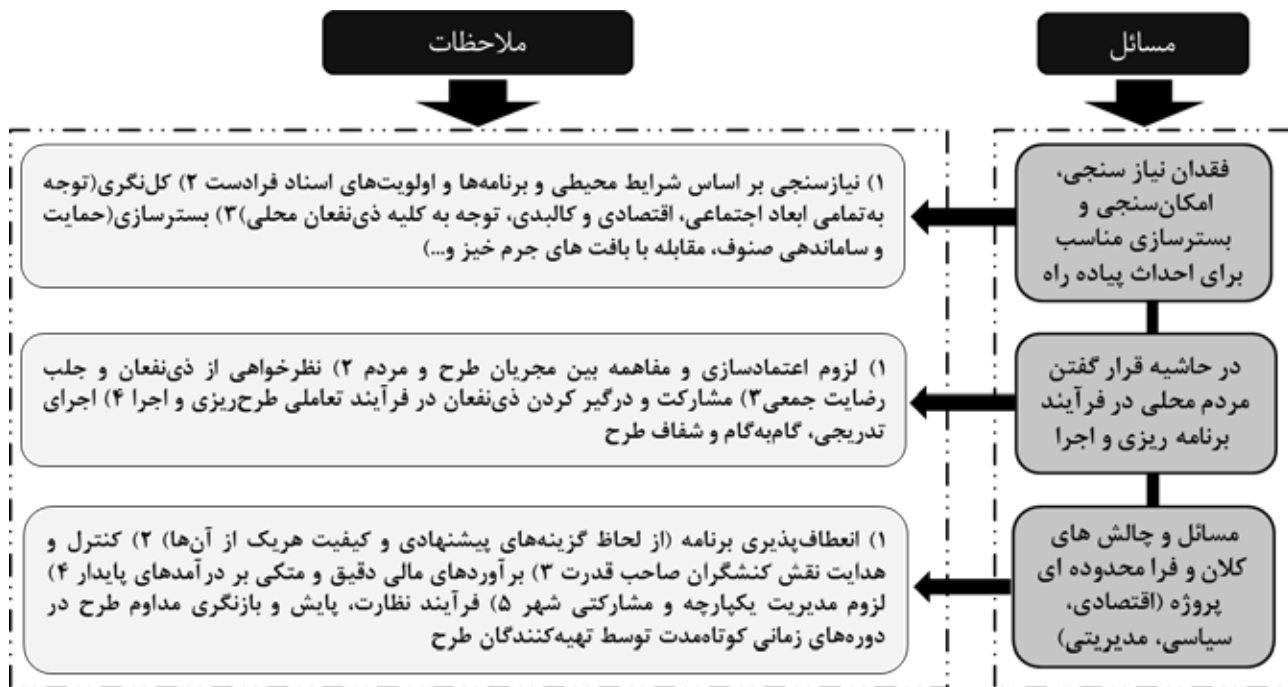
مشارکت مردم در طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور که پروژه شهری با کارکرد و آثار اجتماعی زیاد بود؛ در حد اطلاع‌رسانی محدود به اهالی محل درباره تصمیم به احداث پیاده‌راه و پرسش جزئی و سطحی مسائل محدود بود. بنابراین مردم محلی نقش قابل‌قبولی در فرآیند برنامه‌ریزی و اجرای پروژه نداشتند و بیشتر به منافع شهروندان شهر تهران پرداخته شد. درحالی‌که عوارضی و آثار مستقیم پروژه بر مردم محلی بود. بنابراین باید حتماً قبل از شروع پروژه، پرسش از مردم محلی درباره رضایت و موافقت آن‌ها با احداث پیاده‌راه و دیدگاه‌های آنان در رابطه با کیفیت مطلوب پیاده‌راه، انجام می‌شد. این امر به شناسایی اختلاف دیدگاه‌ها و منافع در راستای چاره‌اندیشی برای تأمین رضایت جمعی کمک می‌کرد.

فقدان همراهی و درگیر نکردن مردم محلی با پروژه، باعث

نتیجه‌گیری

این پژوهش با آگاهی از اینکه پژوهش‌های قبلی، با وجود تأکید بر ناکامی طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور تهران، توجه کمی به موضوع شناسایی و تبیین علل اساسی و ریشه‌ای ناکامی این طرح داشته‌اند؛ تلاش نمود با ساختار کیفی ارائه شده و تأکید بیشتر بر بعد رویه‌ای، علل مذکور را تحلیل کند. هدفی که به افزایش احتمال موفقیت پروژه‌های آتی پیاده‌راه‌سازی و چاره‌اندیشی اساسی برای رفع مسائل پیاده‌راه‌های موجود مخصوصاً محدوده پیاده‌راه ۱۷ شهریور کمک می‌نماید. یافته‌های پژوهش در پاسخ به سؤال‌های اصلی نشان می‌دهد که سه مؤلفه اصلی شکل‌دهنده ناکامی طرح شامل «فقدان نیازسنجی، امکان‌سنجی و بسترسازی برای شکل‌گیری پروژه»، «در حاشیه قرارگرفتن مردم محلی در فرآیند برنامه‌ریزی و اجرا» و «مسائل و چالش‌های کلان و فرامحدوده‌ای پروژه (اقتصادی، سیاسی، مدیریتی)» بوده است. هریک از این مؤلفه‌ها به فراخور نقش و ویژگی‌های خود روی بیان نهایی کارکرد طرح اثر گذاشته و براساس تحلیل‌های ارائه شده، ناکامی طرح در نیل به اهداف آن را باعث شدند. در این قسمت، ملاحظاتی که می‌تواند برای جلوگیری از بروز این مسائل، یا کاهش و کنترل اثرات آن‌ها در طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور رعایت شود، ارائه شده است [تصویر ۵]. موضوعی که پژوهش‌های پیشین کم‌تر به آن توجه کرده بودند، نقش مسائل سیاسی، مدیریتی و اقتصادی در عدم موفقیت پروژه بود. به‌طوری‌که براساس شواهد موجود به نظر می‌رسد بسیاری از مشکلات روند تعریف، طرح‌ریزی و اجرای پروژه، مبتنی بر ضعف کارشناسی و ناآگاهی مجریان طرح نبود، بلکه اهداف و شرایط مدیریتی، سیاسی و اقتصادی عامل آن بوده است. مدیریت شهری شهر تهران در طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور، از عنصر پیاده‌راه به‌عنوان یک عنصر با کارکرد اجتماعی بالا و رایج در شهرسازی روز دنیا، با شیوه برنامه‌ریزی و مدیریت منسوخ دهه‌های قبل بهره گرفته است. علی‌رغم اهداف مترقی طرح در مردم‌مدار کردن فضاهای شهری از طریق ایجاد محور پیاده‌راهی در سطح قابل توجهی از خیابان ۱۷ شهریور، برنامه‌ریزی و مدیریت این پروژه اغلب از بالا به پایین، دچار شتابزدگی و فاقد انعطاف‌پذیری لازم بوده که به تدریج در روند انتهایی اجرای طرح نیز از برخی قیدهای اولیه طرح در بازگشایی محدود به سواره‌ها عقب نشسته است. تجربه پیاده‌راه ۱۷ شهریور، بیانگر آن است که آثار مثبت بالقوه احداث پیاده‌راه‌ها در ارتقای کیفیت محیط تنها در صورت مکان‌یابی صحیح و شیوه برنامه‌ریزی و مدیریت مردم‌مدار و پایدار، بالفعل می‌شود. در غیر این صورت، احداث پیاده‌راه‌ها می‌تواند دارای نتیجه معکوس و موجب تنزل کیفیت محیط و حتی نابودی جریان زندگی همگانی در پهنه‌ای از یک شهر باشد و عملاً توفیق در نیل به اهداف با ناکامی مواجه شود.

اقتصادی» و «فقدان هماهنگی‌های مدیریتی عوامل مختلف شهری» موانع نیرومندی در راه انجام مناسب طرح بوده است. منافع، دعوای و تنش‌های سیاسی این پروژه را کاملاً تحت تأثیر خود قرارداد. به‌طوری‌که عده‌ای از مسئولین (اعضای وقت شورای اسلامی شهر تهران) بر این باورند که موضوع احداث پیاده‌راه فرهنگی، برای دستیابی به اهداف سیاسی تعیین‌شده بود و طرح در درجه نخست، دارای هدف سیاسی و نه هدف فنی و کارشناسی بوده است. شواهدی نشان می‌دهد که منشأ طرح پیاده‌راه فرهنگی محور ۱۷ شهریور، تصمیمی در سطوح بالای مدیریتی شهرداری مبنی بر احداث یک پیاده‌راه فرهنگی در شهر تهران بوده که از بین گزینه‌های موجود، محور ۱۷ شهریور انتخاب شده است. حتی به نظر می‌رسد از دلایل اصلی شتاب زیاد در ساخت و بهره‌برداری پروژه که باعث کاهش کیفیت طرح پیشنهادی شد، علاوه بر مسائل اقتصادی، مسائل سیاسی نیز بوده است. بعد از اجرای پروژه نیز جناح‌های مخالف و موافق شهرداری به انتقاد یا تمجید از پروژه پرداختند و به‌جای هم‌افزایی، سبب اختلال در روند بهبود وضعیت محیط و پیشبرد امور مربوط به پروژه شدند. نتیجه آنکه مردم محلی در حالت سردرگمی و دوراهی بین حالت پیاده‌راه و امید بازگشت به حالت قبل (سواره رو) قرار گرفتند. همچنین رکود و کاهش درآمدهای تراکم‌فروشی به خاطر کاهش درآمدهای نفتی ناشی از تحریم‌های اقتصادی که آغاز تشدید آن با احداث پروژه تقارن داشت؛ تأمین بودجه کافی پروژه را دشوار نموده و تأثیر منفی بر روند اجرای پروژه و اقدامات کلیدی برجا گذاشت. آن‌هم در شرایطی که شهرداری تهران از کمبود درآمدهای پایدار رنج می‌برد. به‌طوری‌که شاید یکی از دلایل اصلی عدم انجام پروژه‌های مکمل طرح پیاده‌راه نظیر ایجاد کاربری‌های فرهنگی، حمایت از کسبه برای پرداخت خسارت و تغییر صنف و یا ساماندهی بازار شهرستانی، عدم تأمین منابع مالی کافی بود. مسئله کلان دیگر طرح، عدم هماهنگی در مجموعه مدیریت شهری بود که سبب عدم تعامل و هماهنگی مناسبی سازمان‌های مسئول در جهت رفع مشکلات شد. هرکدام از سازمان‌های مدیریت شهری، منافع و برنامه‌های خود را دنبال می‌کردند. مثال بارز آن در محور ۱۷ شهریور، عدم همکاری مناسب بین شهرداری و نیروی انتظامی بود. شهرداری و نیروی انتظامی، هرکدام با استدلال‌های قابل تأملی طرف مقابل را مقصر مشکلات امنیتی و ناهنجاری‌های اجتماعی می‌دانستند. در این بین، مسئله غیرقابل‌انکار وجود ناهنجاری‌های اجتماعی متعدد در محدوده بوده که نهاد یا ارگانی توان برخورد با آن را نداشته است (حضور کارتن‌خواب‌ها، پزه‌کاران اخلاقی و معتادان و ...). لذا رویکردهای متعارض و بعضاً یک‌سویه در مأموریت‌های کلان کنشگران و متولیان شهری، از دیگر عوامل ناکامی پروژه بوده است.



تصویر ۵ بیان مؤلفه‌ها و برخی ملاحظات ممکن برای ارتقای میزان توفیق طرح پیاده‌راه ۱۷ شهریور تهران. مأخذ: نگارندگان.

پی‌نوشت‌ها

۱. Kai Bates.

۲. Cole E. Judge.

۳. Dorina Pojani.

۴. یان گل مسافت قابل قبول برای اغلب افراد پیاده را حدود ۵۰۰ متر می‌داند (حد دقیق این مقدار به کیفیت محیط بستگی دارد) (Gehl, 2010, 127).
۵. زیرا معمولاً پیاده‌راه‌ها نیاز به مدت زمانی برای رونق گرفتن و کسب رضایت اهالی و اقبال از سوی سرمایه‌گذاران دارند.

فهرست منابع

مثابه پیاده‌راه طبیعی- اجتماعی. منظر، ۱۱(۴۷)، ۲۳-۱۴.

- سلطانی، لیلا؛ فرنوش، فهیمه و پیشرو، نیره. (۱۳۹۴). زندگی پیاده؛ گذر پیاده از میدان امام حسین (ع) تا شهدا. منظر، ۷(۳۱)، ۳۸-۴۷.
- شاه‌حسینی، پروانه و اسماعیلیان طارمی، مهناز. (۱۳۹۵). آسیب‌شناسی احداث پیاده‌راه‌ها در شهر تهران (مطالعه موردی: میدان ۱۵ خرداد - میدان امام حسین). *انجمن جغرافیای ایران*، ۱۴(۵۱)، ۸۶-۷۱.
- شمعی، علی و اقبال، محمدرضا. (۱۳۹۵). عوامل مؤثر بر ارتقای کیفیت محیط پیاده‌راه‌های شهرهای ایرانی- اسلامی (مورد مطالعه: پیاده‌راه میدان امام حسین (ع) و هفده شهریور. *مطالعات الگوی پیشرفت اسلامی ایرانی*، ۴(۷)، ۱۲۷-۱۵۱.
- شیعه، اسماعیل؛ حبیبی، کیومرث و حقی، محمدرضا. (۱۳۹۲). سنجش وضعیت بافت مرکزی شهرهای کوچک برای ایجاد پیاده راه (نمونه مطالعاتی: شهر خوانسار). *مطالعات محیطی هفت حصار*، ۲(۶)، ۵۴-۴۳.
- صادقی، علیرضا؛ دادگر، مسعود؛ پورجعفر، علی و نشاط عفتیان، نگین. (۱۳۹۶). ارائه فرایند طراحی شهری بهینه پیاده راه‌ها از طریق تحلیل تطبیقی تجارب داخلی و بین‌المللی مطالعه موردی: خیابان بروارد امریکا، خیابان جرج استراليا، خیابان صف و بلوار درختی ایران. *مطالعات شهر ایرانی اسلامی*، ۸(۲۹)، ۲۱-۳۶.
- فلاح منشادی، الهام، حبیبی، سارا و روحی، امیر. (۱۳۹۱). پیاده‌راه‌ها شهری، از ایده تا عمل؛ ارزیابی پیاده راه بازار شهر تهران. *نامه معماری و شهرسازی*، ۱۵(۹)، ۶۳-۴۵.
- فلاح منشادی، الهام، روحی، امیر و خداوردی، ام سلیمه. (۱۳۹۴). چالش‌ها و فرصت‌های احداث پیاده راه در تهران؛ ارزیابی و مقایسه تطبیقی ۱۱ پیاده راه موجود در شهر تهران. تهران: مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران.
- کانونی، رضا؛ رضویان، محمدتقی و مسلمی، آرمان. (۱۳۹۵). برنامه‌ریزی

- اجاق، عقیل؛ هرائینی، مصطفی و ایمانی، بهاره. (۱۳۹۶). ارزیابی میزان موفقیت پیاده‌راه ۱۷ شهریور و تأثیرات اجتماعی - اقتصادی حاصل از آن (مطالعه تطبیقی محور قبل و بعد از اجرای طرح پیاده راه‌سازی). *علوم جغرافیایی*، ۲۶(۱۳)، ۱-۱۸.
- اعتصام، ایرج و نوری، محمدجواد. (۱۳۹۶). تبیین علل شکست پروژه‌های پیاده راه‌سازی در ایران مورد مطالعه: پیاده راه هفده شهریور کلان‌شهر تهران. *صفه*، ۷۶(۷۶)، ۸۹-۱۰۸.
- پاکزاد، جهان‌شاه و گلرخ، شمین. (۱۳۹۴). فهم تجربه تغییر یکبارہ مکان؛ حس مکان ساکنان و کسبه خیابان پیاده راه هفده شهریور. *صفه*، ۷۰(۷۰)، ۸۰-۶۵.
- پورا احمد، احمد؛ زنگنه شهرکی، سعید و صفایی رینه، مصطفی. (۱۳۹۵). تحلیل نقش پیاده‌راه‌ها شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعه موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور، تهران). *پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری*، ۴(۲)، ۱۷۵-۱۹۵.
- تشکری، لیلا و مهربانی گلزار، محمدرضا. (۱۳۹۷). تکوین یک پیاده راه؛ مؤلفه‌های کالبدی یا رفتار جمعی. منظر، ۱۰(۴۴)، ۴۰-۴۹.
- حاجی رضایی، فرزانه. (۱۳۹۸). گونه‌شناسی پیاده‌راه؛ بام تهران به

war North America and understanding its transatlantic transfer through the work and influence of Victor Gruen. *Planning Perspectives*, 34(4), 1-27.

- Judge, C. (2013). *The experiment of American pedestrian malls: Trends, analysis, necessary indicators for success and recommendations for Fresno's Fulton Mall*. Fresno, CA: Futures Conference, Fresno State University. Retrieved from http://www.boulderdowntown.com/_files/docs/americanpedmallexperiment.pdf.
- Kott, J. (2017). A framework for research on pedestrian streets in America. *UPLanD-Journal of Urban Planning, Landscape & environmental Design*, 2 (2), 319-324.
- Mofidi, M. S. & Kashani Jou, K. (2010). Emergence of pedestrianization in Tehran: Obstacles and opportunities. *International Journal of Urban Sustainable Development*, 2 (1-2), 121-134.
- Nieuwenhuijsen, M. J. & Khreis, H. (2016). Car free cities: pathway to healthy urban living. *Environment international*, 94, 251-262.
- Oranratmanee, R. & Sachakul, V. (2014). Streets as public spaces in Southeast Asia: Case studies of Thai pedestrian streets. *Journal of Urban Design*, 19(2), 211-229.
- Özdemir, D. & Selçuk, İ. (2017). From pedestrianization to commercial gentrification: The case of Kadıköy in Istanbul. *Cities*, 65, 10-23.
- Parajuli, A. & Pojani, D. (2017). Barriers to the pedestrianization of city centres: perspectives from the Global North and the Global South. *Journal of Urban Design*, 23(1), 142-160.
- Pojani, D. (2008). American downtown pedestrian "malls": rise, fall, and rebirth. *Territorio*, 173-180.
- Soni, N. & Soni, N. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. *Land Use Policy*, 57, 139-150.
- Speck, J. (2018). *Create Pedestrian Zones Properly*. In *Walkable City Rules* (pp. 170-171). Island Press, Washington, DC.

راهبردی در راستای بهبود کیفیات فضایی منظر پیاده‌راه‌ها در شهر تهران؛ (مطالعه موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور). پژوهش‌های منظر شهر، ۶۷-۳، ۹۳(۵).

- کاشانی‌جو، خشایار. (۱۳۸۹). پیاده‌راه‌ها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی. تهران: آذرخش.
- محمدیان مصمم، حسن؛ صرافی، مظفر؛ توکلی‌نیا، جمیله و عیسی‌لو، علی‌اصغر. (۱۳۹۵). اولویت‌بندی پیاده راه‌سازی مسیرهای اطراف حرم حضرت معصومه (س) شهر قم. پژوهش‌های منظر شهر، ۴۷-۳، ۶۶-۶۷(۵).
- نصری، المیرا. (۱۳۹۴). فرایند ارزیابی طرح‌های پیاده راه‌سازی خیابان‌ها. صفحه، ۲۵ (۷۰)، ۱۴۲-۱۲۹.
- Bates, K. (2013). *Making Pedestrian malls work: Key elements of successful pedestrian malls in the US and Europe*. Terminal project, Presented in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Community and Regional Planning, The Department of Planning, Public Policy, & Management, University of Oregon, USA.
- Blaga, O. E. (2013). Pedestrian zones as important urban strategies in redeveloping the community-Case study: Alba Iulia Borough Park. *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, 9(38), 5-22.
- Castillo-Manzano, J. I., Lopez-Valpuesta, L., & Asencio-Flores, J. P. (2014). Extending pedestrianization processes outside the old city center; conflict and benefits in the case of the city of Seville. *Habitat international*, 44, 194-201.
- Fallah Manshadi, E.; Rouhi, A. & Khodaverdi Nelkhasi, O. (2014). Revising Iranian Experience in Establishing Pedestrian Zones; Surveying Strengths and Weaknesses of Pedestrian Zones in Tehran, *J. Civil Eng. Urban.*, 4 (2), 156-163.
- Francis, M. (2016). The making of democratic streets. *Contesti. Città, territori, progetti*, (1-2), 192-213.
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington, Covelo, London: Island press.
- Gregg, K. (2018). Conceptualizing the pedestrian mall in post-

COPYRIGHTS

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted to the Bagh-e Nazar Journal. This is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



نحوه ارجاع به این مقاله:

خیرالدین، رضا؛ حق بیان، رسول و شکوهی بیدهندی، محمد صالح. (۱۳۹۸). بازکاوی مؤلفه‌های ناکامی تجربه ایجاد پیاده‌راه ۱۷ شهریور شهر تهران. *باغ نظر*، ۱۶(۸۱)، ۵۱-۶۰.

DOI: 10.22034/BAGH.2019.158323.3872

URL: http://www.bagh-sj.com/article_103478.html

