

SID



سرویس های
ویژه



سرویس ترجمه
تخصصی



کارگاه های
آموزشی



بلاگ
مرکز اطلاعات علمی



سامانه ویراستاری
STES



فیلم های
آموزشی

کارگاه های آموزشی مرکز اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی

کارگاه آنلاین
بررسی مقابله ای متون (مقدماتی)

کارگاه آنلاین
پروپوزال نویسی و پایان نامه نویسی

کارگاه آنلاین آشنایی با پایگاه های اطلاعات علمی
بین المللی و
ترند های جستجو

همایش ملی شهرسازی در گذر زمان

دانشگاه بین المللی امام خمینی (ره)

عنوان: خیابانهای پیاده مدار و نقش آنها در کالبد شهر؛

مطالعه موردی خیابان لیان بوشهر

دنیا اکبرزاده، راحیل ندومی

کارشناسی ارشد شهرسازی

کارشناسی ارشد معماری

donyakbarzadeh@gmail.com

rahilnadoomi@gmail.com

چکیده

خیابان به عنوان یکی از اصلی ترین فضاهاى عمومى در شهرها از بعد از انقلاب صنعتى مورد توجه قرار گرفته است. خیابان های شهری به عنوان محلی که بیشترین تعاملات اجتماعی در آن ها رخ می دهد همواره بدلیل تاثیر ویژه ای که بر کالبد و فرهنگ شهر داشته از اهمیت خاصی برخوردار بوده است. اما بدنبال آلودگی هوا، رشد روز افزون اتومبیل و ترافیک در شهرها سیاست هایی جهت امکان افزایش قابلیت پیاده مداری در شهرها شکل گرفت. بنابراین سیر تحول شهرسازی جهان بدنبال محدود شدن عرصه تعاملات شهری و فعالیتهای شهری بر این باور است که ارزشهای محیطی در فضاهاى عمومى مورد توجه قرار گیرد. مقاله حاضر با هدف بررسی و شناخت بیشتر خیابان های پیاده مدار در شهرها و نقش و جایگاه این خیابان ها در شهرهای کشور در چند دهه اخیر مشخص می نماید. همچنین با روش توصیفی-تحلیلی و با مطالعات میدانی انجام گرفته است. خیابان لیان بوشهر را به عنوان نمونه ای از این گونه خیابانها از ابتدای شکل گیری تا کنون بررسی و نقش متقابل این خیابان را در کالبد و بافت مرکز تجاری شهر به عنوان تنها خیابان پیاده ارزیابی و شاخص هایی را جهت بهبود نقش آن پیشنهاد می نماید.

کلمات کلیدی: خیابانهای پیاده مدار، فضا، پیاده رو، بافت کالبدی شهر، خیابان لیان

۱- مقدمه

تاریخ شهرهای قرن بیستم را می توان بعضاً تلاشی دانست برای میدان دادن به اتومبیل، که در آن شهرهای کهن را زیر و رو کردند و شهرهای نوین را بر اساس دسترسی به اتومبیل ساختند. در ایران این تجربه را در تخریب دیوارها و دروازه های شهرها، در تعریض کوچه ها و ایجاد خیابان های پهن در بافت قدیمی شهرها و در احداث بزرگراه ها و جاده های سریع السیر در محله های نوین شهری می توان دید؛ رویکردی که نفوذی پایدار در هشتاد سال گذشته داشته است. (معینی، ۱۳۹۰، ص ۳)

اما در دو سه دهه اخیر، در نتیجه اوج مشکلات شهری مانند آلودگی محیط، دشواری در رفت و آمد، نا امنی راه ها، انحطاط مراکز تاریخی شهر ها، افت کیفیت فضاهای شهری، افول ارزش های بصری و.... واکنش گسترده علیه سلطه حرکت موتوری و کاهش تحرکات پیاده در جهان بوجود آمده است.

از این رو در تلاش برای یافتن راهکارهای مناسب برای طرح شهر مطلوب شهروندان و به عنوان واکنش و چاره جویی در برابر اوضاع نابسامان شهرهای مدرن، تامین حرکت پیاده در شهر و ایجاد فضاهای شهری برای حضور طولانی تر مردم در محیط شهری از نو مد نظر نظریه پردازان شهرسازی جهان واقع شد و گرایش ها و دیدگاه های جدیدی در عرصه ی شهرسازی جهان مطرح شده است. (یزدچی، ۱۳۸۹، ص ۲)

۱-۲- تعاریف و مفاهیم

بر اساس جلد ۱۰ آئین نامه طراحی راههای شهری (وزارت مسکن و شهرسازی ۱۳۷۵)

- مسیر پیاده: محل عبور مجاز پیاده هاست.
- پیاده رو: مسیر پیاده های موازی سواره رو ولی مجزا از آن است.
- راه پیاده (معبّر): مسیر پیاده های با امتداد مستقل و مجزا از مسیر ترافیک است.
- خیابان مخصوص پیاده: خیابانی است که به منظور برتری دادن به محیط، ورود اتومبیل های سواری را به آن ممنوع می کنند و ورود سایر وسایل نقلیه موتوری به آن تنظیم میشود.
- میدانگاه: محوطه وسیعی است که محل عبور و تقاطع مسیرهای پیاده می باشد.

۲-۲- پیاده راه

قبل از شکل گیری خیابان بشکل کنونی و ظهور کالسکه و اتومبیل، شیوه متداول و رایج جابجایی در گذشته اغلب به صورت پیاده انجام می شد. قدمت پیاده روی به پیدایش و تولید انسان ها می رسد. ایجاد گذرهای پیاده از اولین اقدام در شکل شهرنشینی بود. اصطلاح پیاده راه در چند دهه اخیر در مقابل خیابان که مخصوص حرکت سواره است بیشتر متداول گشته است. واژگان مختلفی نظیر محدوده پیاده(مال)، محدوده بدون اتومبیل، پیاده راه، پهنه(زون) پیاده، گردشگاه پیاده و پهنه بدون ترافیک در کشورهای مختلف به کار برده می شوند. بطور کلی پیاده راه ها، به نواحی یا معابری که انحصاراً در اختیار پیادگان قرار می گیرد و وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور دسترسی و سرویس دهی ضروری حق ورود به آن را دارند، اطلاق می شوند. محدوده پیاده راه می تواند

شامل یک تا چندین معبر باشد که با تابلو مخصوص عابر پیاده علامت گذاری شده است. پیاده راه ها کاملاً متمایز از پیاده رو ها می باشند. این معابر می توانند به صورت کوچه، بازار، بازارچه، میدان، پارک یا فضای یک مجتمع باشند. نمونه پیاده راهها را می توان در پیاده راه جنت مشهد، مروی و سپهسالار در تهران، تربیت در تبریز و ... مشاهده کرد. در حالی که پیاده روها تنها در مجاورت خیابان ها قرار دارند. (معینی، ۱۳۹۰، ص ۲۱)

از دیگر نقش های مهمی که پیاده راهها ایفا می کنند احیای بافت تاریخی به وسیله حذف ترافیک می باشد که حتی طبقات اجتماعی سابق را نیز به آن محله ها باز می گرداند و هویت اجتماعی محل احیا می شود. همچنین با پیاده راه سازی در خیابان های شهری عادت شهروندی مردم تغییر کرده، رشد می کند به طوریکه زمان بیشتری را در فضاهای شهری گذرانده و این به نوبه خود به بهبود و ارتقا فرهنگ و عادت شهرنشینی از جمله احساس مسئولیت در برابر جامعه کمک می کند. (پاکزاد، ۱۳۸۳، ۱۳۲)

۳-۲- تاریخچه پیاده راه در جهان

خیابان های پیاده برای نخستین بار در اواخر دهه ۱۹۴۰ در شهرهای اروپا بوجود آمده، پس از جنگ جهانی دوم و در جریان بازسازی خرابی های جنگ و نوسازی مراکز تاریخی شهرها اندیشه ی جداسازی معابر پیاده و سواره شکل گرفت. دلیل آن ازدحام بیش از حد سواره بود که به حد هشدار دهنده ای رسیده بود. نخستین تجربه های آزمایشی در ایجاد منطقه بی ترافیک در شهرهای روتردام (هلند) و استکهلم (سوئد) به وجود آمد.

در اواخر دهه ۵۰ خودروهای شخصی از نواحی مرکزی و تاریخی شهرها به دلیل تهدید مراکز شهرهای اروپایی به وسیله ترافیک و تخریب بافت های ارزشمند شهری به بیرون رانده شدند. به طوری که تا سال ۱۹۷۵ تقریباً همه شهرهای مهم و تاریخی اروپا ورود اتومبیل را به بخش بزرگی از ناحیه تاریخی و مرکزی خود محدود کرد و پیاده راه های تاریخی تجاری در آن ها بوجود آوردند. (همان منبع، ص ۲۷۳)

در آغاز دهه ۱۹۶۰، نویسندگان شهری نظیر لوئیس مامفورد، جین جیکوبز و ویلیام وایت و بسیاری دیگر، از طرفداران احیای خیابان پیاده به شهرهای مملو از ترافیک بودند. تجارت اروپایی در زمینه پیاده راه ها، نمونه هایی برای شکل گیری رویکرد جدیدی به نوسازی فراهم آورد که برای حفظ و باز زنده سازی مراکز تاریخی شهر مناسب بودند.

در امریکای شمالی در اوایل دهه ۱۹۶۰ گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت یافت و طی ده سال (۱۹۷۰-۱۹۶۰) ۱۵۰ خیابان پیاده در شهرهای امریکا بوجود آمدند. پیش از این تاریخ، ایده پیاده راه ها در امریکا شکل نگرفت، چرا که پس از جنگ جهانی دوم مردم برای فرار از آلودگی، ترافیک و هزینه های بالا به حومه ها پناه بردند و مراکز شهرها در روز خالی تر، نا امن تر و آلوده تر می شوند. سپس عده ای از طراحان شهری با توجه به مراکز شهرهای اروپایی دیدگاه خود را نسبت به پتانسیل های بالقوه ی شهر تغییر دادند. (همان منبع)

در اواسط دهه ۱۹۶۰ نواحی با محدودیت اتومبیل با استقبال مردم مواجه شد و تمامی نواحی مرکزی شهری با اولویت پیاده و وسایل حمل و نقل عمومی مجدداً طراحی شدند و در عین حال، در بررسی سیر تکامل پیاده راه

در جهان می توان به مرور زمان تغییر رویکردی را از اهداف اقتصادی و کالبدی صرف به نگرش های رفاهی و اجتماعی مشاهده نمود.

۴-۲- پیاده راه ها در ایران

ایجاد مکان های ویژه تردد پیاده در شبکه معابر شهری از دیر باز در فرهنگ شهرسازی ایران وجود داشته و به صورت های گوناگون از قبیل بازارها و بازارچه، گذرها و میادین و ... احداث می شده است. بازارها و بازارچه ها که "محل خرید و فروش کالا و خوراک" بوده در حقیقت کوچه سرپوشیده ای است که از دو سو دارای دکان هایی بوده و خود بعنوان یک شبکه راه ارتباطی برای پیاده ها در شهر عمل می کردند. بازارها اغلب دارای رشد خطی بوده و ضمن طی مسیرهای خطی، به تجهیز خود از طریق اشغال فضاهای اطراف و تبدیل آنها به کاربریهای مورد نیاز می پرداخته اند. بازارها در آن دوران در شهرهای مختلف برحسب پیروی از شرایط اقلیمی و جغرافیایی ساخته می شوند و به نحو مطلوبی آمد و رفت جمعیت را اگر به منظورهایی چون: داد و ستد، خرید و فروش و حتی تماشا و تفریح انجام می گرفت، فراهم می کردند.

بازارها با معماری متاثر از اقلیم خاص هر منطقه تا از یک سو برای تردد شهروندان به صورت پیاده، محیط مناسبی را فراهم می آورند و از سوی دیگر، محل دلپذیری را برای خریداران و مکانی راحت را برای کسبه پدیدار می نمودند و بدین طریق سعی در جذب ترافیک پیاده تا حداکثر ممکن می کردند.

در بازارها اولویت عمده حرکت تردد پیاده ها بوده و در مواقع خاص امکان عبور چارپایان به همراه درشکه یا گاری ها به منظور جابجایی کالاها و تخلیه و بارگیری اجناس از داخل بازار میسر می شد و حتی در برخی بازارها از جمله چهارباغ اصفهان ممنوعیت تردد اسب وجود داشته است. بنابراین با بررسی پیشینه چگونگی شکل گیری کاربری های گوناگون در بازارهای سنتی می توان بازارها را از اولین گذرهای ویژه پیاده دانست که از دیر باز در ایران قدیم شناخته و اجرا شده بودند. (مافی و مبهوت، ۱۳۹۱، ص ۴)

۵-۲- نقش فضایی-کالبدی پیاده راهها در شهر

با توجه به خاصیت و ویژگیهای پیاده راه ها نسبت به سایر محورهای شهری در ذیل به برجسته ترین نقش های پیاده راه اشاره می شود:

۱- حفظ بافت های تاریخی ۲- بهبود ترافیک شهری ۳- گذران اوقات فراغت ۴- بهبود اقتصاد شهری

در راستای اهمیت پیدا کردن بناها و بافت های تاریخی اقدامات وسیعی برای حذف عوامل خطر آفرین برای این آثار تاریخی در جهان صورت گرفت. در ایران و در زمان پهلوی دوم نیز می توان به ممنوعیت تردد اتومبیل از روی پل های تاریخی مانند پل خواجهی اصفهان بود اشاره کرد. نکته قابل توجه این است که با احداث پیاده راه در اطراف آثار تاریخی نه تنها آنها را گزند اتومبیل حفظ کرده بلکه باعث تردد هرچه بیشتر مردم در اطراف آن ها و توجه و آشنایی آن ها با این آثار، قرارگیری آن ها در بطن زندگی اجتماعی، بازگرداندن رونق و احیای کاربری آن ها و بالا رفتن سطح اقتصادی منطقه می شود. (شرکت زاد بوم، ۱۳۷۳، ص ۸۷)

یکی از مهم ترین نقش های پیاده راه ها در سطح شهر کم کردن بار ترافیک شهری می باشد. در پیاده راه ها حتی اگر مسافتی کوتاه هم باشد می تواند سهم زیادی در تردد عابرین داشته باشد.

برای بهبود وضعیت پیاده در سهیم شدن بار ترافیکی شهری باید تسهیلات لازم در پیاده راه مد نظر قرار گیرند، که در اینجا به برخی اشاره می شود: نصب تابلو و علائم ترافیک مورد نیاز پیاده در سطح شهر، ایجاد مسیرهای دوچرخه در سطح معابر شهر، اصلاح و ایمن سازی مسیرهای دوچرخه و پیاده رو های موجود در سطح شهر، ایجاد مسیرهای عابر پیاده از طریق تعریض پیاده روها (کنف لاکر، قریب، ۱۳۸۱، ص ۲۱)

گردش در شهر یکی از اشکال گذران اوقات فراغت است که پیاده راه ها می توانند بیشترین سهم را در برآورده کردن این نیاز داشته باشند. پیاده راه ها به علت دارا بودن فضاهای تجاری و نیز فضاهای سبز که از مهم ترین عناصر سازنده آن می باشند، می توانند فضای مناسبی را برای جذب شهروندان به منظور گذران اوقات فراغت در طول روز ایجاد کند.

نکته اصلی که پیاده راه از دیگر فضاهای فراغتی درون شهری مانند پارک متمایز می سازد نیز همین مطلب است که می تواند با زندگی روزمره شهروندان اجین شود و در امور مختلف به آنان سرویس دهی کند. با وجود آوردن چنین فضایی نه تنها فضاهای فراغتی مورد نیاز شهروندان را تامین کرده ام بلکه احساس آرامش ناشی از رفت و آمد در این فضاها، مهم ترین عامل جذب مخاطبان از انواع مختلف رهگذر، مشتری و غیره می شود که نتیجه آن جاری شدن هر چه بیشتر زندگی و افزایش تعاملات مردم در پیاده راه می باشد که خود مهمترین هدف ایجاد پیاده راه است. (شاه علی، ۱۳۸۳، ص ۲۵)

نظر به حضور مردم در پیاده راه های شهری و اینکه بیشتر این پیاده راه ها در فضاهای تجاری ایجاد می شوند، می توانند در بهبود شرایط اقتصادی یک منطقه تاثیر ویژه ای داشته باشند و موجب جذب بیشتر مردم به اینگونه فضاها شوند، مانند پیاده راهی که در نزدیکی چهارراه مخبرالدوله تهران احداث شده یا پیاده راه سپهسالار تهران. بنابراین یکی از راهکارهای جذب مردم برای حضور در پیاده راهها و بالا بردن سطح کیفی و ایجاد آنها در فضاهای تجاری می باشد.

۳- بررسی نمونه موردی: پیاده راه لیان

۳-۱- موقعیت پیاده راه لیان

خیابان لیان از شاخص ترین خیابان های شهر بوشهر است که در راستای شرقی - غربی شهر ساخته شد. این خیابان از شمال به محله های کوتی و دهدشتی (از چهار محله بافت قدیم بوشهر)، از جنوب به مراکز خرید جدیدالتاسیس، از غرب به حاشیه ساحل خلیج فارس و از شرق محدود به میدان انقلاب از قدیمی ترین و اصلی ترین گره های شهری می باشد. عرض خیابان ۹ متر و طول آن ۲۶۷ متر است. این محور محدود به دو خیابان انقلاب در شرق به عرض ۱۵ متر و خیابان سیراف در غرب به عرض ۱۲ متر است و در محل اتصال محور به دو خیابان ذکر شده، دو گره ی میدان انقلاب و میدان معلم ایجاد شده اند.

۲-۳- تاریخ پیاده راه لیان

از تحولات این محدوده تا سال ۱۳۰۰ در رابطه با گسترش شهر مدارکی قابل استناد مانند نقشه و عکس هوایی در دسترس نمی باشد. توجه در جزئیات نقشه ای که توسط انگلیسی ها در سال ۱۲۹۴ شمسی تهیه شده، نشان می دهد که بر خلاف تصور اولیه تاریخ پیدایش خیابان لیان و شبکه شطرنجی در جنوب آن مربوط به دوران قاجاری می باشد و هم زمان با روند تخریب حصار، بخش های جدید شهری نیز شروع به شکل گرفتن کرده اند و علاوه بر خیابان لیان دو مسیر جدید که امروزه به نام خیابان نادر و نواب در ذهن ساکنان نقش بسته است جهت ارتباط مرکز شهر با محله جدید الاحداث جبری و پیرامون آن به وجود آمده است. (شرکت راهوند شهر، ۱۳۹۱، ۲۴۵)

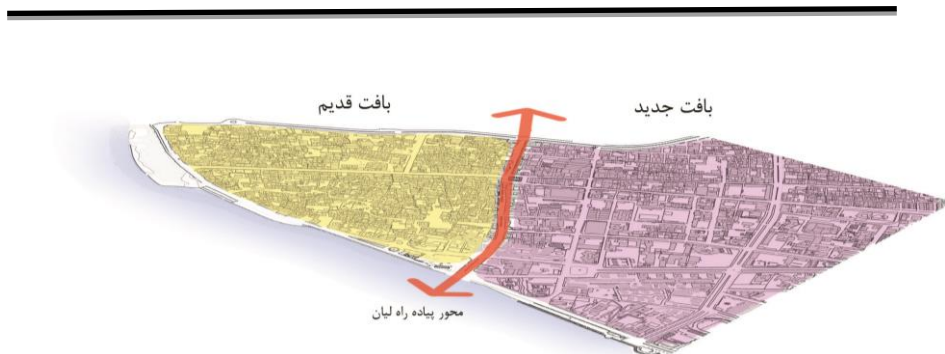
در دوره رضا شاه پهلوی نخستین مداخلات کالبدی در بافت شهر بوشهر ظهور می کند و حصار و دروازه های قدیمی شهر تماماً ویران می شوند و به جای آن خیابان لیان فعلی احداث می گردد. بدیهی است با کاهش رونق بازار اغلب کارکردهایی که قبلاً در بازار قدیم متمرکز بود به حاشیه خیابان های جدید منتقل و در نتیجه از ارزش و اعتبار بازار قدیم به شدت کاسته می گردد. (همان منبع)



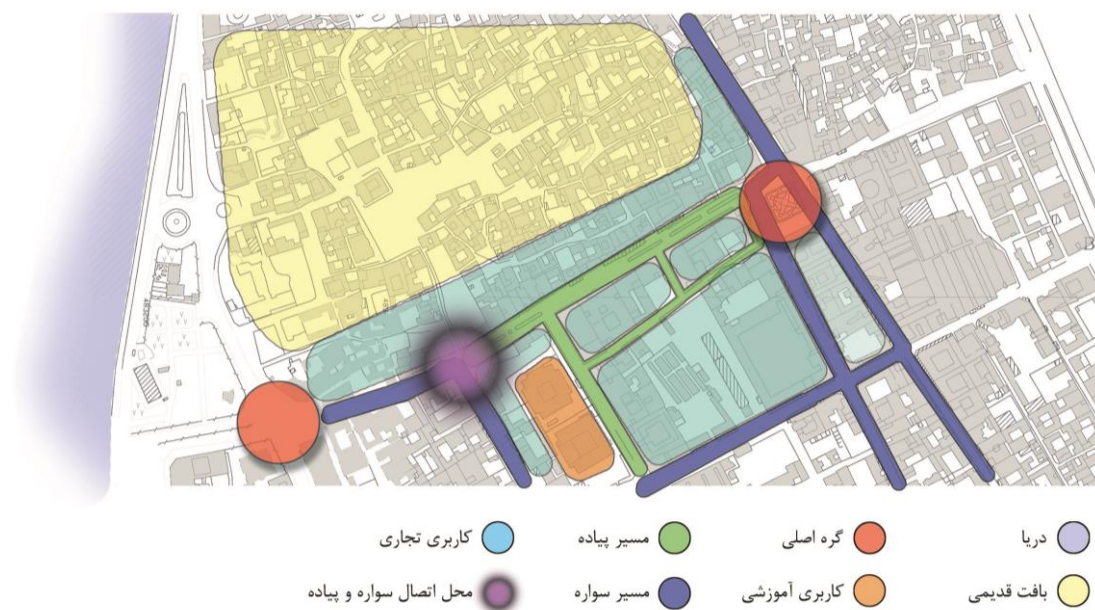
تصویر شماره ۱-خیابان لیان، سال ۱۳۵۲ (منبع:سایت بوشهر نیوز)

۳-۳- تحلیلی بر قابلیت های پیاده راه لیان

خیابان لیان بوشهر به واسطه استقرار مناسب در شهر و قرارگیری در میان دو قطب تاریخی (بافت تاریخی) و جدیدالتاسیس توانسته است به عنوان محوری فعال عمل می کند و مورد استقبال شهروندان و کسبه محدوده قرار گیرد. با بررسی نظام کاربری اراضی در شهر بوشهر به این نتیجه می رسیم که بازار شهر بوشهر با مرکزیت میدان انقلاب به عنوان مهمترین مرکز تجاری بوشهر، CBD شهر که در میان حوزه محلی واقع شده است، از پتانسیل های مهم محدوده است.



لیان به لحاظ کاربری، غالباً از واحدهای تجاری پوشاک، لوازم الکتریکی، بانک و مواد غذایی تشکیل شده است که می تواند به خوبی تمامی گروه های سنی و اجتماعی و خانوادگی را به خود جذب کند و در افزایش سرزندگی و حیات اجتماعی موثر باشد. از طرفی، با توجه به این که مراکز خرید جدیدالتاسیس در بخش جنوبی خط مرزی لیان قرار گرفته اند حضور قشر نسبتاً جوان جامعه در آن ناحیه مشاهده می شود. تراکم حضور افراد و فعالیت های خرید، پرسه زنی و گشت و گذار شهروندان در میدان انقلاب، بخش جنوبی خیابان انقلاب، خیابان و پیاده راه لیان، خیابان شهدا و بخش های شمالی خیابان های حافظ و نواب صفوی به چشم می خورد. (تصویر شماره ۲)



لیان به لحاظ کالبدی، دو محور پیاده و منعطف دارد و بدنه جنوبی آن که بیشتر شامل واحدهای تجاری فروش لوازم الکترونیکی می باشد، برای ساماندهی با مشکلات کمتری مواجه است. همچنین این محدوده دارای خط آسمانی هماهنگ و تقریباً یک دست است و الحاقات کمتری دارد و به واسطه تناسب خوب عرض به ارتفاع در مقطع، درجه محصوریت آن متعادل است و در آن روشنایی نسبتاً مناسبی نیز در طی شب وجود دارد. از طرفی، موقعیت قرارگیری فیزیکی لیان به گونه ای است که در امتداد شرقی به محور بازار قدیمی و در امتداد غربی به ساحل دریا می رسد و هر دو انتها پتانسیل گردشگری و جذب افراد و خریداران را دارد.



تصویر شماره ۳- خیابان سنگ فرش شده لیان در نزدیکی بازار محل اجتماع دست فروشانی است که بسیاری از آنان را مهاجران فصلی تشکیل می دهند. (منبع: نگارنده)



تصویر شماره ۲- حضور مردم و پرسه زنی در پیاده راه (منبع: نگارنده)

در مقابل نکات ذکر شده، عدم توجه به تاثیر شرایط اقلیمی در شکل گیری محلات و مجموعه های مسکونی در توسعه های شهری جدید از معضلات خیابان لیان محسوب می شود. این موضوع بیان گر این حقیقت است که در بافت جنوبی لیان دستاوردهای فرهنگی ساکنان شهر و سازندگان بناهای قدیمی فراموش شده است. همچنین به دلیل عدم وجود اتصال مناسب بین خیابان و دو گره میدان انقلاب و میدان معلم و نبود فضای کافی برای پارکینگ، وسایل نقلیه همچون اتومبیل و موتورسیکلت به محدوده پیاده وارد شده، باعث عدم ایمنی این پیاده راه میشوند. (تصویر شماره ۴ و ۵)



تصویر شماره ۵- رفت و آمد موتورسیکلت ها به داخل پیاده راه برای عابرین موجب مزاحمت و عدم آسایش می شود. (منبع: نگارنده)



تصویر شماره ۴- ورود اتومبیل و ایجاد نا امنی و ازدحام در پیاده راه (منبع: نگارنده)

در ادامه جهت دستیابی به هدف طرح (تبدیل خیابان لیان به یک فضای مطلوب افراد پیاده) به تحلیل نقاط قوت، ضعف، فرصت ها و تهدیدها این پیاده راه به کمک روش SWOT پرداخته شده است. در نهایت نیز با نتایج حاصل از این تجزیه و تحلیل، پیشنهادهای ارائه و امکان دستیابی به فضایی با بهبود وضعیت کالبدی و محیطی و ایجاد تعاملات اجتماعی بیشتر با حذف حرکت وسایل نقلیه در این مسیر بررسی خواهد شد.

تهدیدها	فرصت ها	ضعف ها	قوت ها
موافق نبودن برخی از کسبه در تبدیل شدن این محور به پیاده راه به دلیل نگرانی بابت از دست دادن مشتریان خود	وجود بدنه تجاری در دو سمت محور منجر به تقویت معاملات اجتماعی شده	کمبود فعالیت های خدماتی و پذیرایی	پر رنگ بودن نقش اقتصادی محدوده
	موقعیت قرارگیری این خیابان در مجاورت بافت تاریخی فرصتی است برای محافظت و سرزندگی بافت	حضور دوره گردها و دستفروش ها که منجر به کاهش سطح مفید پیاده رو می شود	عرض مناسب خیابان
	وجود بدنه تجاری فعال باعث تبدیل فضا به فضایی پویا و سرزنده می شود	عدم وجود فضاهای جمعی برای استراحت در میانه ی مسیر	دید مناسب استفاده کنندگان به دریا در انتهای مسیر
	وجود بازار قدیم در امتداد محور فرصتی است برای جذب افراد از اقشار اجتماعی و گروه های سنی متفاوت	عدم وجود فضای سبز مناسب با توجه به نیاز شدید به سایه اندازی طبیعی	قرارگیری در مرز بافت قدیمی شهر
		کمبود فضاهای فرهنگی در محور	سازگار بودن غالب فعالیت های محور
			وجود معابر فرعی که باعث کاهش حجم شلوغی می شود
			داشتن مقیاس انسانی به دلیل محدود بودن طبقات

نتیجه گیری و پیشنهادهای راهبردی در جهت ارتقاء سطح کیفی محدوده

با در نظر داشتن شرایط زندگی معاصر، اهمیت برنامه ریزی برای اوقات فراغت و طراحی فضاهایی برای تعاملات اجتماعی بیش از پیش تاکید می گردد. در گذشته فضاهای شهری در ایران همانند بازارها، میدانی محلی، پیاده راه ها و کوچه ها خاصیت اجتماع پذیری داشته و زمینه را برای مکث و برقراری ارتباط اجتماعی فراهم می آورده اند، اما با ترویج فرهنگ شهرنشینی و استفاده از اتومبیل، میزان تعاملات اجتماعی و استفاده از پیاده راه ها رفته رفته تضعیف شد. محیط شهری کنونی نیاز به پاتوق های شهری و مکان های تجمعی دارد که چه بسا در التقاط با سایر فعالیت های روزانه شهروندان، همچون خرید قرار گیرند. قابلیت های بررسی شده از پیاده راه لیان این گونه نشان می دهد که اگر سطح کیفی محدوده با اقدام به انجام تدابیری به شرح ذیل ارتقاء یابد، فضایی برای پیاده احیا شده که با در نظر گرفتن هویت مکانی و تاریخی محدوده می تواند سهمی عظیم را در برآوردن نشاط و شادابی شهروندان داشته باشد. و همچنین با توجه به موقعیت این پیاده راه در کنار بافت تاریخی شهر و در میان مرکز تجاری شهر به جذب مردم و ایجاد پیاده راههای بیشتر در این منطقه کمک کند:

- طراحی ورودی مناسب برای پیاده راه در محل اتصال با محورهای سواره: در حال حاضر ورودی های مسیر بی واسطه و بدون هیچ تمهیدی به خیابان سواره متصل می شوند و مانع سواره به تنهایی پاسخگوی ورودی مناسب برای محور پیاده نیست.

- مدیریت زمانی و مکانی برای پارکینگ موتور سیکلت و وسایل نقلیه غیر موتوری: به دلیل عدم امکان ورود وسایل نقلیه به محور پیاده راه، خدمات رسانی و انتقال بار تا مغازه ها می تواند از طریق وسایل نقلیه غیرموتوری مانند گاری انجام گردد. لذا برای محل پارکینگ این گونه وسایل و همچنین ساعات استفاده آن ها در محور پیاده راه باید تمهیداتی صورت پذیرد.

- بسترسازی در طی مسیر پیاده راه برای گذراندن اوقات فراغت کم توانان جسمی و حرکتی مانند کودکان و سالمندان: در حال حاضر مسیر پیاده راه با کمبود فضاهای سبز و عمومی مواجه است. با در نظر گرفتن تجاری بودن این محور و سیرکولاسیون خطی و طولانی خرید، می توان فضاهای مکث عمومی و امکاناتی برای همراهان خریداران همچون کودکان و سالمندان فراهم آورد. این گونه فضاها را با تلفیق محوطه اداری و آموزشی _ بانک های ملی، سپه و ملت و دبیرستان نمونه امام خمینی(ره) - که در طول شب تعطیل می شوند و تجاری به صورت فضاهای مکث در طی مسیر می توان طراحی نمود.

- امتداد کاربری محور تا دو قطب دریا و بازار قدیم در دو جهت غرب و شرق: با توجه به این که عامل دریا به عنوان یکی از مهمترین جاذبه های شهر بوشهر - در سه جهت غرب، شرق و شمال - شهر را احاطه کرده است، پتانسیل استفاده از دید و ساحل را در نقاط مختلف دارد. امتداد محور پیاده راه لیان

از غرب به دریا می تواند باعث نشاط و شادابی هرچه بیشتر محور گردد. از طرفی، بازار قدیم در امتداد شرقی محور از گذشته محل خرید بسیاری از شهروندان بوده است. امتداد کاربری پیاده راه لیان تا بازار قدیم علاوه بر این که با انتقال حس تعلق بازار به لیان هویت محور را ارتقاء می بخشد، عاملی در جهت ایجاد سرزندگی محور خواهد بود.

- نصب چراغ با توجه با ماهیت هر فضا: در حوزه کالبدی نصب چراغ های ردیفی، ضمن تقسیم فضا به چند نوار و نیز اشغال سطح کف از انعطاف آن می کاهد. در این زمینه می توان چراغ ها را به تناسب نیاز عابران پیاده به صورتی که به روشنایی فروشگاه ها لطمه ای وارد نسازد تعبیه کرد. این کار باید به نحوی انجام گیرد که راستای حرکت مستقیم تحمیل نشود.
- طراحی منعطف مبلمان شهری: در بکارگیری عناصر مبلمان شهری باید دقت بیشتری شود تا مکان های مناسبی برای استقرار آن ها به دست آید. ضمناً آن ها را باید به گونه ای انعطاف پذیر طراحی کرد تا بتوانند در اعیاد و مراسم ویژه بازدهی لازم را داشته باشند. کناره های صلب را نیز می توان به محل هایی برای نشستن و گپ زدن و رفع خستگی خانواده ها تبدیل کرد.
- افزایش سرزندگی و نقش اجتماعی خیابان: ایجاد امکانات و تجهیزاتی که باعث دوام حضور شهروندان در فضا می شود نیز عامل مهمی در سرزندگی فضایی به حساب می آید. مثلاً تعبیه سرویس های بهداشتی، آبخوری ها، نمازخانه، دفاتر پست و خدانات ارتباطی و ایستگاه های وسایل نقلیه عمومی، به لحاظ ارتقاء سطح کارایی محیط و دوام کارایی فضا در طی شبانه روز نقش عمده ای در این میان دارد.
- ساخت ایستگاه های دوچرخه: استفاده از دوچرخه در طی مسیر می تواند باعث تسریع حرکت شود، خصوصاً زمانی که افراد فقط قصد گذر از مسیر را دارند. کاربران می توانند از جایگاه های مخصوص دوچرخه را به امانت گرفته و در انتهای مسیر آن را تحویل دهند.
- حفاظت و نگهداری از بافت تاریخی: یکی از اصلی ترین راه های زنده نگاه داشتن بافت های مسکونی تاریخی حضور افراد در بافت و استفاده از آن است. با توجه به قرارگیری لیان در مرز بافت قدیمی، می توان از این قابلیت برای جذب شهروندان به ورود به بافت بهره جست.

منابع

- آئین نامه طراحی راههای شهری بخش ۱۰: مسیرهای پیاده، تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، چاپ اول، بهمن ۷۵
- پاکزاد، ج، راهنمای، ۱۳۸۶، طراحی فضاهاى شهری در ایران، تهران، شرکت طرح و نشر پیام سیما، چاپ دوم، فروردین ۸۶
- حبیبی، م و مقصودی، ۱۳۸۱، مرمت شهری، تهران، دانشگاه تهران، موسسه انتشارات و چاپ، مرداد ۸۶
- سعیدی رضوانی، ن، فدوی، ا، هرندی، م، ۱۳۹۱، پیاده راه ها، از آرمان تا واقعیت-مطالعه موردی: شهر جدید بهارستان، ماهنامه فنی تخصصی دانش نما، شماره ۲۰۶ و ۲۰۸
- شاه علی، م، ۱۳۸۳، برنامه ریزی توسعه فضای سبز شهری تهران منطقه ۱۵، پایان نامه شهید بهشتی
- شرکت راهوند شهر، ۱۳۹۱، طراحی مرکز تجاری شهر بوشهر-خیابان نادر و صفوی، وزارت مسکن و شهرسازی
- شرکت زاد بوم، ۱۳۷۳، جایگاه پیاده و پیاده روی در طراحی شهری، جلد اول
- کنف لآخر، ه، ۱۳۸۱، اصول برنامه ریزی (طراحی) تردد پیاده و دوچرخه، فریدون قریب، تهران، موسسه انتشارات و چاپ، چاپ اول، اردیبهشت ۸۱
- مافی، ع، مبهوت، م، ۱۳۹۱، پیاده راه و نقش آن در توسعه حمل و نقل پایدار-نمونه موردی خیابان راهنمایی مشهد، کنفرانس ملی توسعه پایدار و عمران شهری
- معینی، سید مهدی، ۱۳۹۰، شهرهای پیاده مدار، تهران، انتشارات آذرخش، چاپ اول، پاییز ۱۳۹۰
- یزدچی، ش، ۱۳۸۹، مقاله ساماندهی و طراحی حرکت عابر پیاده به منظور ارتقاء حیات شهری-نمونه موردی امامزاده یحیی، مجله اینترنتی نوسازی

SID



سرویس های ویژه



سرویس ترجمه تخصصی



کارگاه های آموزشی



بلاگ مرکز اطلاعات علمی



سامانه ویراستاری STES



فیلم های آموزشی

کارگاه های آموزشی مرکز اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی

توجه: بررسی مقاله ای متون (مقدماتی)

کارگاه آنلاین
بررسی مقابله ای متون (مقدماتی)

PROPOSAL
پروپوزال

توجه: پروپوزال نویسی و پایان نامه نویسی

کارگاه آنلاین
پروپوزال نویسی و پایان نامه نویسی

ISI
Scopus

توجه: آشنایی با پایگاه های اطلاعات علمی بین المللی و ترند های جستجو

کارگاه آنلاین آشنایی با پایگاه های اطلاعات علمی بین المللی و ترند های جستجو