

مقاله پژوهشی

ارزیابی تأثیرات اجتماعی - فرهنگی پروژه‌های پیاده‌راه‌سازی بر

تجربه شهری (مورد مطالعه: پیاده‌راه طالقانی شهر ایلام)

منصور منصوری مقدم^۱، طراوت گوهری^۲

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۹/۹ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۱۰/۴ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۰/۱۷

چکیده

در سال‌های اخیر، پیاده‌راه‌سازی به‌عنوان رویکردی نوین در سامان‌دهی فضاهای شهری، با هدف ارتقای کیفیت زندگی و تقویت حضور اجتماعی شهروندان مورد توجه قرار گرفته است. پژوهش حاضر با هدف ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی پیاده‌راه‌سازی خیابان طالقانی ایلام بر تجربه فضایی شهروندان انجام شده است. این مطالعه با رویکرد مردم‌نگارانه و روش کیفی، از طریق مشاهده مشارکتی و مصاحبه‌های عمیق، تجربه زیسته شهروندان را پیش و پس از اجرای طرح بررسی کرده است. یافته‌ها نشان می‌دهد پیش از پیاده‌راه‌سازی، خیابان طالقانی کارکردی عبوری و خودرومحور داشته و حضور شهروندان به عبور سریع و خرید محدود خلاصه می‌شده است. پس از اجرای پروژه، خیابان به فضایی زنده و تعامل محور تبدیل شده و عناصر طراحی چون سنگ‌فرش، نورپردازی، و کافه‌ها موجب افزایش تعاملات اجتماعی، حضور طولانی‌تر، و تقویت حس تعلق شده‌اند. با این حال، تفاوت تجربه گروه‌های مختلف مانند سالمندان بیانگر تداوم نابرابری در بهره‌مندی از فضا است. همچنین تعارض میان عابران، موتورسواران، و دست‌فروشان، و پیوند ضعیف فضای جدید با فرهنگ منطقه از چالش‌های مهم این فضا به‌شمار می‌رود. نتایج نشان می‌دهد پیاده‌راه‌سازی توانسته کیفیت تجربه شهری را ارتقا دهد، اما تحقق کامل اهداف آن مستلزم مدیریت فرهنگی، سامان‌دهی فعالیت‌های غیررسمی، و توجه به نیاز گروه‌های مختلف است.

کلیدواژه‌ها: ارزیابی تأثیرات اجتماعی، پیاده‌راه‌سازی، تجربه فضای شهری، حس تعلق، مردم‌نگاری.

۱. استادیار گروه مردم‌شناسی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران (نویسنده مسئول).
m.mansouri@umz.ac.ir

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه ایلام، ایلام، ایران.
trawtgwhry@gmail.com

مقدمه

خیابان یکی از فضاهای شهری است که تاریخی به قدمت شهرها دارد و سرنوشت آن با فرازونشیب‌های بسیاری همراه بوه است. اغلب عنوان می‌شود که در شهرهای باستان (همچون نینوا و بابل) خیابان‌ها، فضاهایی بسیار مورد توجه و رسیدگی بوده‌اند و به بهداشت و کاربردی بودن آنها (برای حمل و نقل کالاها و عابران) اهمیت زیادی داده می‌شده است. خیابان‌ها به‌ویژه در قرون وسطا و در دوران صنعتی شدن به اوج آلودگی خود رسیدند. خیابان‌ها همچنین همواره با سروصدا و شلوغی ناشی از عبور افراد و وسایل حمل و نقلی همراه بوده‌اند. اکثر شهرها و خیابان‌های آن از دیرباز بر مبنای زندگی پیاده بنا شده بودند. اما با شروع انقلاب صنعتی، افزایش جمعیت و ماشینی شدن شهرها، اتومبیل جای زندگی پیاده را گرفت و به عابر پیاده و پیاده‌روها توجه چندانی نمی‌شد (فکوهی ۱۳۸۵: ۳۱۲).

امروزه اتومبیل‌ها چنان حضور گسترده‌ای در زندگی ما دارند که تمایل داریم تأثیری که این وسیله به‌طور مستمر بر زندگی مان می‌گذارد را فراموش کنیم. متفکر اجتماعی فرانسوی، هانری لافور، گزارش جالبی از تأثیر ماشین بر زندگی روزمره ارائه می‌دهد. ایده کلی وی این است که زندگی روزمره ما تا حد زیادی توسط فرهنگ ماشین شکل می‌گیرد، هرچند ما غالباً در تشخیص تأثیرات آن ناتوان هستیم. از نظر لافور ماشین و پیامدهای آن، مثل بزرگراه‌ها و جاده‌های آسفالت، تأثیر عظیمی بر هستی شهر مدرن گذاشته و فضاهای شهری را به‌صورت بسیار عقلانی از نو طرح‌ریزی کرده‌اند. ویژگی اصلی شهرهای مدرن ازدیاد خیابان‌ها، جاده‌های وسیع، و مکانی‌هایی برای پارک ماشین‌هاست. نتیجهٔ چنین رشدی «کاهش خیابان‌های درخت‌کاری‌شده، فضاهای سبز، و باغ‌هاست» (لافور، ۱۹۷۴ به نقل از انگلس، ۱۳۹۹: ۱۰۵-۱۰۶). در شهرهای امروزی وضعیت ترافیک تبدیل به یکی از کارکردهای اصلی شده است و فضاهای پارک ماشین، خیابان‌ها، و بزرگراه‌ها تمامیت فضا را در حوزه‌های شهری معاصر اشغال کرده‌اند. همان‌طور که لوفور خاطرنشان کرده است، می‌توان گفت اتومبیل زندگی روزمره را تسخیر کرده است؛ به‌طوری که قوانین خود را تحمیل کرده و بخش عظیمی از زندگی روزمره شهری به مصاحبت با صدای موتورها می‌گذرد (همان: ۱۰۷). حضور نظم هندسی عقلانی‌شده در همه جا و نیز حضور جاده‌ها و سایر فضاهای طراحی‌شده برای ترافیک ماشین‌ها در

شهرهای امروزی از نظر لوفور وضعیتی را به وجود می‌آورد که در آن «فضا در عوض اینکه، برای مثال، دارای مکان‌های سبز برای مردم باشد تا در آن راه بروند و هوای تازه تنفس کنند، تنها برحسب نیازهای فرهنگ ماشین و اتومبیل‌رانی طراحی شده است» (۱۹۷۴)، به نقل از انگلس، (۱۳۹۹: ۱۰۷).

در واکنش به این وضعیت، از اواخر قرن بیستم موجی از بازاندیشی در مفهوم شهر و خیابان شکل گرفت. نظریه‌پردازانی چون یان گهل^۱ (۲۰۱۰)، ریچارد سینت^۲ (۲۰۱۹) و ویلیام اچ. وایت^۳ (۱۹۸۰) با تأکید بر ضرورت بازگرداندن حیات انسانی به فضاهای عمومی، از پروژه‌های پیاده‌راه‌سازی به‌عنوان راهبردی برای بازآفرینی اجتماعی شهر دفاع کردند. از نگاه گهل (۲۰۱۰) خیابان باید مکانی برای «زیستن، دیدن و تجربه‌کردن» باشد نه فقط برای گذرکردن. در این رویکرد، خیابان‌ها از مسیرهای حمل‌ونقل به «فضاهای تعامل اجتماعی» و از سطح کالبدی به بستر فرهنگی بدل می‌شوند که تجربه زیسته شهروندان در آن معنا می‌یابد (Gehl, 2010). بنابراین، از چند دهه قبل، تمایل پیشین به تبدیل خیابان به گذرگاه صرف برای خودروها کنار گذاشته شده و امروزه تقریباً در بسیاری از شهرهای جهان شاهد پدیدآمدن خیابان‌های انحصاری و یا تبدیل برخی از خیابان‌ها به پیاده‌راه‌ها برای پیاده‌روان، گردشگران، و خریداران شهری هستیم که ورود خودرو به آنها ممنوع شده است.

در ایران نیز طی دو دهه اخیر، سیاست پیاده‌راه‌سازی در مراکز شهری به‌عنوان راهبردی برای ارتقای کیفیت فضاهای عمومی، رونق گردشگری شهری، و احیای حیات اجتماعی در دستور کار برنامه‌ریزان و مدیران شهری قرار گرفته است. اما در بسیاری از موارد این طرح‌ها بدون توجه کافی به بافت اجتماعی، الگوهای فرهنگی، و مشارکت واقعی ذی‌نفعان اجرا شده‌اند. درحالی‌که فضاهای شهری نه‌تنها نتیجه تصمیم‌های فنی و کالبدی، بلکه محصول فرایندهای اجتماعی-فرهنگی و سیاسی هستند که در آن گروه‌های مختلف از جمله کسبه، ساکنان، تاکسی‌داران، موتورسواران، جوانان، زنان، و سالمندان نقش دارند. بی‌توجهی به مشارکت این گروه‌ها و دیده‌نشدن نیازها و شرایط آنها در این قبیل از پروژه‌ها می‌تواند منجر

1 Jan Gehl
2 Richard Sennett
3 William Whyte

به پیامدهای منفی، تنش‌ها و مقاومت‌ها، حذف گروه‌های خاص از فضا و ازدست‌رفتن حس تعلق شهری شود. با این وجود، ارزیابی طرح‌های شهری تنها از رهگذر تحلیل کالبدی ممکن نیست، بلکه نیازمند ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی است؛ رویکردی که می‌کوشد تغییرات اجتماعی ناشی از پروژه‌های شهری را شناسایی، پایش و مدیریت کند. در این میان، طرح پیاده‌راه‌سازی در مرکز شهر ایلام، به‌ویژه در محور خیابان طالقانی، با هدف ارتقای کیفیت محیط شهری، کاهش ترافیک، افزایش سرزندگی اجتماعی، و تقویت تعاملات فرهنگی در فضای عمومی اجرا شده است. از این رو، مسئلهٔ اصلی این پژوهش ارزیابی چندبعدی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی طرح پیاده‌راه‌سازی در مرکز شهر ایلام است. این ارزیابی مستلزم پاسخ به پرسش‌هایی همچون چگونه تبدیل خیابان به پیاده‌راه بر الگوهای کنش اجتماعی شهروندان تأثیر می‌گذارد؟ آیا پیاده‌راه توانسته است حس تعلق، امنیت و تعامل را تقویت کند؟ چه گروه‌هایی از این تغییر منتفع یا متضرر شده‌اند؟ و نهایتاً، پیاده‌راه تا چه اندازه توانسته است به بازسازی مفهوم فضا به‌عنوان امر اجتماعی و نه صرفاً کالبدی کمک کند؟

پیشینه

پژوهش‌های متعددی در حوزهٔ پیاده‌راه‌سازی و تأثیرات آن بر زندگی شهری انجام گرفته است. مرور این پژوهش‌ها در ایران نشان می‌دهد موضوع پیاده‌راه‌سازی عمدتاً در قلمرو جغرافیا، برنامه‌ریزی شهری، معماری و شهرسازی بررسی شده و تنها شمار محدودی از مطالعات با رویکرد جامعه‌شناختی یا مردم‌شناسی به این موضوع پرداخته‌اند. به‌طور کلی، می‌توان این مطالعات را در چهار دستهٔ اصلی طبقه‌بندی کرد:

نخست، گروهی از پژوهش‌ها با رویکرد کالبدی-زیباشناختی و ارتقای کیفیت محیط شهری به بررسی پیاده‌راه‌ها پرداخته‌اند. تمرکز این مطالعات بر بهبود طراحی فضا، آسایش کاربران، زیبایی بصری، مبلمان شهری و عناصر فیزیکی است. پژوهش غیابی و منصوری (۱۳۹۹) دربارهٔ پیاده‌راه طالقانی ایلام نشان می‌دهد که از منظر شهروندان، کیفیت محیطی این پیاده‌راه پایین‌تر از حد مطلوب ارزیابی شده و ابعاد کالبدی و زیباشناختی بر سایر ابعاد اجتماعی و فرهنگی غلبه دارد. فلاحی (۱۴۰۱) نیز در مطالعه‌ای در اهواز نقش نورپردازی شهری را در افزایش پیاده‌مداری و تعاملات اجتماعی برجسته می‌کند و نتیجه می‌گیرد که

کیفیت نور و طراحی بصری تأثیر مستقیمی بر تمایل شهروندان به حضور در فضا دارد. آروین و همکاران (۱۳۹۷) در بررسی پیاده‌راه فرهنگی رشت نشان می‌دهند که سرزندگی فضا به شاخص‌هایی چون جذابیت بصری، راحتی و دسترسی وابسته است و طراحی انسان‌محور و کاهش اغتشاش بصری، شرط اساسی ارتقای کیفیت فضاهای پیاده محسوب می‌شود. در این دسته از پژوهش‌ها، شهروند غالباً به‌عنوان «کاربر فضا» دیده می‌شود و روش‌های کمی و پرسش‌نامه‌ای نقش غالب دارند.

دوم، دسته‌ای از پژوهش‌ها بر ابعاد اجتماعی، سرزندگی و حس مکان تمرکز دارند. این مطالعات تلاش می‌کنند نشان دهند پیاده‌راه‌ها چگونه می‌توانند بستر تعاملات اجتماعی و شکل‌گیری خاطرات جمعی باشند. سالاری‌پور و بهشتی‌زاده (۱۴۰۳) در مطالعه پیاده‌راه چهارباغ عباسی اصفهان با استفاده از مفهوم «مکان‌های سوم» نشان می‌دهند اجتماع‌پذیری، تنوع کاربری و خاطره‌انگیزی فضا نقش مهمی در افزایش سرزندگی دارند. همچنین تمرآبادی و همکاران (۱۴۰۳) در کرج و رنجبر و پیوسته‌گر (۱۴۰۲) در شیراز بر نقش پیاده‌راه‌ها در تقویت تعاملات چهره‌به‌چهره، هویت محلی و خاطرات جمعی تأکید می‌کنند. باوجود این، اغلب این مطالعات نیز تجربه زیسته شهروندان را از طریق شاخص‌های کمی و ازپیش تعریف‌شده می‌سنجند و کمتر به معانی فرهنگی و تفاسیر ذهنی کاربران می‌پردازند.

سوم، گروهی از پژوهش‌ها با رویکردی جامعه‌شناختی به امنیت اجتماعی، عدالت فضایی و جنسیت در پیاده‌راه‌ها توجه کرده‌اند. کرمی و عدلی‌فر (۱۳۹۸) در اردبیل نشان می‌دهند که بین امنیت اجتماعی و پایداری اجتماعی در پیاده‌راه عالی‌قاپو رابطه معناداری وجود دارد. فنی و احمدی (۱۳۹۹) با بهره‌گیری از نظریه «حق به شهر» لوفور، جنسیتی‌شدن فضاهای پیاده در تهران را بررسی کرده و نشان می‌دهند که ترس از خشونت و نگاه‌های قضاوت‌گرانه نسبت به بدن زنانه، دسترسی برابر زنان به این فضاها را محدود می‌کند. همچنین زنگنه‌شهرکی و همکاران (۱۳۹۷) در ارومیه و جهانی دولت‌آباد (۱۳۹۹) در کرج تأکید می‌کنند که هرچند پیاده‌راه‌ها ظرفیت بالایی برای بازآفرینی حیات مدنی دارند، اما ضعف در عدالت اجتماعی، سرمایه اجتماعی و ایمنی، بخشی از این ظرفیت را تضعیف کرده است.

چهارم، دسته‌ای از پژوهش‌ها به ارزیابی تأثیرات اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی پیاده‌راه‌سازی پرداخته‌اند. جعفرزاده‌پور (۱۳۸۹) در ارزیابی تأثیرات اجتماعی-فرهنگی طرح

پیاده‌روسازی منطقهٔ ۴ تهران نشان می‌دهد از منظر ذی‌نفعان، تغییر معناداری در عبور و مرور عابران، معلولان و سالمندان و تقویت هویت محله‌ای ایجاد نشده، هرچند کسبه زیباسازی منظر شهری را از پیامدهای مثبت طرح می‌دانند. برغم‌دی و محقق منتظری (۱۳۹۹) در مطالعهٔ خیابان لاله‌زار تهران، با بهره‌گیری از رویکرد ارزیابی تأثیر اجتماعی و ترکیب روش‌های کمی و کیفی نشان می‌دهند پیاده‌راه‌سازی می‌تواند باعث ارتقای کیفیت زندگی، غنی‌سازی اوقات فراغت، ایجاد حیات شبانه، افزایش تعاملات اجتماعی و تقویت حس تعلق مکانی شود، هرچند تحقق این اهداف نیازمند توجه هم‌زمان به ابعاد کالبدی، اقتصادی و فرهنگی است.

در کنار مطالعات داخلی، پژوهش‌های خارجی نیز بر پیامدهای چندبعدی پیاده‌راه‌سازی تأکید دارند. نتایج برخی مطالعات نشان می‌دهد پیاده‌راه‌سازی می‌تواند با کاهش آلودگی صوتی و انتشار گازهای آلاینده به بهبود شرایط زیست‌محیطی شهرها کمک کند (Chiquetto, 1997).

همچنین، در گذر زمان موجب رونق کسب‌وکارهای خرد (Hass-Klau, 1993) و افزایش ارزش زمین و املاک شهری می‌شود (Rauterkus & Miller, 2011). بهبود کیفیت منظر شهری، انسجام اجتماعی، تشویق به فعالیت‌های جسمانی و تقویت امکانات اجتماعی از دیگر نتایج مثبت این طرح‌هاست (Wood & Glasson, 2009). در این میان، جان گهل (۲۰۱۱) با تأکید بر اهمیت فضاهای عمومی پیاده‌محور نشان می‌دهد طراحی انسانی، مبلمان مناسب، نورپردازی و فضای سبز می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری زندگی اجتماعی فعال و ارتقای کیفیت زندگی شهری شود.

جمع‌بندی این مطالعات نشان می‌دهد اگرچه بدنهٔ پژوهشی پیاده‌راه‌سازی در ایران از نظر کالبدی و مدیریتی غنی است، اما توجه به تجربهٔ زیسته، معانی فرهنگی، روابط قدرت و تنش‌های اجتماعی در فضاهای پیاده هنوز محدود باقی مانده است. از این رو، انجام پژوهش‌های مردم‌نگارانه و کیفی که بتوانند از درون روایت‌ها، تعاملات و تجربه‌های روزمرهٔ شهروندان به فهم عمیق‌تری از پیامدهای اجتماعی و فرهنگی پیاده‌راه‌سازی دست یابند، ضرورتی جدی دارد؛ خلأی که پژوهش حاضر در پی پاسخ‌گویی به آن است.

روش پژوهش

پژوهش حاضر با هدف ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی پیاده‌راه‌سازی خیابان طالقانی ایلام بر تجربهٔ زیستهٔ شهروندان، با روش مردم‌نگاری انجام شده است. گردآوری داده‌ها از

طریق حضور مستمر پژوهشگران در فضای پیاده‌راه، مشاهده میدانی مشارکتی، گفت‌وگوهای غیررسمی و مصاحبه صورت گرفت. مشاهده‌های میدانی در بازه‌های زمانی متفاوت روز (صبح، عصر و شب) و در فصول مختلف سال انجام شد تا تغییرات الگوهای حضور، شیوه‌های استفاده از فضا، تراکم جمعیت و نوع تعاملات اجتماعی در شرایط زمانی گوناگون ثبت شود. پژوهشگران با حضور طولانی‌مدت در فضا، به ثبت کنش‌های روزمره، شیوه‌های پرسه‌زنی، توقف، تعاملات گفتاری و غیرگفتاری و مناسبات میان گروه‌های مختلف و افراد پیاده‌راه پرداخته‌اند. این حضور مستمر امکان مشاهده تحولات تدریجی در نحوه تصاحب فضا، بازتعریف مرزهای رسمی و غیررسمی و تغییر روابط اجتماعی را فراهم ساخت. در کنار مشاهده میدانی، مصاحبه و گفت‌وگو با گروه‌های متنوع استفاده‌کننده از پیاده‌راه انجام شد که شامل دست‌فروشان، مغازه‌داران، عابران سالمند، جوانان، زنان و رهگذران روزمره بود. انتخاب مشارکت‌کنندگان به صورت هدفمند و با هدف پوشش دادن تنوع جنسیتی و سنی صورت گرفت تا تفاوت در ادراک و تجربه فضا در میان گروه‌های مختلف اجتماعی آشکار شود. گفت‌وگوها عمدتاً در بستر خود فضا و هم‌زمان با استفاده روزمره از پیاده‌راه انجام شد تا روایت‌ها به تجربه زیسته نزدیک بمانند.

داده‌های گردآوری شده شامل یادداشت‌های میدانی، روایت‌های گفتاری و مشاهدات ثبت شده، با استفاده از تحلیل مضمون بررسی شدند. فرایند تحلیل به صورت رفت‌وبرگشتی میان داده‌ها و مضامین در حال شکل‌گیری انجام شد و الگوهای تکرارشونده مرتبط با تغییرات تجربه فضایی، کنش‌های اجتماعی، تنش‌ها و اشکال مقاومت در برابر مداخله کالبدی استخراج شدند. به منظور افزایش اعتبار یافته‌ها، تطبیق مداوم میان مشاهدات میدانی و روایت‌های مشارکت‌کنندگان انجام گرفت و برخی مضامین در جریان گفت‌وگوهای بعدی با مشارکت‌کنندگان بازبینی شد.

یافته‌ها

روند اجرا و تحولات فضایی طرح پیاده‌راه‌سازی

طرح پیاده‌راه‌سازی مرکز شهر ایلام در فاصله سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۷ اجرا شد و خیابان‌های طالقانی، سعدی شمالی و جنوبی و بخشی از خیابان سمندری را در بر گرفت. در مرحله

نخست، خیابان‌های طالقانی و سعدی جنوبی به‌عنوان فضاهای پیاده‌محور تعریف شدند. با این حال، در ادامهٔ اجرای طرح، محدودیت‌های دسترسی شهروندان و ناوگان تاکسی‌رانی به مرکز شهر، بازنگری در الگوی تردد را ضروری ساخت. بر این اساس، خیابان سعدی شمالی به‌صورت مسیر یک‌طرفه برای عبور خودروهای شخصی و تاکسی‌ها از میدان سعدی به سمت میدان خیام بازگشایی شد. در این خیابان، حرکت خودروها از بخش میانی سنگ‌فرش انجام می‌شود و دو سوی مسیر به تردد عابران پیاده و توقف خودروها اختصاص یافته است. در خیابان سعدی جنوبی نیز در بازهٔ میدان سعدی تا خیابان حیدری، مسیر یک‌طرفه‌ای برای تردد تاکسی‌ها ایجاد شده است، به‌گونه‌ای که عبور خودروها از میانهٔ مسیر و حرکت عابران از دو سوی آن صورت می‌گیرد. در این میان، خیابان طالقانی در محدودهٔ بین میدان سعدی و خیابان حیدری تنها محور کاملاً پیاده‌محور مرکز شهر به‌شمار می‌آید.

پیاده‌راه طالقانی به دلیل وجود کاربری‌های متنوع تجاری، اداری، آموزشی و خدماتی، از جمله مراکز خرید، کافه‌ها، بانک‌ها، ساختمان فرمانداری، مدارس و مراکز درمانی، نقش مهمی در سازمان فضایی مرکز شهر ایفا می‌کند. همچنین قرارگیری بازار بزرگ میوه‌فروشان و ورودی آن در این خیابان، دسترسی به میدان ۲۲ بهمن و خیابان حیدری را تسهیل کرده است. مداخلهٔ پیاده‌راه‌سازی در این محور شامل سنگ‌فرش، نورپردازی، ایجاد فضای سبز، نصب عناصر هنری و مبلمان شهری از جمله نیمکت‌ها و مجسمه‌ها بوده است. وجود درختان کهنسال در امتداد پیاده‌راه طالقانی، علاوه بر تأکید بر قدمت تاریخی مرکز شهر ایلام، به شکل‌گیری فضایی آرام و مطلوب برای حضور و توقف شهروندان کمک کرده است.



شکل ۱. خیابان طالقانی قبل از اجرای طرح پیاده‌راه‌سازی. منبع: نویسنده مسئول، ۱۳۹۵

خیابان طالقانی به عنوان مسیر عبوری و پرشتاب

پیش از پیاده‌راه‌سازی، خیابان طالقانی تصویری روشن از یک مسیر عبوری پرشتاب و پرتراфик ارائه می‌داد (شکل ۱). روایت‌های مشارکت‌کننده نشان می‌دهد این خیابان بیشتر از آنکه مکانی برای ماندن و تعامل اجتماعی باشد، مسیر حرکت سریع و محل انجام امور روزمره بوده است. از نظر محمد، علی، محسن، جواد و احمد خیابان عمدتاً به عنوان معبر و مسیری پرتراфик تجربه می‌شد. عبور مداوم خودروها، بوق‌های مداوم، دود و شلوغی، حضور عابران و حتی رانندگان را با محدودیت مواجه می‌کرد. محمد می‌گوید: «تعامل اجتماعی صرفاً روابط چهره‌به‌چهره طولانی نبود، خیلی زود و سریع اتفاق می‌افتاد». علی نیز می‌افزاید: «فضای خیابان حس سرعت و شلوغی داشت، نه آرامش امروز». محسن و جواد این ویژگی‌ها را با تصاویر ملموس‌تر نشان می‌دهند؛ جواد از «نبرد هر روزه بین ماشین و آدم‌ها» سخن می‌گوید. احمد نیز با اشاره به سادگی و نظم سابق می‌گوید: «خیابان بیشتر یک معبر بود، نه محل تعامل جدی یا اجتماع».

روایت‌های مغازه‌داران، ابعاد ملموس‌تری از این تجربه را آشکار می‌کند. محسن، ۵۵ ساله و کاسب خیابان طالقانی، در توصیف شرایط پیش از پیاده‌راه‌سازی می‌گوید:

والا قبل از اینکه اینجا پیاده‌راه بشه، خیابون طالقانی یه جادهٔ پرترافیک و شلوغ بود، همه‌جا ماشین بود، بوق می‌خورد، دود می‌کرد. من که اون موقع تازه مغازه‌م رو باز کرده بودم، خیلی سخت بود فروش کردن وسط این هیاهو. یادمه روزهایی که هوا سرد بود یا بارون می‌اومد، هیچ‌کی دلش نمی‌خواست بیاد بیرون، چون پیاده‌روها کثیف و پر از گل‌ولای بود. اون موقع بیشتر مثل یه راه عبوری بود؛ نه جای نشستن بود، نه جایی که مردم دور هم جمع بشن.

روایت زنان، شامل فاطمه و زهرا، بر همان ساختار عبوری تأکید دارد، اما ابعاد حسی و تجربهٔ فردی را پررنگ‌تر نشان می‌دهد. فاطمه خاطرهٔ زمستان و برف، نور گرم مغازه‌ها و لحظاتی که کنار همسایه‌ها چای می‌خوردند و گفت‌وگو می‌کردند را به یاد می‌آورد. زهرا نیز تجربهٔ خرید با دخترش را به زبان می‌آورد که حتی در میان شلوغی و عبور سریع، تجربه‌ای عاطفی ایجاد کرده است. از منظر کالبدی، همهٔ مشارکت‌کنندگان به باریک‌بودن پیاده‌روها، شلوغی و کمبود فضای سبز اشاره می‌کنند که باعث محدودیت حرکت و تعامل می‌شد. حضور خودروها تا لب پیاده‌روها، نبود امکان عبور راحت کودکان و مخاطرات ترافیکی، نشانه‌ای از عملکرد غالب خیابان به‌عنوان مسیر عبوری پرشتاب و ماشین‌محور بوده است.



شکل ۲. خیابان طالقانی بعد از اجرای طرح پیاده‌راه‌سازی. منبع: نویسنده مسئول، پاییز ۱۴۰۲

تحول تجربه فضایی پس از پیاده‌راه‌سازی

تجربه کنونی پیاده‌راه طالقانی، برخلاف گذشته، بیش از آنکه صرفاً یک مسیر عبوری باشد، به فضایی چندوجهی تبدیل شده است (شکل ۲). داده‌های میدانی حاصل از مشاهده و مصاحبه نشان می‌دهند حضور کافه‌ها، تنوع مغازه‌ها و طراحی فضایی (سنگ‌فرش، مبلمان شهری و نورپردازی) عناصر کلیدی در شکل‌دهی به تجربه فضایی جدید هستند. با این حال، شلوغی و ازدحام جمعیت همچنان تجربه عبوری سریع را محدود کرده و حس آزاردهنده‌ای را برای برخی شهروندان ایجاد می‌کند. محمد (۴۵ سال، کارگر) به توضیح تجربه خود را با حضور تعداد زیادی از دختران و پسران جوان مرتبط می‌داند: «اولین چیزی که توجه مرا جلب می‌کند حضور نسل جوان است که نوع لباس پوشیدن و تعاملشان با جنس مخالف، فضایی متفاوت با گذشته ایجاد کرده است».

این تجربه نشان می‌دهد پیاده‌راه اکنون مکانی برای تعاملات غیررسمی و تفریحی نیز شده است، نه صرفاً خرید یا عبور. علی (۲۳ سال، دانشجو) نیز حضور جوانان را برجسته می‌داند و شلوغی بازار و تجمع در کافه‌ها را نشانه‌ای از پویایی اجتماعی پیاده‌راه می‌داند: «فضا یه جوریه آدم حتی نخواد چیزی بخوره دوست داره قدم بزنه و از زیبایی پیاده‌راه و حس و حال لذت ببره». این بازنمایی، پیاده‌راه را به یک فضای پرسه‌زنی و تجربه بدنی تبدیل کرده است. تجربه زیسته شهروندان در پیاده‌راه طالقانی نشان می‌دهد این فضا، به‌عنوان یک محیط شهری، تجربه‌ای پیچیده، چندلایه و متفاوت برای افراد مختلف فراهم کرده است.

برخلاف گذشته که خیابان صرفاً مسیر عبوری بوده و ترافیک و سروصدای ماشین‌ها حضور انسان‌ها را محدود می‌کرد، پیاده‌راه اکنون زمینه‌ای برای تجربه‌های بدنی، حسی و اجتماعی متنوع شده است. شهروندان با توجه به مؤلفه‌های سن، شغل، جنسیت و نوع استفاده تجربه متفاوتی از این فضا دارند و این تفاوت‌ها نشان‌دهنده نقش ویژگی‌های فردی در شکل‌دهی به تجربه فضایی است. شهروندانی مانند محسن، که کاسب است، بیشترین توجه خود را به کیفیت و ظاهر سنگ‌فرش‌ها معطوف می‌کند. او تجربه خود از پیاده‌راه را دوگانه توصیف می‌کند؛ در ساعات صبح و خلوت، فضا آرام و دلنشین است و حس امنیت و راحتی را برای او ایجاد می‌کند، اما در

ساعات شلوغ و اوج فعالیت، شلوغی دست‌فروشان و عبور موتورسیکلت‌ها باعث می‌شود احساس کند فضای دلنشین به‌هم ریخته و تجربهٔ آرامش مختل می‌شود.

مشارکت‌کنندگانی مانند فاطمه (کارمند) و زهرا (خانه‌دار) تجربه‌شان از فضای پیاده‌راه بیشتر بر آرامش، راحتی و امکان مکث و توقف و پرسه‌زنی متمرکز است. فاطمه از فضای بازتر و نور بهتر، پیاده‌روهای مشخص و نظم در دسترسی به مغازه‌ها و بساط دست‌فروشان رضایت دارد، اگرچه شلوغی ساعات اوج پیاده تاحدودی آزاردهنده می‌شود. او حرکت و توقف را براساس زمان و هدف خود تنظیم می‌کند؛ برای خرید سریع حرکت می‌کند، اما اگر فرصت داشته باشد، روی نیمکت‌ها می‌نشیند و از فضای پیاده‌راه و تماشای مردم لذت می‌برد. تجربهٔ زهرا نیز مشابه است. او اکنون می‌تواند با امنیت و آزادی بیشتری قدم بزند، پرسه بزند و با دیگران تعامل کوتاه اجتماعی داشته باشد و خریدهایش را با آرامش انجام دهد.

ریتم‌های روزمره و زیست‌زمان شهری

الگوهای رفت‌وآمد در پیاده‌راه طالقانی، براساس روایت‌های شهروندان و رهگذران در ساعات مختلف شبانه‌روز، نشان می‌دهد زمان‌بندی حضور افراد و تجربهٔ فضایی آنها با توجه به شرایط زمانی، دما، و فعالیت‌های روزمره متفاوت است. براساس روایت‌های شهروندان، بیشترین تردد و حضور در پیاده‌راه در ساعات عصر و پس از فعالیت‌های روزانه گزارش شده است. افراد غالباً پس از تعطیلی کلاس‌ها، محل کار یا خرید، برای استراحت کوتاه، گشت‌وگذار و مراجعه به کافه‌های پیاده‌راه به این فضا مراجعه می‌کنند. حضور در ساعات صبح معمولاً محدود به رفت‌وآمدهای ضروری و خرید روزمره است، درحالی‌که در ساعات ظهر، به‌ویژه در روزهای گرم، تردد کمتر و تجربهٔ فضایی محدودتر است. این روند نشان‌دهندهٔ تأثیر شرایط جوی و فعالیت‌های روزانه بر الگوهای حضور شهری است. در کل، بین ساعت ۱۲ تا ۴ بعدازظهر، معمولاً اغلب صاحبان مغازه‌ها، بوتیک‌ها و حتی پاساژها هم کار خود را تعطیل کرده و برای استراحتی چندساعته و صرف نهار روانهٔ خانه‌هایشان می‌شوند و به همین دلیل مرکز شهر خلوت می‌شود. در این فاصلهٔ زمانی، تعطیل شدن کسب‌وکارها و حضور بسیار اندک عابران در سطح شهر و خلوت‌بودن خیابان‌های شهر یکی از ویژگی‌های شهرهای با تراکم جمعیت کمتر و بالاخص شهرهای استان ایلام است.

مشارکت‌کنندگان تفاوت‌های قابل توجهی در تجربه فضایی پیاده‌راه در طول روز احساس می‌کنند. ساعات عصر و شب، با توجه به خنکی هوا و کاهش شدت نور خورشید، آرامش و لذت بیشتری را فراهم می‌کند و امکان تعامل اجتماعی و استفاده از فضاهاى نشست و کافه‌ها افزایش می‌یابد. صبح‌ها و ظهرها، به دلیل تراکم کمتر و دمای بالاتر، تجربه فضایی محدودتر توصیف می‌شود. این یافته‌ها نشان می‌دهد زمان، یکی از عوامل مهم در تجربه حسی و بدنی فضاهاى شهری است. شلوغ‌ترین ساعات روز در پیاده‌راه، صبح‌ها و عصرها است. صبح‌ها عمدتاً افراد برای انجام فعالیت‌های روزمره، رفتن به محل کار یا خرید وارد پیاده‌راه می‌شوند (شکل ۳) و عصرها به دلیل شرایط مساعد هوا، حضور شهروندان، جوانان، دانشجویان، و عراقی‌ها برای پیاده‌روی، خرید و تفریح افزایش می‌یابد. همچنین، ترکیب جمعیتی شامل کسانی که برای عبور، خرید یا استفاده از کافه‌ها حضور دارند، و دست‌فروشان فعال است که به پویایی و تراکم فضایی پیاده‌راه می‌افزایند.



شکل ۳. پیاده‌راه طالقانی هنگام ظهر اسفندماه. منبع: نویسنده مسؤل، ۱۴۰۳

تجربه زیسته زنان از فضای پیاده‌راه

پیاده‌راه‌سازی طالقانی تجربه زنان را به شکل ملموسی تغییر داده است و این تغییرات عمدتاً در حوزه‌هایی مانند آزادی، امنیت و آرامش قابل مشاهده است. زنان مشارکت‌کننده در این تحقیق،

حضور در پیاده‌راه را فرصتی برای آزادانه‌تر حرکت کردن و انتخاب شیوه‌های متنوع حضور می‌داند. حذف جریان خودروها و کاهش فشار ترافیکی، امکان قدم‌زدن، پرسه‌زنی، خرید و توقف در فضا را بدون نگرانی از مزاحمت‌های کالبدی فراهم کرده است. رویا، ۲۱ساله، در مصاحبهٔ خود به پیوند میان فضا و احساس‌های فردی اشاره می‌کند: «فضا خیلی آزاد و راحت است. حس خوبی دارد که بتوانم بدون اینکه نگران نگاه دیگران باشم، راحت لباس بپوشم و با دوستانم خوش بگذرانم... اینجا جای آزادی است و حس می‌کنم می‌توانم خودم باشم».

از منظر امنیت و آرامش، روایت‌ها نشان می‌دهد پیاده‌راه‌سازی با کاهش صدا، شتاب و تنش ناشی از حضور خودروها، فشار روانی تجربهٔ خیابان را برای زنان کاهش داده است. فاطمه، ۴۰ساله، در گفت‌وگوی میدانی خود تأکید می‌کند: «حس آزادی بیشتری دارم. حالا قدم‌زدن راحت‌تر است... فشار روانی صدای زیاد ماشین‌ها کمتر شده». باین حال، او هم‌زمان به برخی نگرانی‌ها اشاره می‌کند؛ از جمله شلوغی ساعات اوج، صدای موسیقی برخی مغازه‌ها و نگرانی از افزایش نظارت یا محدودشدن حضور دست‌فروشان، که نشان‌دهندهٔ تجربه‌ای دوگانه از آزادی و کنترل در فضاست. زهرا، ۳۸ساله و خانه‌دار، تجربهٔ خود را بیشتر در قالب احساس آرامش، امنیت و دلنشینی فضا توصیف می‌کند. او در مصاحبه می‌گوید: «وقتی وارد خیابان طالقانی می‌شوم، اولین چیزی که جلب توجه می‌کند، آرامش خیابان است... حالا می‌توانم بدون نگرانی برای امنیت خود و بچه‌هایم پیاده‌روی کنم، بنشینم و با دیگران صحبت کنم یا خرید کنم». اشارهٔ او به نیمکت‌ها و فضای سبز کوچک نشان می‌دهد عناصر کالبدی جدید امکان مکث، استراحت و تجربهٔ بدنی آرام‌تری از فضا را برای زنان فراهم کرده‌اند. درعین حال، برخی روایت‌ها به تنش‌های ناشی از ازدحام جمعیت در ساعات شلوغ اشاره دارند. این تجربه نشان می‌دهد پیاده‌راه طالقانی برای زنان، فضایی کاملاً بی‌مسئله نیست، بلکه عرصه‌ای است که در آن آزادی، امنیت، شلوغی و نظم اجتماعی به‌طور هم‌زمان و متناقض تجربه می‌شوند.

تأثیر فضای پیاده‌راه بر پرسه‌زنی

پیاده‌روی طالقانی و مرکز شهر ایلام، با ویژگی‌های منحصربه‌فردش محیطی جذاب برای پرسه‌زنی فراهم کرده و تجربهٔ پرسه‌زنی را لذت‌بخش‌تر و افراد را به گذراندن زمان بیشتری در

این فضا تشویق می‌کند. در این فضا، جوانان با آداب خاصی راه می‌روند. این گروه که عمدتاً زنان و دختران جوان هستند در نوع راه‌رفتن‌هایشان حساس و موزون‌اند، به‌طوری که نوعی خودتحمیلی سبکی خاص که بیشتر مختص این خیابان است و ارتباط تنگاتنگ این نوع انضباط‌ها با خیابان مذکور به‌وضوح پدیدار می‌شود.

مشاهدات ما از مرکز شهر ایلام نشان از آن دارد که باوجود عمومیت این نوع رفتارهای بعضاً ناخودآگاه افراد، در دیگر خیابان‌ها و فضاهای شهر تفاوت حائز اهمیتی وجود دارد، از آن جهت که در مکان‌های دیگر راحت‌تر، ناموزون‌تر و ساده‌تر راه می‌رفتند. این امر حاکی از تأثیر فضای پیاده‌رو بر کالبد و کیفیت حرکات و ژست‌های پرسه‌زنی جوانان است. بنابراین پیاده‌راه‌سازی مرکز شهر ایلام و محصورشدن آن با بوتیک‌ها، پاساژهای مختلف، اغذیه‌فروشی‌ها و ... فضایی را ایجاد کرده است که در آن پسران و دختران پرسه‌زن به‌تناسب تکنیک‌های انضباطی، تمایل به نمایش نوعی وقار و پرستیژ دارند و تاحدودی از مزاحمت‌های خیابانی برای دختران کاسته است؛ چیزی که در برخی خیابان‌های شلوغ امری مرسوم، نوعی تفریح و بازیگوشی و موجب ناامنی در برخی فضاهای شهری است. اینجا شاید تنها فضای شهری ایلام است که نشانه‌ها و قواعد فضایی را تا این حد آشکار بر پرسه‌زنی زنان تحمیل می‌کند.

بنابراین، خیابان طالقانی، فضایی برای نمایش خود و شکل‌دهی به حرکات خویش در تناسب با قواعدی نامکتوب فراهم می‌کند. افراد زیادی در این فضا مشغول قدم‌زدن، خریدکردن و یا گفت‌وگو هستند که یا مسیر کافه‌های در این خیابان در پیش می‌گیرند و یا وارد بوتیک‌ها و پاساژهای آن می‌شوند و بخشی از وقت خود را در این مکان سپری می‌کنند.

دست‌فروشان و پیاده‌راه

با نزدیک‌شدن به عید نوروز و روزهای پایانی سال، پیاده‌راه طالقانی نقش مهمی در فعالیت‌ها و زندگی شهری ایلام دارد. در این ایام تعدادی زیادی از مردم به‌سمت مرکز شهر روانه می‌شوند و مسیر اصلی تردد آنها به‌سمت مراکز تجاری، مراکز خرید و جشن‌های مختص به این ایام از سال است. این موضوع نشان می‌دهد پیاده‌راه نه‌تنها به‌عنوان مسیر اصلی تردد شهروندان درآمده است، بلکه فضای مناسبی برای خرید، تفریح و لذت‌بردن و تجربه لحظاتی خوش به‌شمار می‌آید. در ایام نوروز، پیاده‌راه طالقانی و مرکز شهر برای دست‌فروش‌ها از اهمیت

زیادی برخوردار است و فرصت مناسبی در اختیار آنها قرار می‌دهد تا محصولات و کالاهای خود را به فروش رسانند و از این راه درآمد موقتی کسبی کنند. آنها چند روز مانده به پایان سال بساط خود را روی چرخ‌ها، تخته‌ها، میزها و یا چیزهای دیگری پهن می‌کنند و تمام فضای پیاده‌رو را به تصرف خود درمی‌آورند و کالاهای و اجناسی مانند هفت‌سین، جوجه رنگی، ماهی قرمز، اسباب‌بازی، میوه‌های رنگارنگ، تنقلات و شیرینی‌جات، پوشاک و لوازم آرایشی و هر چیز دیگری می‌فروشند (شکل ۴).



شکل ۴. شلوغی پیاده‌راه در روزهای پایانی سال. منبع: نویسندهٔ مسئول، اسفند ۱۴۰۰

با توجه به وضعیت آب‌وهوای بهاری، هرکدام از دست‌فروش‌ها با گونی، نایلون و هر چیز دیگری، سایه‌بانی روی محل کالاهای و محصولات خود ایجاد کرده‌اند. دست‌فروشان در دو طرف پیاده‌رو بساط خود را پهن می‌کنند و در میان آنها، فضای تنگ و باریک برای رفت‌وآمد مشتریان و عابران پیاده به‌چشم می‌خورد. شلوغی بیش از حد بازار و فعالیت دست‌فروشان، مغازه‌ها و بوتیک‌ها را از نظرها پنهان می‌کند و به همین دلیل، بسیاری از مغازه‌داران نیز اجناس خود را به داخل پیاده‌رو می‌کشاند تا از قافلهٔ بازار عقب نمانند. فضای ایجادشده در پیاده‌رو، تبلیغات و رقابت دست‌فروش‌ها برای فروش اجناسشان با استفاده از اسپیکر و دادن زدن باعث ایجاد هیجان و شور و شوق خاصی در پیاده‌رو می‌شود.

بنابراین حضور دست‌فروشان در پیاده‌راه طالقانی به ایجاد فضایی پویا و زنده کمک می‌کند. این فضا معمولاً به دلیل تنوع کالاها و فعالیت‌های مختلف جذابیت بیشتری برای عابران و مشتریان دارد و تجربه خرید را برای مردم لذت‌بخش‌تر می‌کند. در نهایت، می‌توان گفت پیاده‌راه طالقانی و مرکز شهر نقش مهمی در بهبود شرایط کاری و اقتصادی دست‌فروشان هرچند به صورت موقت در روزهای پایانی سال ایفا می‌کند (شکل ۵).



شکل ۵. فضای پیاده‌راه در روزهای پایانی سال. منبع: نویسنده مسئول، اسفند ۱۴۰۲

ارزیابی و تجربه زیسته ذی‌نفعان مختلف

مطالعه میدانی ما نشان می‌دهد اجرای طرح پیاده‌راه‌سازی در خیابان‌های شهری تأثیرات متنوع و گاه متضادی بر گروه‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی داشته است. این تأثیرات را می‌توان در پنج محور اصلی بررسی کرد: دسترسی و حرکت، امنیت و احساس راحتی، معیشت و اقتصاد، تعاملات اجتماعی و فرهنگی، و تجربه مشارکت در تصمیم‌گیری شهری.

زنان و تجربه حضور در فضاهای عمومی

زنان مشارکت‌کننده بر این باورند که پیاده‌راه‌سازی باعث افزایش حس امنیت و راحتی در حرکت و حضور در خیابان شده است. کاهش حجم خودروها و شلوغی خیابان، امکان

همراهی کودکان و خرید روزمره را تسهیل می‌کند و شرکت در فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی را امکان‌پذیر ساخته است. زنان همچنین از تغییرات مثبت در فضای اجتماعی و فرهنگی سخن گفتند؛ آنان تجربه کردند که تعاملات اجتماعی در محیط شهری افزایش یافته و حس تعلق به شهر تقویت شده است. باین‌حال، محدودیت‌هایی همچون کمبود نور در برخی نقاط، نبود امکانات مناسب برای مادران و کودکان و حضور دست‌فروشان هنوز چالش‌هایی برای تجربهٔ کامل امن و راحت فراهم می‌کند.

تاکسی‌داران و تغییرات در مسیر و درآمد

تاکسی‌داران به این موضوع اشاره می‌کنند که به‌دلیل شلوغی و ترافیک سنگین، جابه‌جایی مسافر در مسیر منتهی به خیابان تختی و میدان سعدی سخت شده است. یکی از تاکسی‌داران می‌گفت: نمی‌صرفه این همه در ترافیک خیابان تختی بمانی و مسافر جابه‌جا کنیم، باوجود اینکه خط ویژه‌ای برای ماها ایجاد شده، به‌دلیل اینکه تعداد تاکسی‌ها زیاده و مسیر ایجادشده فضای کافی ندارد و جواب‌گوی این همه تاکسی نیست و خیلی‌ها تاکسی‌هاشون را خارج از محدودهٔ خط ویژه پارک می‌کنند. بنابراین ترجیح می‌دیم عبوری مسافر بزنیم تا درگیر ترافیک و شلوغی مرکز شهر نشیم و چون کلی باید تو ترافیک بمونیم و بنزین مصرف کنیم و دخل و خرجمون دیگه با هم نمی‌خونه.

طی مشاهدات میدانی و گفت‌وگو با گروهی از تاکسی‌داران مشخص شد به‌دلیل اینکه سطح پیاده‌راه سعدی شمالی و جنوبی سنگ‌فرش است، سطح زیر سنگ‌فرش باعث استهلاک سریع‌تر لاستیک ماشین‌های آنها می‌شود. گروهی از تاکسی‌داران در این زمینه می‌گفتند:

سنگ‌فرش برای ماها یک ضرر و طرح کاملاً اشتباهه. کار ما برعکس تمام جاهای دیگه‌س، اینجا مسیر ماشین‌رو شده پیاده‌رو و پیاده‌رو شده ماشین‌رو، یعنی سنگ‌فرش صاف مورد استفادهٔ عابران پیاده‌س و سطح زیر هم مورد استفادهٔ خودروهای شخصی و تاکسی‌ها شده. تو زمستون که سطح پیاده‌رو به‌دلیل برف و یخبندون لغزنده می‌شه، عابران به‌دلیل اینکه از سطح صاف استفاده می‌کنند، لیز می‌خورن و به زمین می‌افتند، ما هم لاستیک‌هامون رو از دست می‌دیم.

مصاحبه‌ها با تاکسی‌داران نشان داد پیاده‌راه‌سازی مسیرهای تردد خودروها را طولانی‌تر و پیچیده‌تر کرده است. محدودیت حرکت و مسیرهای مشخص برای تاکسی‌ها باعث افزایش

زمان سفر و مصرف سوخت شده است. با این حال، افزایش تقاضای مسافر به دلیل سهولت دسترسی به پیاده‌راه و جذابیت محیط شهری، درآمد کلی تاکسی‌داران را افزایش داده است. این گروه همچنین برخورد مثبت و حمایت نسبی مسئولان شهری و پلیس راهنمایی را تجربه کرده‌اند، هرچند تأکید کردند نظر آنان در طراحی و تصمیم‌گیری‌ها چندان شنیده نشده است.

مغازه‌داران و تغییرات در کسب‌وکار

مغازه‌داران تجربه کردند که فضای پیاده‌راه موجب تغییر رفتار مشتریان و نوع خرید آنان شده است. حضور مردم در پیاده‌راه بیشتر جنبه تفریحی و تجربه اجتماعی پیدا کرده و این امر موجب افزایش گردش در مغازه‌ها شده است. با این حال، محدودیت دسترسی خودروها و دشواری پارک باعث شده برخی مشتریان سستی کمتر مراجعه کنند. از نظر اقتصادی، این تغییر برای فروش کالاهای سبک و سوغاتی مفید بوده، اما برای کالاهای سنگین یا روزمره چالش ایجاد کرده و باعث افزایش بی‌عدالتی در فرصت‌های اقتصادی شده است.



شکل ۶. حضور موتورسواران در پیاده‌راه. منبع: نویسنده مسئول، تابستان ۱۴۰۳

موتورسواران و محدودیت حرکت

مصاحبه با موتورسواران نشان داد که این گروه در طراحی پیاده‌راه کمتر مدنظر قرار گرفته و محدودیت‌های تردد برای آنان افزایش یافته است (شکل ۶). بسته‌شدن خیابان‌ها و افزایش

شلوغی، مسیرهای فرعی و مراقبت دائمی از پیاده‌ها، فشار و خستگی فزاینده‌ای برای موتورسواران ایجاد کرده است. اگرچه موتورسواران توانسته‌اند جای خود را در فضا پیدا کنند، اما تجربهٔ آنان بیشتر با احساس دشواری، استرس و محدودیت همراه بوده است. آنان پیشنهاد کردند در طراحی‌های آینده مسیر اختصاصی موتورسیکلت لحاظ شود.

سالمندان و تجربهٔ دوگانه

طرح پیاده‌راه‌سازی در مرکز شهر ایلام توانسته به‌عنوان فضاهای اجتماعی برای سالمندان عمل کند (شکل ۷)، چون جایی است که آنها می‌توانند با دیگران دیدار کنند، با هم گفت‌وگو کنند و از فعالیت‌های گروهی مانند پیاده‌روی همراه دیگران لذت ببرند. بنابراین پیاده‌راه به‌عنوان محیطی آرام به بهبود شرایط روحی و روانی سالمندان کمک کرده است. به‌طور کلی، پیاده‌راه با ایجاد فضاهای امن، فعالیت‌های بدنی مفید و فرصت‌های اجتماعی، می‌تواند به بهبود کیفیت زندگی و رفاه سالمندان کمک کند. باین‌حال، به‌گفتهٔ بعضی شهروندان به‌دلیل سنگ‌فرش کردن، در فصل زمستان هنگام برف سطح پیاده‌رو لغزنده می‌شود و احتمال زمین‌خوردن و آسیب‌دیدن سالمندان و افراد کم سن و سال بالا می‌رود.



شکل ۷. دوره‌می سالمندان در پیاده‌راه. منبع: نویسندهٔ مسئول، تابستان ۱۴۰۳

داده‌ها نشان می‌دهد پیاده‌راه‌سازی، ضمن بهبود کیفیت فضایی و امنیت برای عابران پیاده و زنان، افزایش تعاملات اجتماعی و زیبایی شهری را به همراه داشته، اما تأثیرات متفاوت و گاه منفی بر گروه‌های اقتصادی فعال در خیابان ایجاد کرده است. تاکسی‌داران و مغازه‌داران با افزایش درآمد و فرصت‌های اجتماعی مواجه شده‌اند، اما با دشواری در تردد و محدودیت در دسترسی روبه‌رو هستند. موتورسواران و دست‌فروشان بیشترین فشار و محدودیت را تجربه کرده و احساس حاشیه‌نشینی و استرس مداوم دارند. این یافته‌ها بر ضرورت بازنگری در طراحی‌های شهری مشارکتی تأکید دارد که در آن علاوه بر عابران پیاده، گروه‌های اقتصادی غیررسمی و فعالان ترافیکی نیز در تصمیم‌گیری‌ها مدنظر قرار گیرند تا توازن میان زیباسازی و کارکرد اقتصادی و اجتماعی خیابان حفظ شود.

زیست شبانه در پیاده‌راه طالقانی

با تاریک شدن هوا و تعطیلی تدریجی مغازه‌ها و کسب‌وکارها پیاده‌راه طالقانی به تدریج خلوت می‌شود. بعد از غروب آفتاب، به تدریج حضور اجتماعی در پیاده‌راه به گروه‌های محدودی کاهش می‌یابد؛ عمدتاً جوانان و اغلب پسرانی که با موتور خود را به پیاده‌راه می‌رسانند به همراه دوستانشان روی نیمکت‌ها می‌نشینند، سیگار می‌کشند و مشغول گپ‌وگفت و شوخی هستند. در کنار آنها میتوان تعداد اندکی از زوج‌های جوان و خانواده‌هایی را دید که به صورت دسته‌جمعی در حال قدم‌زدن‌اند یا رهگذرانی که صرفاً از فضا عبور می‌کنند. حتی کافه‌ها، غذایه‌فروشی‌ها و دیگر فضاهای خدماتی نیز در این ساعات تعطیل می‌شوند؛ از این رو، شب‌ها با فقدان حیات اجتماعی و زیست شبانه در مرکز شهر روبه‌رو هستیم.

بر این اساس، می‌توان گفت شهر ایلام، دست‌کم در تجربه روزمره شهروندان، «شهر شب» نیست. در این میان، روایت‌هایی مشارکت‌کنندگان به‌خوبی نشان می‌دهد که کیفیت زیست شبانه بیش از آنکه وابسته به عناصر صرفاً کالبدی باشد، به حضور فعال مردم و تعاملات انسانی گره خورده است. فریده، یکی از مشارکت‌کنندگان پژوهش، در توصیف تجربه خود از پیاده‌راه می‌گوید:

وقتی مردم می‌آن و قدم می‌زنن، حرف می‌زنن، می‌خندن، اونجا یه زندگی و شور پیدا می‌کنه. نور چراغای خیابون هم که باشه، ترکیبش با صدای پای مردم و حرفاشون، دل آدمو

گرم می‌کنه. ولی اگه خلوت باشه و نور چراغا کم باشه، یه جور غمگینی می‌گیره فضای خیابون رو، آدم احساس تنهایی می‌کنه. پس حضور مردم خیلی مهمه، اونها هستن که خیابون رو زنده نگه می‌دارن، مخصوصا شب‌ها.

روایت فریده به‌خوبی نشان می‌دهد که حیات شبانه بیش از آنکه وابسته به عناصر کالبدی باشد، به حضور انسانی و کنش اجتماعی گره خورده است. داده‌های میدانی و مشاهدات مستقیم پژوهش نیز این روایت را تأیید می‌کند. نورپردازی ناکافی و پراکنده در پیاده‌راه باعث شده بخش‌هایی از فضا در تاریکی فرو بروند و همین امر، به‌ویژه برای زنان، حس ناامنی را تشدید کند. افزون‌براین، نبود امکانات پایه‌ای مانند سرویس‌های بهداشتی، محل‌های مناسب برای نشستن، و نقاط روشن و قابل دسترس، تجربهٔ حضور شبانه را برای شهروندان محدود و ناپایدار می‌سازد. با این حال، یافته‌ها نشان می‌دهد حتی تأمین نور کافی نیز در غیاب حضور فعال مردم به‌تنهایی نمی‌تواند کیفیت تجربهٔ فضایی شبانه را ارتقا دهد.

فضا، هویت و بازنمایی

فضاهای شهری نه‌تنها مکان‌های عبور و تردد هستند، بلکه صحنه‌ای برای بازتاب هویت‌های فردی، جمعی، قومیتی و جنسیتی محسوب می‌شوند. خیابان طالقانی در ایلام، با پروژهٔ پیاده‌راه‌سازی و سنگ‌فرش شدن می‌تواند فرصتی برای مشاهدهٔ تعامل میان فرهنگ مردم آن، رفتار شهروندان و مدیریت شهری فراهم آورد. مشاهدات میدانی و روایت‌های مشارکت‌کنندگان نشان می‌دهد تجربهٔ افراد از این فضا متنوع و متأثر از عوامل اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و ساختاری است. تحلیل مصاحبه‌ها نشان می‌دهد هماهنگی خیابان با فرهنگ ایلام محدود و گاهی متناقض است. پیاده‌راه مدرن و طراحی آن در برخی نقاط از هویت مردم ایلام فاصله گرفته و توجه کافی به عناصر فرهنگی، معماری و هنری بومی نشده است. تنها برخی عناصر مانند فروشگاه‌های صنایع دستی، دست‌فروشان که گیاهان محلی ارائه می‌دهند، مجسمهٔ زن کرد در ضلع شرقی پیاده‌راه (شکل ۸) و تعدادی نقاشی روی دیوارهایی که در مسیر پیاده‌راه و روبه‌روی فرمانداری قرار دارند تا حدودی بازتابی از هویت فرهنگی ایلام هستند. مشارکت‌کنندگان به این موضوع اشاره دارند که امکان ابراز «خود واقعی‌شان» در این فضا محدود است، زیرا فضای مدرن و طراحی استاندارد غالب، افراد را از حضور با لباس

و پوشش کردی دور می‌کند. نگاه‌ها و قضاوت‌های فرهنگی گاه موجب ایجاد فشار اجتماعی شده و تنوع رفتار و پوشش، به‌ویژه برای زنان و گروه‌های سنی مختلف، محدود می‌شود. با این حال، برخی مشارکت‌کنندگان امکان ابراز سبک زندگی ساده، خرید از مغازه‌های محلی و حضور در فضاهای جمعی را فرصتی برای تعامل و حضور فرهنگی می‌دانند.



شکل ۸. مجسمه زن کرد در پیاده‌راه طالقانی. منبع: نویسنده مسئول، ۱۴۰۳

تنش‌ها، تضادها و مقاومت‌ها

تنش‌ها و مقاومت‌های شکل‌گرفته در فضای پیاده‌راه طالقانی، یکی از پیامدهای مهم مداخله کالبدی ناشی از پیاده‌راه‌سازی هستند.

مشاهدات میدانی و داده‌های مصاحبه‌ای نشان می‌دهد بهره‌مندی از این فضا برای گروه‌های مختلف شهروندان یکسان نیست و محدودیت‌ها و تضادهای متعددی وجود دارد. یکی از مسائل کلیدی، بهره‌مندی نابرابر شهروندان از فضای پیاده‌راه است. وضعیت اقتصادی و اجتماعی نقش مهمی در این زمینه دارد. افرادی که توان مالی بالاتری دارند، قادرند از امکانات رفاهی، کافه‌ها و فروشگاه‌های موجود در پیاده‌راه به‌صورت کامل استفاده کنند و تجربه راحت‌تر و دل‌پذیرتری داشته باشند. درمقابل، گروه‌هایی با توان مالی کمتر، دسترسی محدودتری دارند و حتی تجربه قدم‌زدن در این فضا برایشان ناخوشایند است.

علاوه بر آن، افراد دارای مشکلات جسمی یا حرکتی و کودکان، به دلیل نبود امکانات مناسب مانند صندلی‌ها یا فضای بازی، کمتر می‌توانند از این فضا بهره‌مند شوند. همچنین افرادی که لباس کُردی دارند، ممکن است با نگاه‌های قضاوت‌گر مواجه شوند و حس راحتی کمتری داشته باشند. بنابراین، بهره‌مندی از این فضا تابع عوامل متنوعی از جمله سن، وضعیت مالی، فرهنگ و نگرش جامعه است و نمی‌توان انتظار داشت همه به یک میزان از آن استفاده کنند.

داده‌های حاصل از مشاهده و مصاحبه نشان می‌دهد چند نوع تنش عمده در این فضا قابل مشاهده است. نخست، تنش‌های اجتماعی و فرهنگی است که معمولاً ناشی از تفاوت سبک زندگی، پوشش و رفتار افراد است. افرادی که متفاوت ظاهر می‌شوند یا رفتارشان با عرف محلی هم‌خوانی ندارد، ممکن است با نگاه‌های قضاوت‌گر یا گفتارهای ناخوشایند مواجه شوند. دوم، تنش‌های ناشی از ازدحام جمعیت و شلوغی فضا است؛ این امر گاهی باعث برخوردهای جزئی بین عابران، گاه اختلاف نظر بین دست‌فروشان و کسبه، و گاه بگومگوهای کوتاه می‌شود. سوم، تنش‌های مرتبط با حضور موتورسواران است؛ ورود موتور به پیاده‌راه موجب اضطراب عابران، کاهش حس امنیت و ایجاد خطر برای کاربران می‌شود. محسن، ۵۵ساله و کاسب خیابان طالقانی، در گفت‌وگوی خود به این وضعیت اشاره می‌کند: «تنش بین کسبه و دست‌فروش‌ها، بین موتورسوارها و عابرین پیاده، و حتی بین بعضی مشتری‌ها دیده می‌شه. مثلاً یه بار موتورسواری با عجله اومد و یه بیچه نزدیک مغازه من رو ترسوند. این مسائل باعث شده مردم بعضی وقت‌ها عصبانی و ناراحت باشن».

یکی از محورهای مهم دیگر، تأثیر حضور دست‌فروشان بر کیفیت فضا است. اکبر، یکی دیگر از کسبه، به تنش میان مغازه‌داران و دست‌فروشان اشاره می‌کند و می‌گوید برخی مغازه‌داران از حضور دست‌فروشان و تجمعات ناراضی‌اند، زیرا معتقدند این حضور باعث کاهش مشتری، افزایش شلوغی و آلودگی فضا می‌شود. به گفتهٔ او، گروه‌هایی مانند سالمندان نیز در این شرایط کمتر احساس راحتی می‌کنند، چون فضای کافی برای نشستن و استراحت وجود ندارد. در تکمیل این دیدگاه، برخی مشارکت‌کنندگان تأکید می‌کنند: «حضور دست‌فروشان گاهی باعث شده فضا شلوغ و نامرتب شود، چون جای مناسبی ندارند و گاهی جلوی مغازه‌ها را می‌گیرند».

ادراک و ارزیابی شهروندان از مداخله پیاده‌راه‌سازی

تجربه زیسته شهروندان در پیاده‌راه طالقانی، بازتابی از فرصت‌ها، محدودیت‌ها و چالش‌های اجتماعی-فرهنگی فضا است. مشارکت‌کنندگان چند محور اصلی برای بهبود فضا مطرح کردند. نخست، ایجاد امکانات رفاهی و دسترسی برای تمامی اقشار جامعه، شامل سالمندان، کودکان و افراد دارای محدودیت حرکتی. این موارد شامل مسیرهای ایمن و مشخص برای عبور، نصب نیمکت و سایه‌بان، فضاهای سبز و آب‌سردکن‌ها است تا استفاده از فضا راحت‌تر و دل‌پذیرتر شود. دوم، مدیریت حضور دست‌فروشان و موتورسواران، با تعیین مکان‌های مشخص برای فروشندگان و محدودکردن یا ممنوعیت ورود موتورسواران، به منظور ارتقای امنیت و کاهش مزاحمت‌ها. سوم، توسعه امکانات فرهنگی و اجتماعی مانند غرفه‌های نمایش محصولات محلی، فضاهای بازی کودکان و برگزاری برنامه‌های هنری، که باعث افزایش تعامل اجتماعی و تقویت هویت فرهنگی ایلام می‌شود. همچنین تاکید شد که فرهنگ‌سازی و اطلاع‌رسانی درباره احترام به حقوق دیگران و حفظ پاکیزگی محیط، نقش مهمی در کیفیت تجربه شهری دارد.

براساس داده‌های میدانی و نظرات مشارکت‌کنندگان، پیاده‌راه‌سازی خیابان طالقانی تأثیرات مثبتی به همراه داشته است. عدم ورود خودروها، افزایش ایمنی و آرامش، زیباسازی محیط با سنگ‌فرش‌ها، نورپردازی و فضای سبز، و رونق کسب‌وکارهای محلی از جمله دستاوردهای مثبت پروژه هستند. مشارکت‌کنندگان به این موضوع اشاره دارند که این فضا امکان تعامل اجتماعی، خرید راحت‌تر و تجربه پیاده‌روی دل‌پذیر را فراهم کرده است. با این حال، مشکلاتی همچون پابرجاست؛ از جمله حضور نامنظم دست‌فروشان، مزاحمت موتورسواران، قضاوت‌های فرهنگی و محدودیت‌هایی برای گروه‌های کم‌توان یا سالمندان. بنابراین، موفقیت پروژه نسبی است و برای بهره‌برداری برابر و کیفیت بالاتر نیاز به مدیریت دقیق‌تر و فرهنگ‌سازی بیشتر وجود دارد.

نتیجه‌گیری

نتایج این تحقیق نشان می‌دهد پروژه پیاده‌راه‌سازی خیابان طالقانی ایلام توانسته است تحولات معناداری در تجربه فضایی و الگوهای تعامل شهری ایجاد کند، هرچند این تحولات با چالش‌ها و محدودیت‌هایی همراه بوده است. پیش از اجرای پروژه، خیابان عمدتاً فضایی

عبوری و پرشتاب بود که در آن اولویت با حرکت خودروها و دسترسی سریع به مغازه‌ها قرار داشت. کمبود امکانات رفاهی، خطرهای ترافیکی و فقدان فضاهای جمعی، حضور شهروندان را به تجربه‌ای گذرا و حداقلی محدود می‌کرد.

پس از اجرای طرح پیاده‌راه‌سازی، تجربهٔ زیستهٔ شهروندان به‌طور محسوسی تغییر یافته است. سنگ‌فرش، نورپردازی و شکل‌گیری و گسترش فعالیت‌های خدماتی جدید، امکان حضور حسی و بدنی در فضا را فراهم کرده و خیابان را از یک مسیر صرفاً عبوری به فضایی برای قدم‌زدن، پرسه‌زنی، توقف و تجربه زندگی شهری تبدیل کرده است. این یافته‌ها با نتایج پژوهش‌های خارجی، به‌ویژه دیدگاه‌های جان گهل (۲۰۱۱) دربارهٔ نقش فضاهای پیاده‌محور در تقویت زندگی اجتماعی و کیفیت تجربهٔ شهری هم‌خوانی دارد. مشابه نتایج وود و گلسون (۲۰۰۹)، پیاده‌راه طالقانی نیز ظرفیت ارتقای تعاملات اجتماعی و تشویق به حضور فعال شهروندان را نشان می‌دهد. با این حال، یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد بهره‌مندی از این فضا برای همهٔ گروه‌های اجتماعی یکسان نیست. کودکان و افراد کم‌توان همچنان با محدودیت‌های دسترسی و راحتی مواجه‌اند. این نتیجه، هم‌سو با یافته‌های جعفرزاده‌پور (۱۳۸۹) و زنگنه‌شهرکی و همکاران (۱۳۹۷) است و نشان می‌دهد پیاده‌راه‌سازی لزوماً به تحقق عدالت فضایی منجر نمی‌شود، مگر آنکه به نیازهای گروه‌های متنوع اجتماعی توجه شود.

در حوزهٔ تعاملات اجتماعی، افزایش حضور پیاده‌ها، طولانی‌تر شدن زمان توقف و تنوع فعالیت‌های شهری، خیابان طالقانی را به فضایی مناسب تبدیل کرده است. این یافته‌ها با نتایج پژوهش‌های داخلی دربارهٔ پیاده‌راه‌های چهارباغ اصفهان، کرج و شیراز (سالاری‌پور و بهشتی‌زاده، ۱۴۰۳؛ تمرآبادی و همکاران، ۱۴۰۳؛ رنجبر و پیوسته‌گر، ۱۴۰۲) هم‌سو است که بر نقش پیاده‌راه‌ها در تقویت تعاملات چهره‌به‌چهره و حس مکان تأکید دارند. با این حال، این پژوهش نشان می‌دهد این تعاملات همواره پایدار و فراگیر نیستند و عواملی چون شلوغی، حضور موتورسواران و تعارض منافع میان گروه‌های مختلف می‌تواند کیفیت تجربهٔ فضایی را تضعیف کند؛ نکته‌ای که در بسیاری از مطالعات کمی، کمتر مورد توجه قرار گرفته است.

تحلیل هویت، بازنمایی و تنش‌های فضایی نشان می‌دهد اگرچه خیابان طالقانی به‌عنوان یک فضای شهری مدرن بازتعریف شده، اما بیوند آن با هویت محلی ضعیف و ناپایدار است. این یافته تاحدی با نتایج برغم‌دی و محقق‌منتظری (۱۳۹۹) دربارهٔ خیابان لاله‌زار هم‌خوانی

دارد؛ جایی که پیاده‌راه‌سازی بدون توجه عمیق به زمینه فرهنگی، با خطر تهی شدن معنا و بازتولید نگاه‌های قضاوت‌گرانه همراه می‌شود. در پژوهش حاضر، فشارهای اجتماعی، نگاه‌های قضاوت‌گرانه و محدودیت‌های فرهنگی، به‌ویژه برای برخی گروه‌ها، همچنان بخشی از تجربه زیسته فضا را شکل می‌دهد. در مجموع، نتایج این تحقیق ضمن تأیید بسیاری از یافته‌های پژوهش‌های پیشین داخلی و خارجی درباره ظرفیت‌های پیاده‌راه‌سازی در ارتقای کیفیت فضایی و تعاملات اجتماعی نشان می‌دهد تحقق کامل این اهداف نیازمند توجه هم‌زمان به ابعاد کالبدی، اجتماعی، فرهنگی و مدیریتی است. برخلاف برخی مطالعات که بر موفقیت کلی پروژه‌های پیاده‌راه‌سازی تأکید دارند، این پژوهش با رویکرد مردم‌نگارانه نشان می‌دهد فضاهای پیاده هم‌زمان می‌توانند محل زندگی اجتماعی، تنش، مقاومت و نابرابری باشند. از این رو، پیاده‌راه‌سازی زمانی به فضایی انسانی و پایدار تبدیل می‌شود که نه تنها طراحی فیزیکی، بلکه تجربه زیسته، عدالت اجتماعی و مشارکت واقعی شهروندان در مدیریت و برنامه‌ریزی آن مورد توجه قرار گیرد. براساس یافته‌ها، پیشنهاد می‌شود:

- فضای باز، سنگ‌فرش و فضای سبز حفظ شود تا امنیت و کیفیت بصری فضا تأمین شود.
- مدیریت حضور دست‌فروشان و موتورسواران با مکان‌های مشخص و قوانین روشن تقویت شود.
- امکانات رفاهی و فرهنگی گسترش یابد تا تجربه زیسته شهروندان غنی‌تر شود.
- فرهنگ‌سازی اجتماعی برای رعایت حقوق دیگران، احترام متقابل و حفظ پاکیزگی محیط، تقویت شود.
- توجه ویژه به سالمندان، کودکان و گروه‌های کم‌توان در طراحی مسیرها، محل‌های نشستن و امکانات رفاهی انجام شود.
- بهبود روشنایی و نورپردازی گسترده: پوشش کامل پیاده‌راه با نور کافی و طراحی روشنایی متناسب با امنیت و آرامش کاربران.
- افزایش نظارت و کنترل شبانه: حضور نیروهای انتظامی به‌صورت مستمر و نصب دوربین‌های مداربسته در نقاط حساس.
- شهروندان بر افزایش نورپردازی، نصب تجهیزات رفاهی مانند چتر روی صندلی‌ها و اختصاص فضایی مشخص به دست‌فروشان به‌منظور نظم‌دهی و بهبود تجربه رفت‌وآمد

تأکید کرده‌اند. این اقدامات می‌تواند تجربهٔ فضایی امن‌تر، منظم‌تر و دل‌پذیرتر برای همهٔ کاربران پیاده‌راه فراهم کند و تعادل میان فعالیت‌های تجاری، تعامل اجتماعی و امنیت فضا را بهبود دهد.

منابع

- ادریسی، افسانه و مرجان شجاعی (۱۳۹۱). بررسی عوامل موثر بر مشارکت اجتماعی ساکنین در تحقق طرح‌های توسعه شهری - نمونه موردی: پیاده‌راه‌سازی حوزهٔ تاریخی شهر تهران منطقه ۱۲، *برنامه‌ریزی رفاه و توسعه اجتماعی*، ۳(۱۳)، ۱۱۵-۱۵۸.
- آروین، محمود؛ فرجی، امین و مهسا قانع (۱۳۹۷). ارزیابی ابعاد سرزندگی در پیاده‌راه‌های شهری از دیدگاه شهروندان (مورد مطالعه: پیاده‌راه فرهنگی رشت)، *توسعهٔ محلی (روستایی-شهری)*، ۱۰(۲)، ۲۷۶-۲۵۳.
- انگلس، دیوید (۱۳۹۱). *فرهنگ و زندگی روزمره*، مترجم: علیرضا مرادی، تهران: تیسرا.
- برغمندی، هادی و معصومه محقق منتظری (۱۳۹۹). تأثیرات اجتماعی سامان دهی خیابان‌های دارای ارزش فرهنگی و تاریخی (مطالعه موردی خیابان لاله زار)، *برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای*، ۵(۱۴)، ۱۱۳-۱۴۰.
- جعفرزاده پور، فروزنده (۱۳۸۹). *طرح ارزیابی آثار اجتماعی و فرهنگی پروژه پیاده‌روسازی منطقه ۴ شهرداری تهران*. کارفرما: شهرداری منطقه ۱ تهران.
- جهانی دولت آباد، اسماعیل و رحمان جهانی دولت آباد (۱۴۰۰). ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث پیاده‌راه در بلوار امام زاده حسن کرج، *ارزیابی تأثیرات اجتماعی*، ۴(۱)، ۴۵-۱۱.
- حسینی، علی؛ عباس نژاد جلوگیر، محسن؛ اخوان انوری، امیررضا و سیدعلی اکبر سجادی (۱۴۰۰). تحلیل شاخص‌های پیاده‌مداری در بخش مرکزی شهرها (مورد مطالعه: پیاده‌راه صف (سپهسالار) و خیابان سی تیر شهر تهران)، *پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری*، ۹(۲)، ۳۳۵-۳۵۹.
- حیدری تمرآبادی، مینا؛ فصیحی، حبیب اله و تاج الدین کرمی (۱۴۰۳). ارزیابی عناصر سرزندگی فضا در پیاده‌راه جهانشهر کرج، *برنامه‌ریزی فضایی*، ۱۴(۲)، ۱-۳۰.
- رنجبر، سارا و یعقوب پیوسته گر (۱۴۰۲). تبیین اثرات پیاده‌راه شهری بر تقویت حس مکان، سرزندگی و ارتقاء خاطرات جمعی شهروندان (مطالعهٔ موردی پیاده‌راه‌های مناطق شش و هشت شهر شیراز)، *برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، ۲۷(۱)، ۱۶۵-۱۸۸.

زنگنه شهرکی، سعید، حمیدی، اکبر و مهدی حسین‌پور (۱۳۹۷). ارزیابی تأثیرات اجتماعی پیاده‌راه‌ها بر شهروندان در بافت‌های قدیمی (مطالعه موردی: پیاده‌راه خیام جنوبی شهر ارومیه). *پژوهش‌های جغرافیایی برنامه‌ریزی شهری*، ۶(۲)، ۲۳۷-۲۶۴.

سالاری‌پور، علی اکبر و ذبیح‌اله بهشتی (۱۴۰۳). بررسی تأثیر کیفیت مکان‌های سوم بر میزان سرزندگی فضاهای شهری (موردپژوهی: پیاده‌راه چهارباغ عباسی اصفهان). *جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری*، ۲۸(۹۰)، ۶۳-۸۷.

شماعی، علی و سعید یوسفی (۱۳۹۶). ارزیابی طرح‌های توسعه شهری از دیدگاه شهروندان مورد مطالعه: پیاده‌راه‌سازی خیابان سلمان فارسی اهواز. *جغرافیا*، ۱۵(۵۳)، ۱۱۲-۱۳۲.

شیخ حسینی، حسین؛ مرادی‌فر، امیر و بهناز پورخداداد (۱۴۰۰). ارزیابی اثرات پیاده‌راه‌سازی بر بهبود ارتباطات و تعاملات اجتماعی شهروندان، مورد مطالعه: پیاده‌راه شهر رشت. *پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری*، ۱۲(۳)، ۱۲-۳۸.

غیابی، محمد مسعود و منصور منصوری (۱۳۹۹). نقش پیاده‌راه‌های شهری در ارتقای کیفیت محیط شهری از دیدگاه شهروندان (نمونه موردی: پیاده‌راه طالقانی شهر ایلام). *فرهنگ ایلام*، ۲۱(۶۹)، ۱۸۸-۲۰۵.

فکوهی، ناصر (۱۳۸۵). *انسان‌شناسی شهری*، تهران: نشر نی.

فلاحی، ایمان (۱۴۰۱). تأثیر نورپردازی در افزایش پیاده‌مداری و برقراری تعاملات اجتماعی (مورد مطالعه: خیابان طالقانی شهر اهواز). *جغرافیا و روابط انسانی*، ۵(۱)، ۱۱۳-۱۳۸.

فنی، زهره و لیلا احمدی (۱۳۹۹). زنان و جست‌جوی حق به شهر در پیاده‌راه‌های جنسیتی (مورد مطالعه: منطقه ۶ شهرداری تهران). *توسعه اجتماعی*، ۱۵(۱)، ۷۱-۱۰۰.

کرمی، اسلام و فرانک عدلی‌فر (۱۳۹۸). امنیت و پایداری اجتماعی در پیاده‌راه‌ها (نمونه موردی: پیاده‌راه عالی قاپو اردبیل). *جامعه‌شناسی سیاسی ایران*، ۲(۳)، ۲۶۶-۲۷۷.

میرزایی، خلیل و احمد محمدزکی (۱۳۹۵). ارزیابی آثار اجتماعی پیاده‌راه سازی خیابان ۱۵ خرداد واقع در منطقه ۱۲ شهرداری تهران (فاز دوم). *پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، ۷(۲۴)، ۱۲۱-۱۴۲.

Carmona, M. (2003). *Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. New York: Routledge.

Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, D.C.: Island Press.

Glasson, J., and Wood, G. (2009). *Urban Regeneration and Impact Assessment for Social Sustainability, Impact Assessment and Project Appraisal*, Vol. 27, No. 4, PP. 283-290.

Klau-Hass (1993). Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing a review of the evidence from Germany and the UK. *Transport Policy*, 1(1), 21-31.

Rauterkus, S. Y., and Miller, N. (2011). Residential land values and walkability. *Journal of Sustainable Real Estate*, 3(1), 23-43.

Sennett, R. (2019). *Building and Dwelling: Ethics for the City*. Farrar, Straus and Giroux.

Whyte, W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Project for Public Spaces.