

# کنکاشی در مطالعه نظام‌مند زندگی جمعی در فضای شهری

## موردکاوی: پیاده‌راه هفده شهریور تهران

رسول حق‌بیان

کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران.

محمد صالح شکوهی بیدهندی\*

استادیار دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران.

تاریخ دریافت: ۹۷/۰۷/۰۲

تاریخ پذیرش: ۹۷/۱۱/۰۵

تاریخ قرارگیری روی سایت: ۹۷/۱۲/۲۲

چکیده | پیشرفت روزافزون تکنولوژی باعث کاهش نیاز شهروندان به خرید، کار و حتی تعاملات اجتماعی در فضای شهری شده است. این امر موجب افزایش قدرت انتخاب افراد برای حضور یا عدم حضور در فضای جمعی شده و در نتیجه کیفیت فضاهای جمعی اهمیتی دوچندان یافته است. در این چهارچوب، هدف از بررسی وضعیت زندگی جمعی این است که با تمرکز بر زندگی جاری و روزمره فضای شهری، عوامل تأثیرگذار بر زندگی جمعی استخراج شده و به تأمین فضای شهری مطلوب برای حضور اقشار اجتماعی گوناگون کمک شود. در این راستا، محدوده طرح پیاده‌راه هفده شهریور شهر تهران انتخاب شده است؛ زیرا با وجود برنامه‌ریزی برای افراد پیاده، نتوانسته فضای دعوت‌پذیر و مورد میل شهروندان را فراهم کند. پژوهش حاضر با تأکید بر اندیشه‌های یان گل، از ابزارهای مطالعاتی گردآوری شده توسط او شامل شمارش، تبدیل اطلاعات به نقشه، ردیابی، پیاده‌روی آزمایشی و یادداشت‌های روزانه، جهت تحلیل وضعیت زندگی محدوده استفاده کرده است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که محدوده مورد مطالعه به جز هنگام عصر، وضعیت زندگی جمعی مناسبی ندارد که عامل اصلی آن نبود فعالیت‌های شفاف، جذاب، پویا و متنوع در محور است. بنابراین فضاهای رهاشده و با نظارت اجتماعی کم در این قسمت به وجود آمده است. این فضاها موجب شکل‌گیری عملکردهای ناخواسته و برنامه‌ریزی نشده‌ای مثل پارک وسایل نقلیه یا فعالیت‌های نابه‌نجار اجتماعی شده است که با پیشینه و پتانسیل‌های زمینه‌ای فضا ارتباط دارد. این وضعیت با تغییر بافت اجتماعی استفاده‌کنندگان به سمت افراد ناسالم، بیگانه و خاص، باعث کاهش بیشتر کیفیت محیط به ویژه از لحاظ امنیت روانی شده و حضور افرادی چون زنان و کودکان را کاهش داده است.

واژگان کلیدی | زندگی جمعی، فضای شهری، پیاده‌راه، محور هفده شهریور تهران.

امنیّت و پایداری شهر شود (Gehl, 2010). بنابراین لازم است فضاهای شهری با نیاز کنونی مردمی که در حال تغییر فعالیت‌های خود از فعالیت‌های ضروری به انتخابی هستند، همراه شود (Gehl & Matan, 2009). فعالیت‌های انتخابی مردم در فضای شهری وابسته به کیفیت محیط است (Gehl, 1987). هر چقدر محیط بتواند به سمت پیاده‌مداری (Matan & Newman, 2012) و ایجاد مکانی مناسب برای مردم برود، زندگی جمعی تقویت می‌شود. این امر نیازمند اولویت قرار دادن زندگی نسبت به فرم و فضا است و مطالعه نظام‌مند و روشمند زندگی در فضای

مقدمه | پیشرفت تکنولوژی با پیدایش وسایلی نظیر خودرو، تلویزیون، یخچال، تلفن، کامپیوتر و اینترنت سبب کاهش نیاز به حضور افراد در فضاهای شهری برای خرید، تفریح، کار و حتی تعاملات اجتماعی شده است (Hampton, Goulet & Albanesius, 2015) به طوری که امروزه شاهد روند روبه‌رشد زندگی خصوصی هستیم. این در حالی است که زندگی جمعی می‌تواند باعث افزایش سرزندگی، سلامتی،

\* نویسنده مسئول : shokouhi@iust.ac.ir

شماره تماس: ۰۹۱۲۵۴۷۰۶۰۸

شهری از ملزومات آن است.

بود (Mahmoudi Farahani & Lozanovska, 2015: 178). در این دوره مطالعات زندگی جمعی توسط محققانی مثل جین جیکوبز<sup>۲</sup> (۱۹۶۱)، یان گل (۱۹۷۱) و ویلیام وایت<sup>۳</sup> (۱۹۸۰) آغاز شد (Gehl & Svarre, 2013: 2-3). در این بین گل، در حرکت تدریجی این دانش از حیطة نظری به عرصه عملی و اجرایی نقش اساسی داشته که نمود آن در شهرهای مهم دنیا همچون کپنهاگ، نیویورک و ملبورن دیده می‌شود. از نظر گل، دغدغه اساسی برنامه‌ریزی شهری باید به جای هدف‌گذاری برنامه‌های بلندپروازانه، متمرکز بر زندگی روزمره‌ای باشد که در خیابان جریان دارد (Matan, 2011: 244). او زندگی جمعی را چگونگی استفاده مردم از فضاهای عمومی تعریف می‌کند (Lutt, 2015: 1). زندگی جمعی، همه فعالیت‌های رایج مردم در فضای شهری مانند پیاده‌روی، ایستادن، نشستن، تماشا کردن مغازه‌ها، ورزش کردن، ملاقات و گفت‌وگو، بازی کردن بچه‌ها، تفریح و کسب‌وکار خیابانی را در برمی‌گیرد (Gehl, 2010: 19). زندگی جمعی دائماً در حال تغییر است و این موضوع شناخت آن را سخت می‌کند. به علاوه، طراحی، جنسیت، سن، منابع مالی، فرهنگ و بسیاری از عوامل دیگر، نحوه استفاده از فضای عمومی را تعیین می‌کنند (Gehl & Svarre, 2013: 2).

با وجود اهمیت مطالعه زندگی جمعی، کمبود انجام چنین مطالعاتی در فضاهای شهری ایران و از جمله پیاده‌راه‌ها مشهود است. به بیانی دیگر، اگرچه پیاده‌مداری در فضاهای شهری ایران با الگوبرداری از کشورهای پیشرفته و ایجاد عناصری نظیر پیاده‌راه‌ها رواج یافته، اما مطالعه زندگی افراد پیاده در چنین فضاهایی همانند کشورهای غربی چندان جدی گرفته نشده است. این در حالی است که لازمه حیات پایدار این فضاها، مطالعاتی از این دست و پایش‌های مداوم است. در این راستا، محدوده پیاده‌راه هفده شهریور تهران که با وجود برنامه‌ریزی برای افراد پیاده نتوانسته فضای دعوت‌پذیر و مورد میل شهروندان را فراهم نماید، به عنوان مورد پژوهشی انتخاب شده است. پژوهش حاضر در پی آن است که با مطالعه نظام‌مند و روشمند وضعیت زندگی جمعی در محدوده طرح پیاده‌راه هفده شهریور شهر تهران با تأکید بر اندیشه‌های یان گل<sup>۴</sup>، به دو سؤال پاسخ دهد: ۱. وضعیت زندگی جمعی در این محور چگونه است؟ ۲. چه موانع و فرصت‌هایی در جهت بهبود وضعیت زندگی جمعی در این منطقه وجود دارد؟

### پیشینه و چیستی زندگی جمعی

فضای شهری مناسب برای زندگی جمعی  
فضاهای شهری مناسب برای زندگی جمعی، باید همه‌شمول باشند تا استفاده از آنها، برای همه اعضای جامعه آسان و لذت‌بخش شود (Burton & Mitchell, 2006: 4). این بدین

شروع مطالعات زندگی جمعی به دهه ۱۹۶۰ میلادی برمی‌گردد؛ زمانی که انتقادات در مخالفت با معماری و شهرسازی مدرن، به خاطر غفلت از نیازهای اجتماعی و به حاشیه راندن تعاملات اجتماعی به اوج خود رسیده

جدول ۱: عوامل تقویت‌کننده زندگی جمعی در ابعاد گوناگون تشکیل‌دهنده محیط، مأخذ: نگارندگان برگرفته از: (Aelbrecht, 2010: 118; Southworth, 2014; Sellers, 2013; Gehl & Svarre, 2013; Mehta, 2007: 184; Neary, Symes & Brown, 1994: 291-292; Burton & Mitchell, 2006: 4; Mahmoudi Farahani & Lozanovska, 2015: 634). (229)

معیار	بُعد
۱. فرصت‌هایی جهت راحت‌نشستن ۲. مکان‌هایی برای تجمع ۳. فضای بازی برای کودکان و ورزش ۴. بسترهایی برای مشاهده رویدادهای شهری ۵. مکان‌هایی جهت برگزاری فعالیت‌های هنری ۶. فضاهایی با کیفیت مناسب از لحاظ روشنایی ۷. تجهیز و نگهداری مناسب فضا	فضای جمعی
۱. فعالیت‌های اختیاری (تأکید بر فعالیت‌هایی برای اوقات فراغت) ۲. لبه نرم ۳. لبه فعال ۴. کاربری زمین مختلط ۵. تنوع فعالیت‌های تجاری	فعالیت
۱. مسیرهای متصل‌کننده مقصدهای مهم ۲. دسترسی آسان پیاده ۳. بهبود شرایط دوچرخه‌سواری ۴. بهبود پیاده‌روها ۵. ایجاد سلسله‌مراتب مناسب ۶. ایمنی پیاده در برابر سواره ۷. نبود مانع در مسیر پیاده‌روی	دسترسی
۱. تراکم بیشتر ۲. توسعه مقیاس انسانی ۳. موقعیت و طراحی ورودی‌های ساختمان ۴. وجود منظره جالب برای ایستادن و ماندن ۵. دید شفاف ۶. زمینه بصری غنی	فیزیکی - بصری
۱. جذابیت‌های محیطی همه‌شمول از لحاظ اجتماعی ۲. کم‌شدن جرم و جنایت ۳. اطمینان از حضور افراد در طول شبانه‌روز ۴. در نظر گرفته شدن گروه‌های آسیب‌پذیرتر مانند زنان، کودکان و سالم‌خورده‌ها.	اجتماعی
۱. سرسبزی ۲. کیفیت مناسب هوا ۳. نبود آلودگی صوتی ۴. بهره‌گیری از عنصر آب ۵. درختان و چشم‌انداز نرم ۶. وجود سایه ۷. جلوگیری از تجربه‌های حس ناخوشایند محیط خارجی مانند برف، سرما، گرما، گرد و غبار.	زیست محیطی

پرسش سؤالاتی از کاربران فضا، درباره مسائل روبرو شده در پیاده‌روی آزمایشی همراه بود.

بعد از شناخت پایه محیطی، در مرحله دوم و اصلی پژوهش، برداشت میدانی و ثبت زندگی جمعی در ۱۰ روز از اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۶ از صبح تا غروب با محوریت افراد پیاده استفاده‌کننده از فضا به عمل آمد. به دلیل وجود روزهای بارانی یا رویدادهای سیاسی که رفتار و زندگی جمعی را تحت تأثیر خود قرار می‌داد، برداشت میدانی در ۱۰ روز متوالی انجام نشد. برداشت زندگی جمعی با بهره‌گیری از جعبه ابزار مشاهده مستقیم و نظام‌مند زندگی جمعی یان گل شامل شمارش (تعداد افراد و فعالیت‌ها)، تبدیل به نقشه‌کردن (تعداد، نوع و مکان فعالیت مردم با استفاده از علامت‌گذاری‌های اختصاری)، ردگیری (فعالیت‌های انجام‌شده در زمان‌های عدم حضور پژوهشگر)، عکس‌برداری و یادداشت روزانه انجام شده که متناسب با هدف و امکانات پژوهش و خصوصیات محدوده تعیین شده است. در این مرحله، برای سهولت و بهبود کیفیت کار، محدوده مورد مطالعه بر حسب خصوصیات قسمت‌های مختلف به هفت سکانس تقسیم شد.

در مرحله سوم نیز صحت یافته‌های زندگی جمعی و دلایل اصلی بروز آنها بررسی شد. این بررسی با کمک مشاهدات و تجربیات محیطی نگارندگان در روزهای دیگر (غیر از ۱۰ روز برداشت زندگی جمعی)، اظهارات استفاده‌کنندگان فضا، مبانی نظری و استدلال‌های منطقی نگارندگان انجام شد. بدین ترتیب این پژوهش علاوه بر تعیین وضعیت موجود زندگی جمعی، عوامل تقویت‌کننده و تضعیف‌کننده زندگی جمعی در محدوده را مشخص کرد تا امکان تدوین برنامه‌هایی جهت کاهش مسائل و افزایش ظرفیت‌های محیط به منظور بهبود وضعیت زندگی جمعی در محدوده فراهم شود.

### بررسی وضعیت زندگی جمعی در محدوده

محور هفده شهریور در بافت مرکزی شهر تهران، با لبه تجاری و بافت غالب مسکونی، بین دو گره مهم عملکردی و تاریخی یعنی میدان شهدا و میدان امام حسین (ع)، با حجم زیاد سواره و پیاده واقع شده است (تصویر ۱). در سال ۱۳۹۱، شهرداری شهر تهران، در راستای مقابله با خودرومداری و مزاحمت وسایل نقلیه، در کنار توجه به سابقه فرهنگی و تاریخی محدوده، تصمیم به احداث پیاده‌راه با چشم‌انداز فرهنگی - آئینی کرد. اما پس از اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی، کیفیت زندگی در فضای محور، مطلوبیت و رضایت‌بخشی کمی برای استفاده‌کنندگان در پی داشت. در نتیجه پس

معنی نیست که یک محیط باید به همه افراد خدمات دهد، اما گروه‌های خاصی مانند سالمندان، زنان و کودکان نباید با سیاست‌های آشکار و یا غیرمستقیم، از حضور در فضا محروم شوند (Neary, Symes & Brown, 1994: 291-292). کیفیت‌هایی که برای تقویت زندگی جمعی در فضاهای عمومی شهری در نظر گرفته می‌شوند، عواملی را شامل می‌شوند که استفاده‌کنندگان فضا را به پیاده‌روی یا مشغول‌شدن به فعالیت‌های ساکن تشویق می‌کنند. جدول ۱ مبین عوامل اصلی تقویت‌کننده زندگی جمعی در ابعاد گوناگون تشکیل‌دهنده محیط است.

عوامل ذکرشده در این جدول اگرچه مکمل یکدیگر بوده ولی نسبت به هم، اولویت‌هایی نیز دارند. برای دعوت و تقویت حضورپذیری مردم در فضای جمعی، طراحی معمارانه خاص و برجسته و زیبا، نیاز اولیه و اساسی نیست، بلکه مهمترین عامل، وجود امنیت در فضا است که با حفاظت در برابر وسایل نقلیه، جرم، ناامنی و تجربه‌های ناخوشایند اقلیمی-محیطی تأمین می‌شود. سپس باید در فضا امکان انجام فعالیت‌های گوناگون مردم به ویژه فعالیت‌های اختیاری و گذران اوقات فراغت نظیر پیاده‌روی، صحبت، تماشای، خرید، بازی، ورزش و استراحت را فراهم کرد. برنامه‌ریزی برای انجام فعالیت‌های متنوع، با شور و هیجانی که در فضا به وجود می‌آورد، می‌تواند سبب جذب جمعیت بیشتر به ویژه در اقصاء آسیب‌پذیرتر و دارای اوقات فراغت بیشتر نظیر کودکان، سالمندان و در مواردی زنان شود و در نتیجه، پایداری اجتماعی و اقتصادی فضای شهری را تحقق بخشد.

### روش تحقیق

پژوهش حاضر، یک پژوهش کیفی با روش انجام توصیفی-تحلیلی است که بر مبنای ابزارهای مطالعه زندگی جمعی مطرح‌شده توسط یان گل (که پایه‌ترین ابزار آن، مشاهده مستقیم است) به بررسی وضعیت زندگی محدوده طرح پیاده‌راه هفده شهریور شهر تهران می‌پردازد. مطالعه زندگی جمعی محدوده در سه مرحله اصلی شامل مرحله «آشنایی و شناخت کلی نسبت به محیط»، مرحله «برداشت و ثبت زندگی جمعی» و مرحله «صحت‌سنجی یافته‌های زندگی جمعی و تعیین عوامل اصلی بروز زندگی جمعی موجود» انجام شده است. در مرحله اول، مشاهده و ثبت کاربری‌ها و فعالیت‌های جداری فضا، مشاهده خصوصیات افراد استفاده‌کننده از فضا و مشاهده چگونگی انجام فعالیت‌ها توسط استفاده‌کنندگان فضا به عمل آمد. این مرحله با گشت نگارندگان در محیط و انجام پیاده‌روی آزمایشی و

باغچه‌ها، بازی کودکان در مواقع عصر، فروش افغان کارت‌ها و حضور قابل ملاحظه مردان کارگر، شهرستانی و افغان در فضا است (تصویر ۲).

عوامل اصلی تقویت‌کننده زندگی جمعی میدان شامل تأمین مکان تجمع اجتماعات در مقیاس وسیع، مجاورت با خطوط اتوبوس تندرو و مترو، وجود واحدهای تجاری خرد و پیاده‌مدار، برگزاری مراسم همراه با موسیقی و مسابقه، به ویژه در اعیاد، برگزاری نمایشگاه‌های موقت و استقرار مقبره شهدا است. عوامل اصلی تضعیف‌کننده زندگی جمعی نیز شامل بزرگی فضای میدان، جداره آهنی دور میدان (مانعی برای نمایان شدن واحدهای تجاری دور میدان)، بافت اجتماعی نه چندان مطلوب (حضور پررنگ مردان، کارگران شهرستانی، افغان‌ها و طبقات ضعیف اقتصادی و اجتماعی) است.

### کیفیت زندگی جمعی سکانس دوم و سوم (پیاده‌راه محور هفده شهریور)

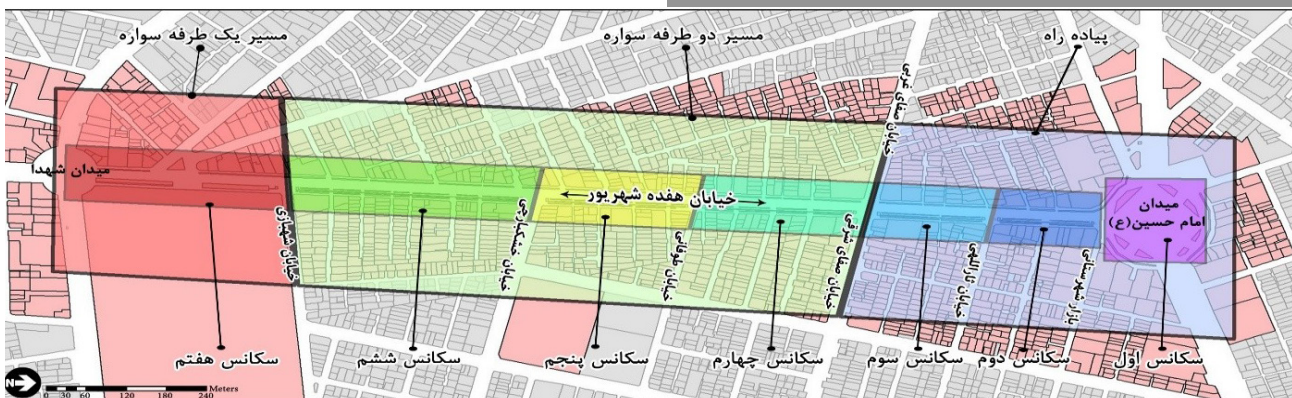
بخش پیاده‌راه محور هفده شهریور نیز هنگام عصر، با تکیه بر نقش دستفروشان سرزنده است. حرکت معمول مردم در فضا، بیشتر از پیاده‌روهای دو طرف مسیر، با نگاه کردن به واحدهای تجاری (عمدتاً بورس طلا و پوشاک) صورت می‌گیرد ولی عصرها، با حضور دستفروش‌ها و تابش



از اعلام اعتراض‌ها و ناراضی‌ها، بخش زیادی از مسیر، مجدداً بر روی سواره بازگشایی شد. حال پژوهش حاضر به دنبال تشخیص کیفیت زندگی جمعی و ارائه راهکارها برای بهبود وضعیت زندگی جمعی محور هفده شهریور است. بر این اساس، در قالب سکانس‌بندی انجام‌شده تصویر ۱ کیفیت فعالیت‌ها، کیفیت تردد سواره و پیاده، موانع ثابت و متحرک موجود در فضا (موانع مختل‌کننده در استفاده افراد پیاده از فضا)، کیفیت تجمع و ماندن افراد در فضا، پاتوق‌ها و قرارگاه‌های رفتاری و سایر عوامل اساسی محیطی که بر زندگی جاری در فضا تأثیرگذار بوده‌اند، در قالب نقشه و عکس‌های گرفته‌شده توسط نگارندگان در بهار سال ۱۳۹۶، بررسی و تحلیل شده است.

### کیفیت زندگی جمعی سکانس اول (میدان امام حسین (ع))

فضای پیاده میدان، به ویژه هنگام عصرها سرزندگی دارد؛ افراد با سن و جنس و طبقه اجتماعی گوناگون در فضا حرکت یا گذران وقت می‌کنند، به گونه‌ای که در زمان‌های شلوغی افراد حتی بر روی زمین، حوضچه و یا داخل باغچه‌ها می‌نشینند و به استراحت، گذراندن وقت و صحبت با یکدیگر می‌پردازند. از خصوصیات خاص زندگی جمعی در این میدان، استراحت کردن و خوابیدن در داخل



تصویر ۱: خصوصیات محور هفده شهریور، همراه با سکانس‌های تعیین‌شده در آن، مأخذ: نگارندگان.





تصویر ۲: بیان تصویری خصوصیات مهم زندگی جمعی، سکانس اول. ۱. بازی کودکان در عصرها. ۲. خلوتی فضای میدان در صبح‌ها. ۳. برگزاری نمایشگاه‌های موقت. ۴. استراحت و پاتوق کردن در باغچه‌ها، مأخذ: نگارندگان.

می‌کنند و به تماشای محیط اطراف و صحبت با یکدیگر می‌پردازند. از دیگر خصوصیات خاص زندگی جمعی در این بخش، وجود افراد منتظر برای طی مسیر با خودروهای برقی در طول روز و البته حضور زنان خیابانی معمولاً در هنگام عصر است (تصویر ۳).

افقی نور خورشید، حرکت از وسط مسیر به انتخاب نخست تبدیل می‌شود. صندلی‌های موجود در این بخش اغلب پُر است و در زمان‌های شلوغی (عصرها) معمولاً مردان جوان و میانسال که حضور برجسته‌تر و بیشتری در فضا دارند، دور حوضچه‌ها می‌نشینند یا بر زرده‌های مجاور پیاده‌رو تکیه



تصویر ۳: بیان تصویری خصوصیات مهم زندگی جمعی سکانس دوم و سوم. ۱. منتظر شدن افراد برای طی مسیر با خودروهای برقی. ۲. تکیه مردان بر روی زرده‌ها در عصرها و تماشای محیط اطراف. ۳. نقش دهکده در تقویت سرزندگی در مواقع خلوت. ۴. تقویت سرزندگی با حضور دستفروشان در عصرها. ۵. افزایش حضور زنان با افزایش شلوغی فضا (عصرها). ۶. وضعیت به‌هم‌ریخته ترافیکی چهارراه صفا، مأخذ: نگارندگان.



این وضعیت با حرکت از سکانس چهار تا سکانس شش، به تدریج با کاهش تعداد صندلی‌های پر و کاهش افراد پیاده‌مانده در فضا، وخیم‌تر می‌شود (تصاویر ۴ و ۵).

عوامل اصلی تقویت‌کننده زندگی جمعی در سواره‌رو دوطرفه مسیر شامل سرعت متعادل و مناسب خودروها و اختصاص بخش زیادی از عرض مسیر به حرکت و توقف راحت افراد پیاده است. عوامل اصلی تضعیف‌کننده زندگی جمعی نیز شامل وجود واحدهای تجاری نیمه‌فعال، محلی و بعضاً ناسازگار با پیاده‌مداری (مانند نمایشگاه‌های ماشین و موتورفروشی و قلیان‌سراها)، وجود واحدهای تجاری و سطوح بسته و سلب‌جداره، مانع بتونی وسط راه سواره (کاهش‌دهنده ارتباط بین جداره دو طرف خیابان)، پارک مداوم خودروها در ورودی مسیر مخصوص پیاده، گاهاً ریختن آشغال‌ها بر روی زمین، نبود فضای مناسب برای فعالیت کودکان و وجود ناهنجاری‌های اجتماعی (از جمله معتادان و کارتن‌خواب‌ها) است.

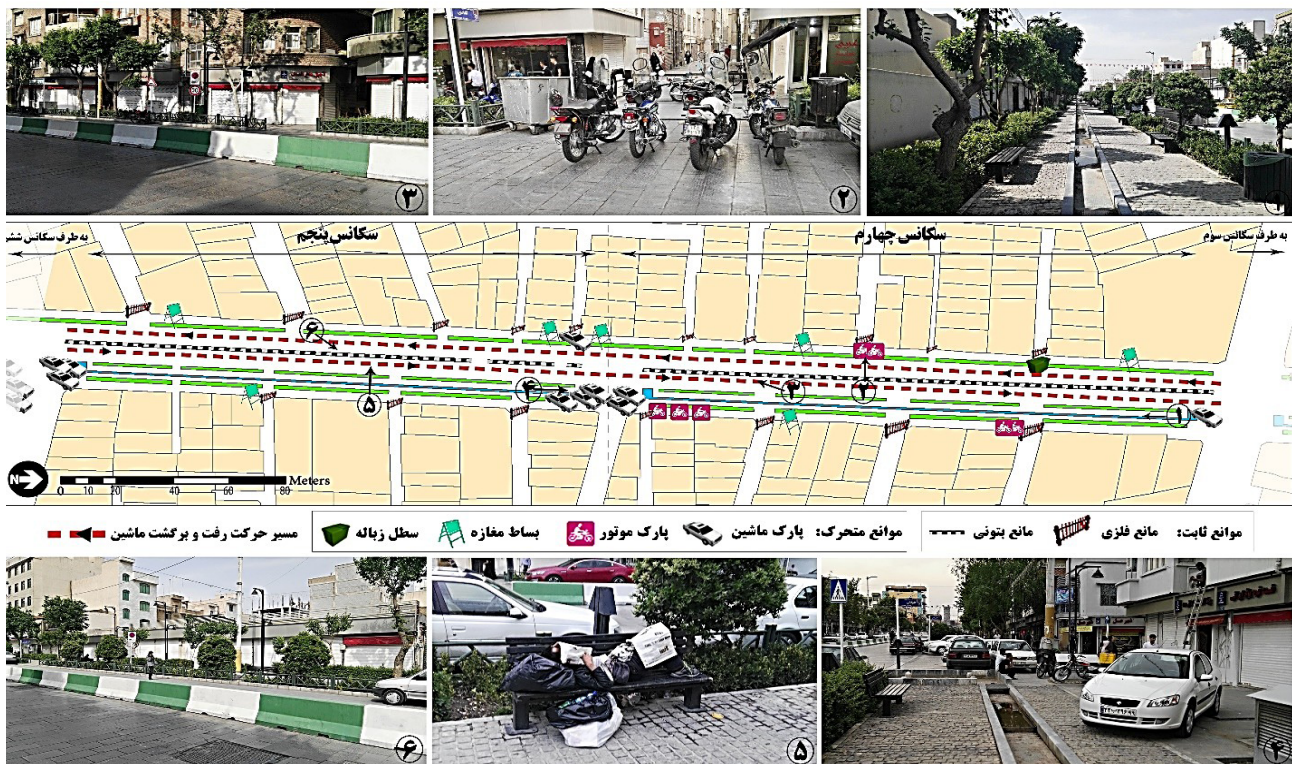
### کیفیت زندگی جمعی سکانس هفتم (بخش سواره‌رو یک طرفه محور هفده شهریور)

بخش یک‌طرفه سواره مسیر نسبت به کل سکانس‌های مسیر کمترین سرزندگی را دارد و توقف و ماندن افراد پیاده

عوامل اصلی تقویت‌کننده زندگی جمعی پیاده‌راه شامل وجود واحدهای تجاری خرد و پیاده‌مدار، حضور جمعیت زیاد و حضور دستفروش‌ها و دکه‌های روزنامه‌فروشی هستند. عوامل اصلی تضعیف‌کننده زندگی جمعی نیز شامل ناهنجاری‌های اجتماعی (مخصوصاً حضور معتادان و زنان خیابانی)، جابه‌جایی سواره جمعیت با خودروهای برقی، غیرفعال بودن بخشی از جداره سکانس سوم و وضعیت نابه‌سامان و به‌هم‌ریخته ترافیکی چهارراه صفا است.

### کیفیت زندگی جمعی سکانس چهارم، پنجم و ششم (بخش سواره‌رو دو طرفه محور هفده شهریور)

این بخش نسبت به بخش پیاده‌راه سرزندگی کمتری دارد و مردان محلی بیشتر از فضا استفاده می‌کنند. تردد و سرعت وسایل نقلیه به دلیل بسته بودن اغلب کوچه‌ها و طرح ترافیک، متعادل و مناسب است. افراد پیاده در حال حرکت، از پیاده‌روهای دوطرف خیابان استفاده می‌کنند و امکان عبور از عرض خیابان، تنها به دلیل مانع بتنی وسط مسیر سواره، بعضاً با مشکل مواجه است. همچنین خلوتی مسیر و تعداد صندلی‌های خالی زیادی در مسیر مخصوص پیاده، در زمان‌های مختلف روز به جز عصرها قابل مشاهده است.



تصویر ۴: بیان تصویری خصوصیات مهم زندگی جمعی سکانس چهارم و پنجم. ۱. خلوتی مسیر مخصوص پیاده ۲. تجمع موتورسیکلت‌ها در ورودی کوچه ۳. جداره غیرفعال در اوایل صبح ۴. تجمع پارک خودروها در ورودی مسیر مخصوص پیاده ۵. خوابیدن کارتن‌خواب‌ها ۶. وجود کاربری‌های بزرگ‌مقیاس غیرفعال، مأخذ: نگارندگان.





تصویر ۵: بیان تصویری خصوصیات مهم زندگی جمعی ساکنس ششم. ۱. جداره‌ای غیر پیاده‌مدار و غیرفعال. ۲. ترجیح افراد در نشستن در نقاط دارای سایه. ۳. پریدن گه‌گاه افراد از مانع نفوذناپذیر وسط مسیر سواره، مأخذ: نگارندگان.

عوامل اصلی تقویت‌کننده زندگی جمعی در سواره‌رو یک‌طرفه مسیر شامل وجود قرارگاه‌های رفتاری و استقرار ورودی مترو بوده است. عوامل اصلی تضعیف‌کننده زندگی جمعی نیز شامل عرض زیاد مسیر سواره بدون فضای مکث برای عابر پیاده، جداره نیمه‌فعال و ناسازگار با پیاده‌مداری (استقرار سطح وسیع ملک اداره برق، مصالح‌فروشی، قلیان‌سراها)،

در فضا کم‌تر مشاهده می‌شود. حجم زیاد وسایل نقلیه عبوری با سرعت‌های گاهاً زیاد و ترافیک‌های نسبتاً شدید (معمولاً در عصرها)، در کنار ملک وسیع اداره برق که در یک طرف مسیر، جداره غیرفعال و بسته‌ای را ایجاد کرده، سبب تسلط خودرو و خودرومداری و افت شدید کیفیت زندگی افراد پیاده شده است (تصویر ۶).



تصویر ۶: بیان تصویری خصوصیات مهم زندگی جمعی ساکنس هفتم. ۱. شلوغی و ترافیک زیاد حرکت سواره در عصرها. ۲. اختلال در حرکت پیاده ناشی از اختلاف ارتفاع زیاد بین پیاده‌رو و سواره‌رو. ۳. وجود پاتوق سازماندهی‌شده با کیفیت محیطی قابل قبول، مأخذ: نگارندگان.

نتیجه آنکه تنزل کیفیت فضا به ویژه از لحاظ امنیتی، منجر به کاهش استفاده افرادی چون زنان و کودکان و تغییر تدریجی بافت اجتماعی استفاده‌کنندگان فضا به سمت افراد ناسالم و هنجارشکن اجتماعی (زنان خیابانی، معتادان، افغان‌ها و کارگران شهرستانی) شده است. تغییر بافت اجتماعی مذکور در قسمت پیاده‌راه بیشتر است، زیرا که فضا دارای سطح کارآیی و تعریف‌شدگی کم‌تر (ناشی از عدم حضور سواره)، بافت فرسوده، خانه‌های مجردی و بورس تجاری است که می‌تواند محرک جذب بافت اجتماعی مذکور شود. در حالی که در قسمت سواره‌رو مسیر، افزایش اختلاط کاربری‌ها (اغلب محلی)، وجود فضاهای مسکونی نوسازتر و با تراکم بیشتر و سواره‌رو بودن مسیر، سبب می‌شود تا از یک طرف، فضا دارای قسمت‌های بی‌دفاع کم‌تر و نظارت و کنترل اجتماعی بیشتر در ساعات مختلف روز باشد و از طرف دیگر، گروه‌های ناسالم مذکور، علاقه و رغبتی برای حضور در این بخش از محدوده نداشته باشند.

### نتیجه‌گیری

تبدیل کردن فضاهای شهری به پیاده‌راه‌ها اگرچه رویداد ارزشمند و مغتنمی است ولی پیاده‌راه سرزنده و فعال، تنها با تأمین دسترسی به فضا و ایجاد مبلمان و تجهیزات شهری زیبا و مناسب برای حرکت و توقف (ماندن) افراد پیاده پدید نمی‌آید. بلکه باید قادر بود با برنامه‌ریزی سنجیده و تدریجی، فضاهایی را تأمین کرد که در آنها فعالیت‌های شفاف، فعال، جذاب و متنوع کافی انجام شود که در ساعات مختلف روز فضا را از افراد در رده‌های سنی متفاوت، از هر دو جنس زن و مرد و از اقشار گوناگون اجتماعی مملو نماید (این امر در صورت مکان‌یابی نامناسب همچون محور هفده شهریور که دارای طول زیاد، پیشینه فعالیتی خودرومدار، برخورداری از بافت‌هایی فرسوده و جرم‌خیز است، کمتر امکان‌پذیر است). در غیر این صورت، فضای شهری تبدیل به فضای رها و خارج‌شده از کنترل و نظارت اجتماعی می‌شود و بستری برای حضور بیشتر افراد ناسالم را فراهم می‌آورد و باعث رواج فعالیت‌های ناهنجار و به طور کل، ناامنی می‌شود. در نتیجه این وضعیت می‌تواند سبب کاهش بیشتر حضور مردم در فضا به ویژه در اقشار آسیب‌پذیرتر و حساس‌تر همچون زنان و کودکان شود؛ زیرا که امنیت در فضای پیاده‌راه‌ها دارای تقدم نسبت به کیفیت فعالیت‌های اختیاری و تفریحی جاری در فضا است. موضوعی که در بحث امنیت باید مورد توجه و دقت بیشتری قرار گیرد، مسئله امنیت روانی در کنار امنیت جسمی و مالی است که از فرهنگ هر کشوری تأثیر

اختلاف ارتفاع زیاد بین مسیر پیاده‌رو و سواره‌رو در جداره غربی مسیر، وجود آلودگی صوتی در حوالی میدان شهدا و خودروهای متعدد پارک‌شده در مقابل اداره برق بوده که باعث شده تا زندگی پیاده به حاشیه رانده و کم‌رنگ شود.

### جمع‌بندی یافته‌ها

یافته‌ها نشان می‌دهد که در اکثر مواقع روز، وضعیت سرزندگی محور هفده شهریور نامناسب بوده و تنها در هنگام عصر، استقبال مناسبی از فضا شده که در پی آن، حضور و توقف زنان و کودکان نیز به صورت قابل ملاحظه‌ای افزایش می‌یابد. کاهش میزان سرزندگی محدوده، به تدریج با حرکت از بخش پیاده‌راه (سکانس ۱، ۲، ۳) به بخش پیاده‌مدار (سکانس ۴، ۵، ۶) و در نهایت بخش خودرومدار (سکانس ۷) با کاسته‌شدن از افراد مانده و نشسته در فضا، میزان زمان ماندن افراد در فضا، سهم فضای اختصاص یافته به پیاده و راحتی عبور پیاده از عرض خیابان (ارتباط بین جداره دو طرف مسیر) بیشتر می‌شود. همچنین فعالیت‌های خاص و قابل توجه جاری در محور خیابان هفده شهریور شامل خوابیدن، استراحت کردن، تماشای محیط اطراف، روزنامه‌خواندن و حتی روسپی‌گری است که بیشتر از فعالیت‌های دیگر، جلب توجه می‌کند. این فعالیت‌ها عمدتاً با غلبه جمعیت مردان جوان و میانسال بومی محل، کارگران شهرستانی و افغان‌ها انجام می‌شود (عدم حضور قابل ملاحظه زنان و کودکان در فعالیت‌های جاری در فضا، نشان‌دهنده کیفیت نامناسب فضا است).

در حالی که مشکلاتی در نظام دسترسی، بصری و زیست‌محیطی محدوده وجود دارد، ولی ابعاد اصلی تأثیرگذار در کیفیت نامطلوب وضعیت زندگی جمعی محدوده، بُعد فعالیتی و بُعد اجتماعی هستند. اگرچه در قسمت پیاده‌راه، فضای فعال و سرزنده‌ای به واسطه حضور دست‌فروش‌ها و بورس‌های تجاری (بورس پوشاک و طلا و بازار شهرستانی) ایجاد شده است، ولی این فعالیت‌ها، تمام ساعات روز را پوشش نمی‌دهند و در تمام محدوده مورد مطالعه جریان ندارد (نبود لبه فعال و جذاب جمعیت از سکانس ۴ تا سکانس ۷). بدین ترتیب حضور مردم در روزهای عادی در این فضا کم شده و فضا خلوت است. حال در چنین شرایطی، فضا بستری برای فعالیت‌های ناخواسته و غیربرنامه‌ریزی‌شده مثل تبدیل شدن به محل پارک وسایل نقلیه، بروز ناهنجاری‌های اجتماعی (مثل حضور زنان خیابانی، معتادان، موادفروش‌ها، کارتن‌خواب‌ها) را فراهم کرده که با پیشینه و پتانسیل‌های زمینه‌ای فضا (همچون جرم‌خیزی و خودرومداری گذشته) ارتباط دارد.



روزمره مردم باشد تا پیامد آن، آزار روزانه اهالی محل و سلب نیازهای ضروری آنها نباشد و همچنین نباید مثل امنیت روانی برای پاسخ به فعالیت‌های اختیاری و تفریح سایر شهروندان، در ایام خاصی از هفته یا سال باشد.

می‌پذیرد. حضور گروه‌هایی مثل زنان خیابانی، معتادان، کارتن‌خواب‌ها، افراد بیگانه و غیربومی، امنیت روانی افراد به ویژه زنان و کودکان را کاهش می‌دهد و در نتیجه آنها با حضور در فضا، راحتی و لذت کمتری احساس می‌کنند. بنابراین برنامه‌ریزی فضای شهری باید با تمرکز بر زندگی

## پی‌نوشت

۱. تأکید بر اندیشه‌های بان گل به این دلیل است که بان گل با سابقه چندین دهه مطالعه زندگی جمعی، با تکیه بر مطالعات میدانی و نظری وسیع، از افراد پیشرو در ارائه ابزارهای جامع برای مطالعه زندگی جمعی و راهکارهای اجرایی برای بهبود آن به حساب می‌آید.

Jane Jacobs .۲

William H. Whyte .۳

- Aelbrecht, P.S. (2010). Rethinking urban design for a changing public life. *Journal of Place Management and Development*, 3(2): 113-129.
- Burton, E. & Mitchell, L. (2006). *Inclusive urban design: Streets for life*, London, Architectural Press.
- Gehl, Jan (1987). *Life between buildings: using public space*. Washington DC, Island Press.
- Gehl, J. & Matan, A. (2009). Two perspectives on public spaces. *Building Research & Information*, 37(1): 106-109.
- Gehl, Jan (2010). *Cities for people*. Washington DC, Island press.
- Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington DC, Island Press.
- Hampton, K., Goulet, L.S. & Albanesius, G. (2015). Change in the social life of urban public spaces: The rise of mobile phones and women, and the decline of aloneness over 30 years. *Urban Studies Journal*, 52(8): 1489-1504.
- Lutt, F. E. (2015). Jan Gehl and Birgitte Svarre, How to Study Public Life Washington, DC, Island Press, 2013). Ali Madanipour, Sabine Knierbein, and Aglae Degros (Eds.), *Public Space and the Challenges of Urban Transformation in Europe* (New York: Routledge, 2014). *Journal Of Urban Affairs*, 39(1):135-137.
- Mahmoudi Farahani, L. & Lozanovska, M. (2014). A framework for exploring the sense of community and social life in residential environments. *International Journal of Architectural Research: ArchNet-IJAR*, 8 (3): 223-237.
- Mahmoudi Farahani, L & Lozanovska, M. (2015). The social life of historical neighbourhoods: case study of a Middle Eastern city, Shiraz. *Journal of Architecture and Urbanism*, 39(3): 176-187.
- Matan, A. (2011). *Rediscovering urban design through walkability: an assessment of the contribution of Jan Gehl*. PhD Thesis. Curtin University.
- Matan, A. & Newman, P. (2012). *Jan Gehl and new visions for walkable Australian cities*. *World Transport Policy & Practice*, 17(4): 30-41.
- Mehta, V. (2007). Lively streets: Determining environmental characteristics to support social behavior. *Journal of planning education and research*, 27(2): 165-187.
- Neary, S.I., Symes, M.S. & Brown, F. E. (ed) (1994). *The Urban Experience; A people-environment perspective*. London: E & FN Spon.
- Sellers, B. (2003). Designing Streets for People. *Journal of the Faculty of Architecture Silpakorn University*, 19: 197-207.
- Southworth, M. (2014). Public life, public space, and the changing art of city design. *Journal of Urban Design*, 19(1): 37-40.

COPYRIGHTS

Copyright for this article is retained by the authors with publication rights granted to Manzar journal. This is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



نحوه ارجاع به این مقاله

حق بیان، رسول و شکوهی بیدهندی، محمدصالح. (۱۳۹۸). کنکاشی بر مطالعه نظام‌مند زندگی جمعی در فضای شهری؛ مورد کاوی: محدوده طرح پیاده‌راه هفده شهریور شهر تهران. *مجله منظر*، ۱۱ (۴۶) : ۴۰-۴۹.

DOI: 10.22034/manzar.2019.84296

URL: [http://www.manzar-sj.com/article\\_84296.html](http://www.manzar-sj.com/article_84296.html)

