



Research Paper

The position of the public sphere in urban policy-making: study of Ferdowsi pedestrian walkway in Sanandaj city

Homayoun Moradkhani^{1*}, Bahareh Rahimi²

1. Assistant professor, Department of Sociology, Faculty of Social Sciences, Razi University, Kermanshah, Iran

2. M.A. of sociology, Department of Sociology, Razi University, Kermanshah, Iran



<https://doi.org/10.22034/scart.2025.140469.1438>

Received: January 7, 2024

Accepted: October 26, 2025

Available Online: June 22, 2026

Keywords: public domain, urban policy, pedestrian, Sanandaj, fair access.

Abstract

This study was conducted with the aim of investigating the position of the public domain in urban policy making in Ferdowsi pedestrian street of Sanandaj city. The theoretical basis of the research was based on Jacobs's book. This study was mostly based on critical methods. In this method, society and culture are criticized throughout social sciences and humanities. The statistical population studied in this research was all the people and municipal officials and citizens of Sanandaj city. The sampling method was purposeful and progressed until theoretical saturation in order to avoid duplication of data and finally 12 people were studied. Of these 12 people, 6 were men (50%) and 6 were women. The results of this study identified 7 general categories including financial costs, organizing traffic, improper organization of peddlers, inadequate services and facilities, social justice and weak security, weak socio-cultural interactions and preservation of traditional context and gentrification. In general, along with some positive effects of this plan, there are also many negative effects that need to be further investigated and taken into consideration for future plans.

Moradkhani, H., Rahimi, B. (2026). The position of the public sphere in urban policy-making: study of Ferdowsi pedestrian walkway in Sanandaj city. *Sociology of Culture and Art*, 8 (2), 1-30.

Corresponding author: Homayoun Moradkhani

Address: Department of Sociology, Razi University, Kermanshah, Iran

Email: hmoradkhani@razi.ac.ir

Extended Abstract

1- Introduction

Building a pedestrian is a professional action with several dimensions and complex in the field of transformation of urban contexts and central urban areas, which transforms various dimensions such as technical, economic, social, cultural and public health. If a sidewalk is designed in such a way that people are in their special place, we can hope for urban progress and people to be in the right place. The importance of pedestrians can be evaluated in different ways. Ferdowsi Street in Sanandaj is considered one of the main streets of the city, which connects the two main centers of the city (Azadi and Eenghelab squares) and has an important position as the gateway to the historical fabric of the city. The Ferdowsi Street pedestrian project in Sanandaj was created in a historical and traditional context, but with modern and so-called luxury principles. Now, if we look at the content of this project with a justice-oriented perspective, it should be noted that this space, as a public domain, has had a place in the politics of Sanandaj city and to what extent it has been able to reach different sections of the target society in different dimensions, including reducing Improve and facilitate costs, transit, welfare services, etc.?

2- Methods

In terms of nature, the present study is part of qualitative studies, because it is through interviews. In terms of the implementation method, it is a type of field study, because this study collects information through interviews with different people. In terms of the purpose, it is a practical component, because the researcher is looking for policy making in the public domain and Ferdowsi pedestrian area of Sanandaj. The statistical population in this study included all the people and municipal officials and citizens of Sanandaj city. In this study, since it was done qualitatively, the interviews were continued until theoretical saturation and different people were interviewed and finally 12 people were studied. The sampling method in this study was theoretical and purposeful. The method used in this study was qualitative, so that information was collected through in-depth interviews with different people. In the interviews section in this study, in-depth interviews were conducted with 12 people, of which 6 were men (50%) and 6 were women. The people were from different occupations and had education from primary to postgraduate. To analyze the data, the recorded interviews were typed and then coded freely, and through open coding, primary concepts were extracted, and categories were extracted.

3- Findings

The results of this study identified seven general categories including financial costs, organizing traffic, improper organization of peddlers, insufficient services and facilities, social justice and poor security, poor social-cultural interactions and preservation of traditional context and gentrification. Traffic management of this point was one of the categories that were identified in this study. Businessman and people pointed out that the creation of this sidewalk has created peace by reducing noise. One of the positive results of this work has been that it has not had any negative effects on the traditional texture and has even made them nobler and more visible. One of the categories identified in this study was the improper arrangement of peddlers. Apparently, after the creation of the sidewalk, the peddlers were organized and appear in certain places during a certain period, but this was not enough. The financial costs were part of the things emphasized by the interviewees, which are related to the increase in transportation costs, the high cost of some goods, the increase in property prices, and the high initial costs for the implementation of this project. Among the categories that were identified in this research were insufficient services and facilities, which include facilities such as enough and suitable seats, facilities for children, public services for transportation, not considering sufficient entrance for the disabled, insufficient parking, lighting It was inappropriate and lack of means to transport goods inside the sidewalk. The lack of parking space for children and the disabled, not considering the elderly and general amenities are among the major problems of this plan. One of the identified categories was the lack of familiarity and insufficient interactions in this place.

4- Discussion & Conclusion

The results of this study identified the positive and negative effects of creating this sidewalk. Although the positive effects were appropriate, the negative effects were also more visible. One of the positive effects of this research was that the traffic in this part of the city has decreased significantly and the noise, conflicts, etc. have also decreased. Another issue that has been raised is the incomplete organization of peddlers. Although the peddlers are engaged in activities and business on this sidewalk at a specific place and time. Peddlers are also big obstacles for the shopkeepers of that area, which have negative effects on their income and business, and they need to be organized in a place outside the sidewalk. It is difficult for everyone to reach this point, especially for some groups and especially the poor who have to ride several routes and they cannot always be present at that point, and in other words, financial

The position of the public sphere in urban policy-making: study of Ferdowsi pedestrian walkway in Sanandaj city

costs for them. imposes The younger sections of the society are more present to hang around and the possibility of families attending is less because there is no place for families to sit, and in other words, social justice is very weak. Interactions and familiarization of tourists with the tradition and culture of the people of Sanandaj and Kurdistan province are very weak, partly due to the inefficiency of city managers in introducing culture and others due to the lack of enough comfort facilities to sit, interact and get to know the customs and culture. Unfortunately, the chairs inside the sidewalk are either not enough or made of materials that make it very difficult to sit and talk on them, which has negative effects on social-cultural interactions.

5- Funding

There is no funding support.

6- Authors' Contributions

The authors declared equal participation in writing the article.

7- Conflict of Interests

This research does not conflict with personal or organizational interests.

مقاله پژوهشی

جایگاه حوزه عمومی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه پیاپی راه فردوسی شهر سنندج

همایون مرادخانی^{۱*}، بهاره رحیمی^۲

۱. استادیار، گروه جامعه‌شناسی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران

۲. کارشناسی ارشد، جامعه‌شناسی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران



<https://doi.org/10.22034/scart.2025.140469.1438>

چکیده

این مطالعه با هدف بررسی جایگاه حوزه عمومی در سیاست‌گذاری شهری در پیاپی راه فردوسی شهر سنندج انجام شد. مبنای نظری تحقیق بر اساس آرا و نظریات جیکوبز بود. این مطالعه بیشتر بر پایه‌ی روش‌های نقادانه انجام شد. در این روش به نقد جامعه و فرهنگ در سرتاسر علوم اجتماعی و انسانی پرداخته می‌شود. جامعه آماری مورد مطالعه در این پژوهش تمامی مردم و مسئولان شهرداری و شهروندان شهر سنندج بودند. روش نمونه‌گیری به صورت هدفمند بود و تا اشباع نظری پیش رفت؛ به طوری که از تکراری بودن و یکنواختی داده‌ها پرهیز شود. در نهایت، تعداد ۱۲ نفر مورد مطالعه قرار گرفتند. از این ۱۲ نفر، ۶ نفر مرد (۵۰ درصد) و ۶ نفر زن (۵۰ درصد) بودند. نتایج این مطالعه، ۷ مقوله کلی شامل هزینه‌های مالی، سامان دادن ترافیک، سازمان دهی نامناسب دستفروشان، خدمات و امکانات ناکافی، عدالت اجتماعی و امنیت ضعیف، تعاملات اجتماعی-فرهنگی ضعیف و حفظ بافت سنتی را شناسایی کرد. در مجموع، در کنار برخی از آثار مثبت این طرح آثار منفی زیادی نیز به چشم می‌خورد که نیازمند بررسی بیشتر و در نظر گرفتن آن برای طرح‌های آتی جهت تقویت حوزه عمومی در سیاست‌گذاری شهری است.

تاریخ دریافت: ۱۷ دی ۱۴۰۲

تاریخ پذیرش: ۴ آبان ۱۴۰۴

تاریخ انتشار: ۱ تیر ۱۴۰۵

واژه‌های کلیدی: حوزه عمومی،

سیاست‌گذاری شهری، پیاپی راه، سنندج،

دسترسی عادلانه.

استناد: مرادخانی، همایون؛ رحیمی، بهاره (۱۴۰۵). جایگاه حوزه عمومی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه پیاپی راه فردوسی شهر سنندج. *جامعه‌شناسی فرهنگ و هنر*، ۸ (۲)، ۳۰-۱.

نویسنده مسئول: همایون مرادخانی

نشانی: استادیار، گروه جامعه‌شناسی، دانشگاه رازی کرمانشاه، کرمانشاه، ایران

پست الکترونیکی: h.moradkhani@razi.ac.ir

۱- مقدمه و بیان مسئله

سیاست‌گذاری شهری و فرآیند اجرای آن، امری پیچیده و چندجانبه می‌باشد که نمی‌توان به آسانی برای آن برنامه‌ریزی نمود، چون ماهیت شهرها به شکلی می‌باشد که شرایط را برای ایجاد نوآوری و خلاقیت فراهم می‌سازد. این امر حاکی از نوعی موقعیت خاص می‌باشد که بسیار بزرگ‌تر از چشم‌انداز طرح‌های جامع می‌باشد. در مجموع، مدیران و برنامه‌ریزان به شیوه‌ی فکری نو و چندوجهی فراگیر و خلاق نیازمند می‌باشند که ای ام فورستر^۱ رمان نویس، تنها راه چاره را ایجاد ارتباط دانسته است (فاضلی و قلیچ، ۱۳۹۲: ۳۸۹-۳۸۸). به عبارت دیگر در فضاهای عمومی باید ارتباطات شکل گیرد و خلاقیت توسط مسئولان شهری فراهم آید. فضای عمومی به‌نوعی با رشد و گسترش شهرنشینی ارتباط نزدیکی دارد. در شرایطی که امروزه در مناطق شهری ایجاد شده است، علاقه قابل توجهی به تقویت ارتباطات و روابط اجتماعی نزدیک و چهره به چهره افزایش یافته است. این افزایش روابط، نیاز به فضای بیرونی برای بهبود دادن تعاملات اجتماعی را به شکل قابل توجهی افزایش داده است. برای تشکیل یک فضای اجتماعی تعاملی که فرصت‌هایی را برای اندیشیدن، عمل کردن و تصمیم‌گیری‌های سیاسی-اجتماعی را فراهم کند، نیاز به یک سرمایه اجتماعی می‌باشد (تقی زادگان، ۱۴۰۱: ۱۲۱). این سرمایه بین شهروندان یک محدوده جغرافیایی باعث ایجاد اعتماد می‌شوند و گفت‌وگو را به‌دور از خشونت مقدور می‌سازد.

در کتاب دوران ساز مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی اثر روزنامه‌نگار و نویسنده آمریکایی، جین جیکوبز در سال ۱۹۶۱ که تقریباً بیش از نیم قرن از چاپ آن می‌گذرد و در این کتاب به افزایش بی‌رویه عبور و مرور اتومبیل و نظریه برنامه‌ریزی شهری مدرنیستی که کاربری شهری را تفکیک کرده و بر ساختمان منفرد تأکید قابل توجهی دارد و می‌تواند فضاها و زندگی شهری را به نابودی بکشاند و به شهرهایی مرده و خالی از مردم منجر شود. او از جمله افرادی است که برای تغییر شیوه ساخت شهرها، شروع به حرف زدن و ایده پردازی و فریاد کرده است (جاس^۲، ۲۰۱۷: ۶۵). در مجموع، برنامه‌ریزی شهری در طی نیم قرن گذشته با معضلاتی همراه بوده است. با این حال، پس از گذشت سال‌ها، دانش فراوانی در رابطه با ارتباط بین فرم فیزیکی شهر و رفتار انسانی گردآوری شده است. در نظر گرفتن الگوهای معماری و رعایت کردن سبک تاریخی بناهای شهری، دسترسی داشتن آسان به شبکه‌های حمل و نقل، مراکزهای خرید، بازار، رستوران‌ها و اماکن تفریحی از اهمیت زیادی قابل توجه است و تلاش می‌شود که در هر نوع طراحی شهری، این موارد به شکل اصولی در نظر قرار بگیرند. با این حال، در شهرهای سنتی و ارگانیک که در طول زمان و بر اساس فعالیت‌های روزانه رشد کرده بودند، عمده جا به جایی‌ها با پای پیاده انجام شد. تئوری‌های برنامه‌ریزی شهری در قرن گذشته بیشتر اتومبیل‌ها را اولویت و به‌عنوان مقیاس در نظر می‌گرفتند، انسان را به عنوان موجودی مزاحم در فضاهای عمومی شهر در نظر نمی‌گرفتند (گل، ۱۳۹۲: ۵۶). امروزه، برنامه‌ریزی شهری در کشورهای در حال توسعه و مخصوصاً ساختن فضای شهری زنده این امکان و فرصت را می‌دهد که به این فضاها توجه خاصی شود.

از جمله پیامدهای برای همسان شدن شهرها، کاهش یافتن تعلق انسان به مکان و بستر زندگی می‌باشد که باعث ناهمساز شدن با محیط و افزایش تنش‌ها و ایجاد کسالت در زندگی می‌شود (سلامی، ۱۳۹۸: ۳۲). فراهم آوردن یک طراحی مناسب برای فضاهای شهری که بستر زندگی روی آن جریان دارد، می‌تواند به شکل مستقیم و غیرمستقیم در اصلاح این روند اثرگذار باشد و بر کیفیت زندگی مردم نیز اثرات مثبتی داشته باشد. خیابان‌های پیاده برای بار اول در اواخر سال ۱۹۴۰ و در قرن نوزدهم ایجاد شده‌اند و در شهرهای اروپا ایجاد شده است و پس از دومین جنگ جهانی و به دنبال بازسازی خرابی‌های جنگ و نوسازی مراکز تاریخی شهرها، تدابیری برای جدا ساختن معابر و پیاده روها و سواره روها ایجاد شد. نخستین تجربه‌های آزمایشی در رابطه با منطقه بی ترافیک شهرهای روتردام (هلند) و استکهلم (سوئد) ایجاد شد. در اواخر دهه ۵۰ میلادی، خودروهای شخصی از نواحی مرکزی و تاریخی شهرها به علت تهدید مراکز شهرهای اروپا به‌وسیله ترافیک و تخریب بافت‌های ارزشمند شهری به بیرون رانده شدند، به‌طوری‌که تا سال ۱۹۷۵ تقریباً بیشتر شهرهای مهم و تاریخی اروپا، ورود اتومبیل را به بخش بزرگی از ناحیه تاریخی و مرکزی خود محدود کرده‌اند و پیاده راه‌های تاریخی-تجاری در آن‌ها شکل گرفت (پاکزاد، ۱۳۸۴: ۲۷۳؛ ابوالحسنی و قبادی، ۱۴۰۰: ۲۳۴). بر اساس مطالب پیش‌گفته، در عرصه سیاست‌گذاری شهری، تضمین برای سکونت پذیری شهر و مقابله کردن با چالش رقابت-انسجام و مشکلات اجتماعی، زیست محیطی و فرهنگی نیاز به گرفتن تصمیم‌هایی است که به شیوه مکمل و مرتبط اتخاذ، اجرا و بررسی شوند. نقش تکاملی یک جامعه مدنی و حکومت، در کنار یک حکمرانی خوب و توان دولت، کمک می‌کند تا یک نهاد عمومی و ارائه‌کننده کالا و خدمات بتواند به نیازهای شهرها و به همان اندازه به میزان توانایی گروه‌های جوامع محلی و جامعه مدنی در برقرار کردن پیوند با مردم و سازمان‌هایی که از یک برنامه و خط مشی در دولت پیروی می‌کنند، کمک نماید (مرادی و همکاران، ۱۴۰۲: ۱۱۴).

¹ E.M. Forster

² Joss

مرادخانی، همایون؛ رحیمی، بهاره (۱۴۰۵). جایگاه حوزه عمومی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه پیاده راه فردوسی شهر سنج. *جامعه‌شناسی فرهنگ و هنر*، ۸ (۲)، ۱-۳۰.

محدوده‌های شهری بسیاری در اطراف جهان به شکل قابل توجهی تلاش نموده‌اند تا با کاهش دادن از اولویت عبور و مرور اتومبیل، موقعیت به نسبت بهتری برای عابران پیاده و زندگی شهری ایجاد نمایند. همچنین، امروزه عزم مدیران شهری با در نظر گرفتن ازدیاد روزافزون خودروها در درون شهرها که اختلال قابل توجهی برای زندگی شهروندان ایجاد کرده است، تلاش نموده است تا شهرها را خودرو محور بودن به سمت انسان محور بودن حرکت نماید. بر این اساس، اعتقاد مدیران در زمینه‌ی سیاست‌گذاری‌های شهری برای حوزه‌های عمومی شهرها این است که محورها پیاده مدار باعث می‌شود تا زندگی و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهر آورد و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در زندگی شهری می‌کند. همانطور که می‌دانیم طرح مفهوم حوزه عمومی و مفاهیم همبسته‌ی آن ریشه در آرای یورگن هابرماس دارد که تلاش کرده از طریق مطالعه‌ی تاریخ تکوین و توسعه‌ی آن در بستر تجربه‌ی تاریخی اروپای غربی، موانع پیش رو و نحوه‌ی دگرگونی ساختاری‌اش را توضیح و تبیین کند. این مفهوم طی دهه‌های اخیر به موضوع کانونی مباحث مربوط به سیاست‌گذاری شهری بدل گشته و عملاً بسیاری از مسائل مرتبط با این حوزه را تحت تأثیر خود قرار داده است. امروزه هرگونه تأمل و تصمیم در سیاست‌گذاری شهری معطوف به قدرت بخشیدن به حوزه عمومی و سازوکارهای منبعث از آن است؛ حوزه‌ای که قرار است شهروندان از رهگذر آن، راه‌هایی برای گسترش ارتباطات بری از سلطه و ابراز خود بیابند.

از جمله محورها اساسی توسعه در زمینه‌ی مدیریت شهری کشور که در طول سال‌های گذشته مورد توجه قرار گرفته است، ایجاد پیاده راه، مخصوصاً در مناطق هسته‌ای و مراکز شهری می‌باشد تا جایی که این مسئله را امروز می‌توان در بسیاری از شهرهای تاریخی نیز دید (وونگ^۳، ۲۰۱۵: ۳). پیاده راه سازی، اقدامی حرفه‌ای با چندین بعد و پیچیده در زمینه تحول بافت‌های شهری و مناطق مرکزی شهری می‌باشد که ابعاد مختلفی همانند فنی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سلامت عمومی را دچار تحول می‌کند (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹: ۱۴). اگر یک پیاده راه به صورتی مناسب طراحی شود که افراد در جایگاه ویژه خود قرار داشته باشند، می‌توان به پیشرفت شهری و قرار گرفتن انسان‌ها در جایگاه مناسب امیدوار بود. اهمیت پیاده روها از لحاظ مختلفی قابل بررسی است. از لحاظ ادراکی، این مکان‌ها و دیگر مکان‌های عمومی، بعد از جنگ جهانی دوم مورد توجه مردم برای پیاده روی بوده‌اند و جمعیت زیادی را به خود جلب می‌کند. پیاده راه‌ها باعث جلب توجه شهروندان به این مکان‌ها می‌شود. از لحاظ اجتماعی نیز این مکان‌ها باعث افزایش تعاملات بین افراد می‌شوند و این افزایش تعاملات ممکن است باعث افزایش ارتباطات اجتماعی و کاهش ناهنجاری‌های اجتماعی شوند. از لحاظ اقتصادی، پیاده راه‌ها محرک‌های توسعه هستند و می‌توانند باعث پیشرفت اقتصادی و توسعه شوند. از لحاظ فراغت، این مکان‌ها، یکی از بهترین مکان‌ها برای گذراندن اوقات فراغت در بین افراد هستند. از لحاظ محیط‌زیستی این مکان‌ها نقش قابل توجهی در توسعه پایدار شهری ایفاء می‌کنند و گام مؤثری در کاهش آلودگی در محیط هستند. خیابان فردوسی شهر سنندج یکی از اصلی‌ترین خیابان‌های شهر محسوب می‌شود که دو کانون اصلی شهر (میدان‌های آزادی و انقلاب) را متصل می‌کند و در موقعیت دروازه ورود به بافت تاریخی شهر از موقعیت مهمی برخوردار است. چون میدان آزادی و میدان انقلاب در دو سوی خیابان فردوسی قرار گرفته‌اند، این خیابان از یک طرف با بافت جدید شهر و از طرف دیگر با بافت تاریخی (محلات قطارچیان، میان قلعه و آغا زمان) ارتباط تنگاتنگ دارد. هنگامی که فضاهای اعیانی یا لاکچری به بدنه فضاهای شهری تحمیل می‌شوند، خواه ناخواه دسترسی قشرهای محروم شهری به این فضاها محدود شده و عدالت معنای خود را از دست می‌دهد. باید دید در سیاست‌گذاری برای حوزه‌های عمومی شهری پیوسته‌های فرهنگی-اجتماعی، اقتصادی و ... در کنار ابعاد فنی پروژه‌ها، تا چه اندازه رعایت شده و توسط تصمیم‌گیرندگان در نظر گرفته می‌شود. پروژه پیاده راه خیابان فردوسی سنندج در بستری تاریخی و سنتی ولی با اصول مدرن و به اصطلاح لاکچری به وجود آمده است. حال اگر با دید عدالت محور به محتوای این پروژه نگاه شود، باید توجه نمود که این فضا به‌عنوان یک حوزه عمومی تا چه اندازه توانسته است دسترسی اقشار مختلف جامعه هدف را در ابعاد مختلف از جمله کاهش هزینه‌ها، عبور و مرور، خدمات رفاهی و ... بهبود بخشیده و تسهیل کند؟

۲- پیشینه پژوهش

۱-۲: پیشینه تجربی

در مطالعه‌ای اوجانگ^۴ و همکاران (۲۰۱۸) به بررسی ارتباط بین مکان‌های عمومی و تعاملات اجتماعی پرداختند. این مطالعه به‌صورت مصاحبه‌ای انجام شد. نتایج این مطالعه حاکی از آن بود که اهمیت مکان‌ها به شدت مربوط به عملکردهای تجاری و گردشگری است و

³ Wong

⁴ Ujang

مرادخانی، همایون؛ رحیمی، بهاره (۱۴۰۵). جایگاه حوزه عمومی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه پیاده راه فردوسی شهر سنندج. *جامعه‌شناسی فرهنگ و هنر*، ۸ (۲)، ۱-۳۰.

از این رو دل‌بستگی به مکان در اطراف آن فعالیت‌ها تکامل می‌یابد. شرکت‌کنندگان آشنایی و تعامل خود را با تعامل بین افراد آشنا، روابط قومی نزدیک و آشنایان تجاری نشان دادند.

در مطالعه‌ای تشکری و مهربانی گلزار (۲۰۱۸) با عنوان «ایجاد یک پیاده راه: خصوصیات فیزیکی یا رفتار» پرداختند. نتایج این مطالعه بر ظهور پیاده راه به‌عنوان راهی برای تسهیل حرکت تأکید داشت و ایمنی مردم را به‌عنوان پیش‌نیاز و پس‌نیازی برای آن در نظر داشت. در مطالعه‌ای موحدت (۲۰۱۲) به بررسی پیاده رو امن: ایجاد یک فضای عمومی امن بر اساس ایمنی عابر پیاده پرداختند. این مطالعه به‌صورت کتابخانه‌ای انجام شده و نتایج این مطالعه نشان داد که برای داشتن یک پیاده راه امن باید عبور و مرور وسائل نقلیه کاملاً جدا و ممنوع شود.

مطهری‌تبار (۱۴۰۱) پژوهشی با عنوان «بررسی سیاست‌های ایجاد پیاده راه در افزایش کیفیت سکونت شهروندان در پیاده راه بوعلی شهر همدان» انجام داده است. این مطالعه به‌صورت توصیفی-تحلیلی و ترکیبی با بررسی نمونه موردی بوده و در آن از پرسشنامه استفاده شده است. نتایج این مطالعه نشان داد که برای بهبود دادن افزایش کیفیت سکونت شهروندان در پیاده راه بوعلی باید عواملی همانند دسترسی‌ها، توسعه پارکینگ عمومی، نورپردازی، احیای بافت فرسوده، مبلمان شهری، نمای یک دست تعامل فرهنگی، امنیت، رفاه اجتماعی، افزایش گردشگری رونق فروش صنایع دستی، افزایش اعتبار محل، بهبود معیشت افراد منطقه، کاهش آلودگی صوتی، کاهش آلودگی و افزایش فضای سبز در نظر گرفته شود.

طباطبایی و همکاران (۱۴۰۰) پژوهشی با عنوان «ارائه الگوی مداخله و نظام سیاست‌گذاری فضایی در پیاده‌راه‌های شهری» را انجام دادند. این مطالعه در دو بخش کیفی و کمی انجام شد. در بخش کیفی با کمک متون معتبر جهانی در زمینه طراحی پیاده راه و کیفیت حضور پذیری، مؤلفه‌ها استخراج شدند. در بخش کمی نیز نتایج نشان داد که عوامل نفوذپذیری و حس تعلق، بیشترین تأثیر و دسترسی به خدمات شهری را داشته‌اند و کارایی، کمترین تأثیر را بر حضورپذیری در پیاده راه‌ها را داشته است. این نتایج همچنین نشان داد که عواملی همانند شفافیت، امنیت و انعطاف‌پذیری نیز بر حضورپذیری تأثیری ندارند.

کرمی و عدلی فر (۱۳۹۸) در پژوهشی به بررسی «امنیت و پایداری اجتماعی در پیاده راه‌های قاپو اردبیل» پرداختند. این مطالعه به‌صورت کمی و با کمک پرسشنامه انجام شد و نتایج این مطالعه نشان داد که همبستگی مثبتی بین میزان امنیت و حضور مردم در پیاده راه‌ها وجود دارد.

مطالعات اشاره شده همگی در حوزه‌ی عمومی بودند و بیشتر آن‌ها در زمینه‌ی پیاده راه‌ها بودند، با این حال، برخی از مطالعات بصورت کمی و با کمک پرسش‌نامه انجام شده بودند، در حالی که مطالعه حاضر بصورت کیفی است. بیشتر مطالعات جنبه‌های منفی پیاده راه‌ها را در نظر گرفته‌اند، در حالی که مطالعه‌ی حاضر بدنبال بررسی این موضوع است که پیاده راه‌ها تا چه اندازه در زمینه فضای فیزیکی و تعاملات اجتماعی توانسته‌اند موفق باشند و دستاوردهایی را بدست آورند. در این مطالعه سعی شده است که تمامی دستاوردها چه مثبت و چه منفی بطور کلی مورد توجه قرار گیرند.

۲-۲: ملاحظات نظری

در کشورهای در حال توسعه، رشد سریع جمعیت، اقتصاد و شهرنشینی منجر به افزایش استفاده از وسایل نقلیه موتوری شده است. پیاده روی و دوچرخه توجه محققان را در مقایسه با وسایل نقلیه موتوری بیشتر به خود جلب کرده است. با این حال، مهم است که در نظر گرفتن الزامات از حالت‌های غیر موتوری حمل‌ونقل با ارائه مناسب راهروهای طراحی شده، پیاده‌رو، پیاده راه، و مانند آن در نظر گرفته شود (کوی^۵ و همکاران، ۲۰۱۳: ۱۵۲). این مناطق عمدتاً در مراکز شهری، کنار جاده‌های بیرون شهر یا گردشگاه‌های طبیعی طراحی و ایجاد می‌شوند. پیاده راه‌ها یا محدوده‌های پیاده، بخشی از فضاهای شهری هستند که بنا بر برخی دلایل ویژه و همچنین دارا بودن برخی پتانسیل‌های فرهنگی، گردشگری، تجاری و ... در بخشی از ساعات شبانه‌روز و یا در تمام طول روز بر روی حرکت سواره بسته می‌شوند و صرفاً به رفت‌وآمد رهگذران و پیاده‌ها اختصاص دارد. این پیاده راه‌ها نه صرفاً برای کارکردهای فیزیکی و ترافیکی، یا پدیدار شدن و توسعه برخی کاربری‌ها یا دلایل اقتصادی و همچنین برای گسترش دادن پیوندها و ارتباطات و تعاملات اجتماعی-فرهنگی و ساخت فضای انسانی در عرصه همگانی مورد توجه قرار گرفته‌اند. این مناطق ممکن است از آغاز برای رفت و آمد رهگذران طراحی شده باشند و یا این که خیابان‌هایی باشند که به پیاده راه تغییر کاربری داده شده باشند. تغییر کاربری منطقه و تبدیل آن به پیاده راه اصطلاحاً پیاده سازی^۶ نامیده می‌شود. از اثرات و کاربردهای

^۵ Cui

^۶ Pedestrianization

مرادخانی، همایون؛ رحیمی، بهاره (۱۴۰۵). جایگاه حوزه عمومی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه پیاده راه فردوسی شهر سنجند. *جامعه‌شناسی فرهنگ و هنر*، ۸ (۲)، ۱-۳۰.

اجتماعی پیاده راه‌ها می‌توان به برگزاری و ارائه شکل‌های مختلف نمایشگاه‌ها، فستیوال‌ها و هنرهای خیابانی و... اشاره نمود. وجود پیاده راه‌های جاذب جمعیت و شکل‌دهنده تعامل اجتماعی هم حاکی از تمدن، مدنیت و هویت هر شهر و هم تقویت‌کننده آن می‌باشد (گوپتا و پوندیر، ۲۰۱۵: ۴۴۶).

از نظر جیکوبز، خیابان‌ها در شهرها علاوه بر جریان عبور و مرور پیاده وسایل نقلیه در خدمت مقاصد بسیاری هستند. یک پیاده راه شهری به‌خودی‌خود معنایی ندارد چنین پیاده راهی چیزی جز انتزاع نیست. پیاده راه در پیوند با ساختمان‌ها، کاربری‌هایی که در آن محاط است و یا در ارتباط با سایر پیاده راه‌های بسیار نزدیک معنا می‌یابد (جیکوبز، ۱۳۹۲: ۲۹). این مسئله در مورد خیابان‌ها نیز مصداق دارد. به این معنا که آن‌ها نیز در خدمت مقاصدی علاوه بر عبور و مرور وسایل نقلیه درون خود هستند. خیابان‌ها و پیاده راه‌هایشان عمده‌ترین مکان‌های عمومی یک شهر، اصلی‌ترین ارگان‌های حیاتی آن هستند. اگر خیابان‌ها گرفته و زشت باشند شهر گرفته و زشت خواهد شد. حفظ امنیت شهر، وظیفه اساسی خیابان‌ها و پیاده راه‌های شهر است.

اگرچه تعریض کنندگان خیابان‌ها هر ساله از آن می‌کاهند، هرچه پیاده راهی زنده‌تر به مردم‌پسندتر باشد و هرچه تعداد و تنوع استفاده‌کنندگان بیشتر باشد، عرض کلی مورد نیاز آن برای خدمت‌رسانی به اهداف دلپسندش نیز باید بیشتر شود (جیکوبز، ۱۳۹۲: ۹۱). ساختمان‌ها نمی‌توانند پشت یا سمت خالی خود را به سوی خیابان بگیرند. سوم آن‌که پیاده راه‌ها باید پیوسته مورد استفاده قرار بگیرند و برای افزودن به تعداد چشم‌های کارایی که به خیابان دوخته می‌شوند و چه برای تشویق تعداد کافی مردم ساکن در ساختمان‌های طول خیابان؛ برای نگرستن به پیاده راه است. یک خیابان زنده همواره استفاده‌کنندگان و تماشاچیان را در کنار هم دارد. ارزش نورهای روشن خیابان برای نواحی خاکستری یاس‌آلود ناشی از اطمینانی است که در برخی از مردم که ضرورت و یا تمایل رفتن به پیاده راه را دارند اما به علت فقدان نور خوب از آن اجتناب می‌کنند، ایجاد می‌کند (جیکوبز، ۱۳۹۲: ۴۲). ساختار اجتماعی زندگی پیاده راه گاهی به آنچه که می‌توان آن را "چهره‌های خود انتصاب شده مردمی" خواند، مرتبط شده است. چهره مردمی کسی است که در ارتباطی مداوم با حلقه‌ای گسترده از مردم قرار گرفته باشد. کیفیت اصلی و مردمی بودن و هم‌کلام شدن با مردم بسیار متنوع می‌باشد. انتشار خبرها که از علایق پیاده راه است این‌گونه ممکن می‌شود. بسیاری از چهره‌های مردمی پیوسته در مکان‌های عمومی مستقرند آن‌ها مغازه‌دار، صاحبان بارها و یا مانند آن هستند. این‌ها چهره‌های اصلی مردمی‌اند (جیکوبز، ۱۳۹۲: ۷۲).

هابرماس تعبیر حوزه عمومی را در اطلاق به عرصه‌ای اجتماعی به کار می‌برد که در آن افراد از طریق مفاهمه و استدلال مبتنی بر تعقل و در شرایطی عاری از هرگونه فشار، زور و در شرایط برابر برای تمام طرف‌های مشارکت‌کننده مجموعه‌ای از رفتارها، مواضع و جهت‌گیری‌های ارزشی و هنجاری را تولید می‌کند. آنچه موجب جلب نظر هابرماس به مقوله حوزه عمومی شده است، اهمیت این مفهوم به عنوان اساس نقد جامعه مبتنی بر اصول دموکراتیک بوده است. حوزه عمومی عرصه‌ای است که در آن افراد به منظور مشارکت در مباحث باز و علنی گرد هم می‌آیند. از نظر هابرماس حوزه عمومی به معنی دقیق کلمه عرصه‌ای است که هیچ حد و حدودی بر فعالیت آن وضع نشده باشد، حوزه عمومی حوزه عقلانی و حقیقت‌یاب و حقیقت‌ساز جامعه است. این حوزه، عرصه فکر، گفت‌وگو، استدلال و زبان است. شرایط مکالمه باز و آزاد در حوزه عمومی متضمن این اصل است که هیچ فرد یا گروهی نمی‌تواند در خارج از این حوزه (یعنی در عرصه قدرت) مدعی شناخت بهتر خیر و صلاح جامعه باشد. پاسخ به پرسش‌هایی از این قبیل که آزادی، عدالت، برابری، عقلانیت و جزء آن چیست تنها در حوزه عمومی هر جامعه‌ای ممکن است داده شود و مورد پذیرش و باور قرار گیرد. حوزه عمومی که هابرماس از آن صحبت می‌کند حد واسط میان دولت رسمی (اقتدار عمومی) که بر ابزار اعمال خشونت کنترل دارد و حوزه خصوصی است و کارکرد فعال اجتماعی آن وابسته به تمایز قطعی و جدایی این دو حوزه است. از اهداف اولین حوزه عمومی می‌توان نظارت بر دولت و شفاف کردن تصمیمات سیاسی و اداری را نام برد. هر کس بالقوه حق شرکت در این فضا را دارد، و هیچ کس را امتیازی نسبت به دیگران در این فضا نیست، چنین موقعیتی است که نقش دولتمردان یا عناصر سرمایه دار و بانفوذ را هم ارز نقش «شهروندان عادی» می‌کند (محمدی، ۱۴۰۲ به نقل از هابرماس، ۱۹۶۲). بنابراین معیارهای مختلفی در ساختار پیاده راه‌ها یا حوزه‌های عمومی باید در نظر گرفته شود. بنابراین پیاده راه‌ها، مکانی برای تعاملات اجتماعی هستند و تعاملات می‌تواند در این فضای زنده صورت می‌گیرد. این حوزه در زمره سیاست‌گذاری عمومی است. حال باید به این مسئله توجه نمود که این حوزه‌ها تا چه اندازه در زمینه فضای فیزیکی و تعاملات اجتماعی توانسته‌اند موفق باشند و دستاوردهایی را بدست آورند. در این مطالعه سعی شده است که تمامی دستاوردها چه مثبت و چه منفی بطور کلی مورد توجه قرار گیرند.

۳- روش پژوهش

مطالعه حاضر از لحاظ ماهیت، جزء مطالعات کیفی و بصورت تحلیل مضمون می‌باشد، چون از طریق مصاحبه است. از نظر روش اجرا، از نوع مطالعات میدانی می‌باشد، چون این مطالعه از طریق مصاحبه با افراد مختلف اطلاعات را جمع‌آوری می‌کند. از نظر هدف نیز جزء مطالعات کاربردی است، چون محقق در پی بررسی سیاست‌گذاری در حوزه عمومی و پیاده راه فردوسی سنج است. جامعه آماری در این مطالعه شامل تمامی مسئولان شهرداری و شهروندان شهر سنج بودند. در این مطالعه چون به صورت کیفی انجام شد، مصاحبه‌ها تا اشباع نظری ادامه یافتند و افراد مورد مختلف مورد مصاحبه قرار گیرند. نهایتاً تعداد ۱۲ نفر از شهروندان و مسئولان شهر همان‌گونه که در جدول ۱ گزارش شده است، مطالعه شدند. روش نمونه‌گیری در این مطالعه، نظری و هدفمند بود. در بخش مصاحبه‌ها در این مطالعه با ۱۲ نفر مصاحبه‌های عمیق انجام شد که از این ۱۲ نفر، ۶ نفر مرد (۵۰ درصد) و ۶ نفر زن بودند. بنابراین تناسب جنسیتی رعایت شده است. افراد از شغل‌های مختلف بودند و تحصیلاتی از ابتدایی تا فوق‌لیسانس داشتند.

جدول ۱- ویژگی افراد مصاحبه شده در مطالعه حاضر

ردیف	نام	سن	تحصیلات	شغل	محل زندگی
۱	فریاد	۳۵	دیپلم	آزاد	حاجی‌آباد سنج
۲	سعید	۳۷	دیپلم	راننده تاکسی	بهاران سنج
۳	قدیری	۳۶	لیسانس	مغازه‌دار	بهاران سنج
۴	ملکوتی	۲۴	لیسانس	کارمند شهرداری	ویلا شهر
۵	شقایق	۳۴	دیپلم	خانه‌دار	کامیاران
۶	صباحی	۴۱	دیپلم	مغازه‌دار	شادمان سنج
۷	مرادی	۳۷	فوق لیسانس	کارمند شهرداری	سنج
۸	رحمانی	۳۴	لیسانس	خانه‌دار	سنج
۹	نمازی	۴۰	فوق لیسانس	کارمند استانداری	سنج
۱۰	پروین	۴۵	سیکل	خانه‌دار	سنج
۱۱	گلاره	۳۸	لیسانس	خانه‌دار	سنج
۱۲	روژان	۳۴	دیپلم	خانه‌دار	سنج

برای این کار، از قبل با افراد هماهنگی‌های لازم انجام شد و با هر فرد مصاحبه‌ای ۹۰ دقیقه‌ای انجام شد. به افراد مورد مصاحبه اطمینان داده شد که اطلاعات آن‌ها محرمانه می‌ماند. اطلاعات جمعیت شناختی همانند سن، تحصیلات، شغل و محلی که زندگی می‌کنند، نیز پرسیده شد. برای تحلیل اطلاعات، مصاحبه‌های ضبط‌شده تایپ شدند و سپس کدگذاری باز انجام شد و از طریق کدگذاری باز مفاهیم اولیه استخراج شدند و مقوله‌ها استخراج شدند.

۴- تحلیل یافته‌ها

جدول ۲ خلاصه‌ای از کدگذاری و تشکیل مقوله‌ها را نشان می‌دهد.

جدول ۲- کدگذاری محوری و شکل‌گیری مقوله‌ها

کدگذاری باز	کدگذاری محوری	شکل گیری مقوله ها
افزایش قیمت ملک این منطقه	افزایش قیمت خرید ملک و اجاره	هزینه های مالی
عدم تأثیر بر روی قیمت ملک		
افزایش قیمت اجاره		
تأثیر کم روی قیمت اجاره مغازه ها		
عدم تأثیر بر قیمت اجناس	افزایش قیمت اجناس	
افزایش قیمت اجناس		
گرانی اجناس به علت شهرت این نقطه		
افزایش هزینه های تاکسی	افزایش کرایه تاکسی	
به صرفه شدن قیمت کرایه برای راننده های تاکسی		
به چشم آمدن این منطقه و خرید بیشتر		

جایگاه حوزه عمومی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه پیاده راه فردوسی شهر سنندج

	بهبود کسب‌وکار	عدم تأثیر بر رونق دیگر مناطق
		جذاب بودن این منطقه برای مسافران و گردشگران
		بهبود کسب‌وکار
		مراجعه برای تفریح، خرید و سینما
		مراجعه برای خرید و خوردن آبمیوه
	افزایش هزینه مغازه‌ها	دادن هزینه توسط مغازه‌داران برای حمل بار در داخل پیاده راه
	سنگین بودن هزینه اولیه و به‌صرفه بودن خرج آن در مناطق دیگر	سرسام‌آور بودن هزینه انجام کار
		هزینه کردن برای جاهای دیگر شهر
		بهبود بودن صرف هزینه برای مناطق پایین‌شهر
سامان دادن ترافیک	سامان دادن ترافیک و ایجاد آرامش	سامان‌دهی این منطقه
		توانایی برگزاری مراسمات در این منطقه
		سامان دادن ترافیک و حجم مردم
		عدم تأثیر بر ترافیک و شلوغ بودن خیابان‌های اطراف
		جابجایی ترافیک به نقاط دیگر
		آرام و کم ترافیک شدن این منطقه
		افزایش آرامش کاهش سروصدا
	سامان دادن دستفروشان	فعالیت دستفروشان در مکان و زمان خاص
سازمان‌دهی نامناسب دستفروشان	تأثیر منفی دستفروشان بر مغازه‌داران	خرید جنس ارزان‌تر از دستفروش
		تأثیر دستفروشان بر روی کاهش کاسبی مغازه‌داران
		عدم سازش دستفروش و مغازه‌دار
		معضل دستفروشان برای مغازه‌ها و شلوغی
	پاک‌سازی بافت شهری	پاک‌سازی منطقه از زباله میوه و ...
	وجود دستفروشان و لزوم جابجایی آن‌ها	کیفیت اجرایی پایین به دلیل دستفروشان
		اشغال کردن خیابان توسط دستفروشان
		عدم پیگیری دستفروشان
		لزوم جابجایی دستفروشان به نقاط دیگر
	تعداد ناکافی صندلی و نامناسب بودن جنس آن‌ها	کم بودن تعداد صندلی برای حجم مردم
		نامناسب بودن صندلی‌ها و عدم تعبیه سایه‌بان برای برخی از آن‌ها
		عدم در نظرگیری سایه‌بان و جنس نامناسب
		نامناسب بودن جنس صندلی‌ها برای فصل‌های سرد و گرم
	نبود مکان بازی برای کودکان	عدم داشتن مکان تفریحی و شهر بازی برای بچه‌ها
	نامناسب بودن ورودی‌ها برای معلولین	عدم تعبیه جا برای معلولین
		دسترسی مشکل برای معلولین
		ورود سخت معلولین به علت بلوک‌های ورودی
	ناکافی بودن پارکینگ	شلوغ بودن پارکینگ‌ها
		عدم پارکینگ در کوچه‌ها
		ناکافی بودن پارکینگ‌ها
		زمان‌بر بودن پارک در این منطقه
		تعبیه نور و سطل آشغال برای هر نیمکت

جایگاه حوزه عمومی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه پیاده راه فردوسی شهر سنندج

خدمات و امکانات ناکافی	نوردهی نامناسب	نوردهی نامناسب
		کیفیت نورپایین
	مشکلات آبرسانی	آب دهی به درختان با تراکتور
		ترک‌خوردگی و شکستگی لوله آب
		شکستگی لوله آب
	طولانی بودن مسافت برای افراد مسن	نامناسب بودن برای افراد مسن
		طولانی بودن مسافت برای افراد مسن
	حمل‌ونقل عمومی ناکافی	دور شدن مسیر تاکسی‌ها
		سرگردانی تاکسی‌ها
		عدم دسترسی به تاکسی در شب
		حمل‌ونقل عمومی کم
	خدمات‌دهی ناکافی	خدمات‌دهی ضعیف
		عدم فضای عمومی کافی
	در نظر نگرفتن زمان برای ورود بار مغازه	عدم در نظر گرفتن زمان برای ورود بار
	لزوم اصلاح جداره	اصلاح جداره و دیواره قبل از انجام کار
	نبود وسایل برای حمل بار	گردن درد به علت حمل طولانی خرید
		عدم استفاده از وسایل برقی برای حمل بار و مسافر
عدالت اجتماعی و امنیت ضعیف	مراجعه بیشتر جوانان	مراجعه بیشتر جوانان
		حاشیه‌دار بودن جوانان مراجعه‌کننده
		تبدیل شدن به یک میانبر برای موتورسواران
		تبدیل شدن به مکانی برای افراد ولگرد و پرسه زنی
	امنیت ضعیف	امنیت پایین از نیمه‌شب
		پیگیری کم مأموران
		امنیت پایین و نبود مأمور
	عدم مناسب برای سالمندان و خانواده	نامناسب بودن برای تجمع خانواده‌ها
		نامناسب بودن برای تفریح و تعاملات پایین
		عدم مناسب بودن برای سالمندان به علت طولانی بودن مسیر
	دسترسی سخت دیگر محلات و هزینه‌بر بودن برای مراجعه به این نقطه	دسترسی تمام اقشار به این نقطه
		طولانی بودن مسیر از نقاط دیگر شهر
		دسترسی سخت دیگر محلات به این نقطه
		توان مالی پایین و مراجعه کمتر افراد پایین شهر
تعاملات اجتماعی-فرهنگی ضعیف	عدم شکل‌گیری آشنایی	گفت‌وگوی کم در این منطقه
		عدم آشنایی در این منطقه
		عدم آشنایی به دلیل ازدحام
	مکان مناسب برای قرار افراد شهرستانی	مکان مناسبی برای قرار افراد شهرستانی
	کوچک بودن مغازه‌ها برای نشست	کوچک بودن مغازه‌ها و نامناسب بودن برای نشستن
	تعامل ناکافی دیگران با فرهنگ این منطقه و در نظر نگرفتن فرهنگ منطقه	رد شدن بی‌تفاوت از کنار موسیقی خیابانی
		عدم در نظر گرفتن موارد سنتی توسط شهرداری
		افزایش حس تعلق به علت نمادها
		عدم ارتباط فرهنگی با مسافران و دیگر افراد

جایگاه حوزه عمومی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه پیاده راه فردوسی شهر سنج

	عدم استفاده از کارشناسان جامعه‌شناسی در مطالعات اولیه	عدم استفاده از متخصصین در مطالعات اولیه
	یکسان شدن محیط پیاده راه و مغازه‌ها	یکسان شدن ظاهری مغازه‌ها
	عدم تأثیر بر روی بافت سنتی	بازسازی مغازه‌ها و حفظ بافت سنتی
	بازسازی مغازه‌ها با حفظ بافت سنتی	
	عدم تخریب و تأثیر بر روی بافت سنتی	
	رقابتی شدن فضای مغازه‌ها و تغییر دکوراسیون	
	شیک شدن ظاهر مغازه برای جذب مشتری	
حفظ بافت سنتی		

نتایج این پژوهش هفت مقوله کلی شامل هزینه‌های مالی، سامان دادن ترافیک، سازمان‌دهی نامناسب دست‌فروشان، خدمات و امکانات ناکافی، عدالت اجتماعی و امنیت ضعیف، تعاملات اجتماعی-فرهنگی ضعیف و حفظ بافت سنتی را شناسایی کرد که در ادامه به بررسی این موارد پرداخته می‌شود.

سامان دادن ترافیک:

سامان‌دهی ترافیک این نقطه از جمله مقوله‌هایی بود که در این مطالعه شناسایی شدند. کسبه و مردم اشاره کردند که ایجاد این پیاده راه با کاهش دادن سروصدا باعث ایجاد آرامش شده است.

سعید ۳۷ ساله که از رانندگان تاکسی در این نقطه است اشاره دارد که

"این منطقه مرکز شهر است و بیشتر برای خرید به آن مراجعه می‌کنم. قبلاً عابر، دست‌فروش، ماشین و... با هم درگیر بودند و ترافیک زیاد بود، حجم مردم زیاد بود و نابسامان بود. قبلاً شهرداری دنبال دست‌فروش‌ها بود. دست‌فروش بساط کرده بودند، مغازه‌دار، وسایل را بیرون می‌گذاشت، ماشین عبور و مرور می‌کرد، در حال حاضر بیشتر خانواده‌ها مراجعه می‌کنند، مکانی آرام‌تر شده است و ترافیک نیز کمتر شده است و دعوا کمتر شده است."

این در حالی است که برخی دیگر از افراد مورد مصاحبه اشاره می‌کنند که ترافیک تنها در این ناحیه سامان‌یافته است و به دیگر نقاط دیگر انتقال یافته است. آقای صباحی اشاره می‌کند که ایجاد پیاده راه "تأثیری روی ترافیک نداشته است و خیابان‌های اطراف به همان شکل هستند". آقای مرادی نیز اشاره دارد که "ترافیک در تمام شهر پخش شده است". رحمانی ۲۴ ساله نیز اشاره دارد که "حجم زیادی از ترافیک به نمکی و ناصرخسرو و ... انتقال یافته است."

در مجموع، در کنار این وجه مثبت که ترافیک این ناحیه بسیار کم شده است ولی بیشتر افراد معتقدند که ترافیک به نقاط دیگر شهر انتقال یافته است. در شکل‌های ۱- و ۲ کاهش ترافیک در این مکان قبل و بعد از سامان دادن پیاده راه را نشان داده است.



شکل ۱- وضعیت خیابان فردوسی قبل از ایجاد پیاده راه



شکل ۲- وضعیت خیابان فردوسی بعد از ایجاد پیاده راه

جیکوبز در این باره اشاره می‌کند که یکی از خطرات طرح‌ریزی برای ترافیک شهر و نظام بزرگراه‌ها، بدون درک چگونگی عمل شهرها، این است که طرح‌هایی با بهترین نیت‌ها می‌توانند خلأهای مرزی بی‌پایان و انفصال و وقفه کاربری‌ها را در محل‌ها تزریق کنند که می‌توانند آسیب بی‌جهت و عظیمی را موجب شوند. باید اشاره کرد که در ضمن کاهش دادن ترافیک در این ناحیه که به علت بستن مسیر تاکسی‌ها و ماشین‌ها است و ترافیک این ناحیه به مقدار زیادی کاهش یافته است ولی انتقال بار ترافیکی به نواحی دیگر شهر، هیچ مزیتی برای این امر را در زمینه‌ی کاهش ترافیک نشان نمی‌دهد. اگرچه ترافیک در این ناحیه به ظاهر سامان‌دهی شده است ولی در دیگر نقاط شهر نزدیک به این منطقه نیز ترافیک حکم فرما است. با این حال، کاهش سروصدا در این ناحیه به واسطه‌ی کاهش میزان ترافیک شاید یکی از ثمرات این کار بوده باشد که برای ساکنین این ناحیه بسیار ارزشمند است. چنین به نظر می‌رسد که برنامه‌ریزی کافی برای این کار انجام نشده است و شاید مسئولین شهری به صورت تک‌بعدی این ناحیه را به دور از تعامل مثبت و یا منفی با نقاط نزدیک در نظر گرفته‌اند و برنامه‌ریزی کافی را برای این کار انجام نداده‌اند. تک بعدی نگاه کردن به یک منطقه و در نظر نگرفتن رفاه مردم برای رسیدن به آن نقطه می‌تواند در کنار آثار مثبت آن، اثرات منفی داشته باشد که این اثرات منفی به صورت ترافیک در دیگر نقاط خود را نمایان می‌سازد.

حفظ بافت سنتی

از نتایج مثبت این کار این بوده است که آثار منفی بر روی بافت سنتی نداشته است و حتی باعث اعیانی سازی و بهتر دیده شدن آن‌ها نیز شده است. سعید ۳۷ ساله اشاره می‌کند که

"این پیاده راه تأثیر منفی روی بافت سنتی نداشته است. عمارت‌های خیابان شاپور و ناصرخسرو تأثیر نداشته است و حتی

باعث باز شدن فضای بصری شده است و زیباتر شده است و باعث افزایش مراجعه به این ناحیه شده است."

شقایق نیز اشاره می‌کند که

"تأثیری روی بافت سنتی نداشته است و بهتر شده است. بیشتر آجیل‌فروش‌ها و مغازه‌های سنتی، بازسازی را به صورت

کلاسیک و شیک انجام داده‌اند و بافت سنتی حفظ شده است."

حفظ بافت سنتی و ظاهری به نسبت شیک‌تر در توافق با گفته‌های جیکوبز است که اشاره دارد که در میان قابل‌تحسین‌ترین و لذت‌بخش‌ترین مناظری که می‌توان در طول پیاده‌روهای شهرهای بزرگ پیدا کرد، انطباق مبتکرانه محل‌های قدیمی با کاربری‌های جدید است. مهمانخانه‌های شهرستانی که به نمایشگاه پیشه‌وران، اصطبل‌ی که به یک خانه، زیرزمینی که به یک باشگاه و .. تبدیل شدند همه انواع تغییرات جزئی که همواره در آن مناطق شهری که سرزنده و پاسخگوی نیازهای انسانی‌اند، رخ خواهند داد. در پیاده راه فردوسی، اگرچه هزینه‌ی زیادی انجام شده است ولی تخریب بافتی صورت نگرفته است و بافت شهر به همان شکل باقی مانده است.

سازمان‌دهی نامناسب دست‌فروشان

از مقوله‌هایی که در این مطالعه شناسایی شد، سامان دادن نامناسب دست‌فروشان بود. به ظاهر بعد از ایجاد پیاده راه، دست‌فروشان سامان‌دهی شدند و طی زمان خاصی در مکان‌های مشخصی حضور پیدا می‌کنند ولی این کار کافی نبوده است.

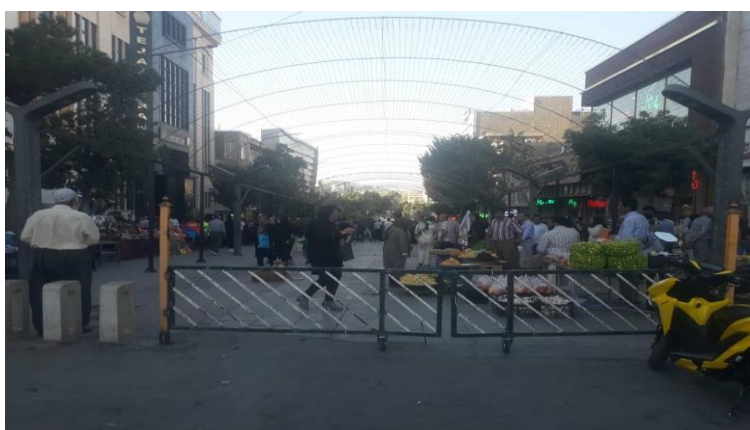
سعید ۳۷ ساله اشاره می‌کند که

"این منطقه مرکز شهر است و بیشتر برای خرید به آن مراجعه می‌کنم. قبلاً عابر، دست‌فروش، ماشین و.... باهم درگیر بودند و ترافیک زیاد بود، حجم مردم زیاد بود و نابسامان بود. قبلاً شهرداری دنبال دست‌فروش‌ها بود. قبلاً دست‌فروش بساط کرده بودند، مغازه‌دار، وسایل را بیرون می‌گذاشت، ماشین عبور و مرور می‌کرد. قیمت اجناس دست‌فروش‌ها و مغازه‌ها شبیه هم شده است. مغازه‌دارها نیز شروع به بساط کنار دست‌فروش‌ها کرده‌اند. دست‌فروش‌ها ساماندهی شده‌اند. قبلاً مغازه‌دار اجازه نمی‌داد دست‌فروش بساط کند و اگر اجازه می‌داد، از او نیز پول می‌گرفت ولی الآن مغازه‌دار چنین اجازه‌ای ندارد و تا دو سه متر جلوی مغازه خود را اجازه دارد. دست‌فروش‌ها نیز از ساعت ۱۲ تا ۹ شب اجازه دارند بساط نمایند و به شهرداری اجازه می‌دهند."

آقای صباحی نیز اشاره دارد که

"دست‌فروش‌ها ساماندهی شده‌اند ولی پیگیری نشده است. طبق قرار از ۸ صبح تا ۸ شب باید بساط کنند ولی از صبح این کار را می‌کنند. موتورهای زیادی در این مکان رفت و آمد دارند که نباید وارد شوند و پیک موتوری هستند و تبدیل به یک میانبر برای آن‌ها شده است. مانع‌ها توسط دست‌فروشان شکسته شده است به خاطر رفت‌وآمد چرخ‌های آن‌ها. دست‌فروش‌ها باید به یک محل دیگر انتقال یابند. دست‌فروش‌ها به میز و مکان خود قانع نشدند و خیابان را اشغال کرده‌اند و نظارتی روی آن‌ها نیست. شغل من دست‌فروش ندارد، ولی دست‌فروش‌ها معضل این خیابان هستند و به ضرر مغازه‌دار هستند. مغازه‌دار باید مالیات و ... که صرفه ندارد. در شهرهای دیگر دست‌فروش در خیابان وجود ندارد. مسافران می‌گویند، که خیابان نامنظم به علت دست‌فروشان است."

به‌ظاهر ساماندهی انجام شده است ولی این کار ناقص بوده است (شکل ۳). جیکوبز در این باره اشاره دارد که طرح‌های برنامه‌ریزی شده خیابان پیاده، اگر مرزهای پرهیبت برای خودروهای در حال حرکت و پارک شده را در اطراف قرق گاه‌های ذاتاً ضعیف و تکه‌تکه بر پا دارند می‌توانند مشکلاتی بزرگ را به وجود آورند. با این همه این ایده، ایده‌ای مطرح در برنامه‌ریزی برای خیابان‌های محل خرید در ناحیه مرکز شهر و "مرکز شهرک‌ها" در نواحی نوسازی شده است. اگرچه این ناحیه به مکانی برای پیاده‌روی همراه با آرامش تبدیل شده است ولی دست‌فروشان که در این بخش حضور دارند نیز از زیبایی و لذت‌بخش بودن و آرامش آن کاسته است. شاید به ظاهر مردم از خرید کردن در این پیاده راه راضی باشند ولی همان معضل قبلی را برای مغازه‌داران و گردشگران را دارد. در این رابطه، اوجانگ و همکاران (۲۰۱۸) به بررسی ارتباط بین مکان‌های عمومی و تعاملات اجتماعی پرداختند و نتایج این مطالعه حاکی از آن بود که اهمیت مکان‌ها بشدت مربوط به عملکردهای تجاری و گردشگری است و از این رو دل‌بستگی به مکان در اطراف آن فعالیت‌ها تکامل می‌یابد. شاید در مطالعات این محققین، بخش تجاری به‌صورت مغازه بوده است و معضل سروصدا و شلوغی که دست‌فروشان ایجاد می‌کنند را نداشته باشد و به مکانی آرام در زمینه‌ی تجاری تبدیل شده است. در مجموع باید اشاره کرد که دست‌فروشان به ظاهر ساماندهی شده‌اند ولی باید در مکانی غیر از پیاده راه ساماندهی گردند.



شکل ۳- وضعیت نامناسب دستفروشان بعد از ایجاد پیاده راه

هزینه‌های مالی

هزینه‌های مالی بخشی از موارد مورد تأکید مصاحبه‌شونده‌ها بود که به افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، گران بودن برخی کالاها، افزایش قیمت ملک و زیاد بودن هزینه‌های اولیه برای اجرای این طرح اشاره دارد. فریاد ۳۵ ساله اشاره می‌کند که

مرادخانی، همایون؛ رحیمی، بهاره (۱۴۰۵). جایگاه حوزه عمومی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه پیاده راه فردوسی شهر سنندج. *جامعه‌شناسی فرهنگ و هنر*، ۸ (۲)، ۱-۳۰.

از لحاظ قیمت ملک نیز قیمت آن نیز زیاد افزایش یافته است. این تغییر کاربری باعث افزایش قیمت اجناس این منطقه شده است ولی تابع تورم بوده است و کاملاً مربوط به این موضوع است. برای مثال، برای خرید لباس، همان جنس را از دست‌فروش‌ها ارزان‌تر خرید می‌کنم. از لحاظ دسترسی مشکلی نیست و تاکسی وجود دارد ولی هزینه‌های تاکسی زیاد شده است.

آقای صباحی نیز بیان داشتند که

"من مستأجرم ولی قیمت اجاره به‌تبع تورم بالاتر رفته است، ماهیانه ۴۵ میلیون تومان کرایه مغازه می‌دهم. شاید کمی روی کرایه مغازه‌ها تأثیر داشته است و صاحب مغازه من گفته است به دلیل تورم گران می‌کنم. برای ورود مواد اولیه، اجازه ورود ماشین نداده است و باید به گاری‌ها پول بدهید تا بار جابجا شود و هر بار ۲۰ تا ۳۰ تومان می‌گیرند."

این نتایج و مصاحبه‌ها و مخصوصاً با مغازه‌داران تأکید می‌کند که افزایش اجاره‌ها و قیمت ملک بیشتر تابعی از تورم بوده است و ناشی از ایجاد این پیاده راه نیست. به‌هرحال، سنندج فاقد حمل‌ونقل عمومی به اندازه کافی است و این کار باعث افزایش هزینه‌ها برای مردم در مناطق دور شهر شده است. این اگرچه اعیانی نشینی را نشان نمی‌دهد ولی باعث شده است که همگان نیز به این نقطه به خاطر افزایش هزینه‌ها به‌صورت مداوم دسترسی نداشته باشند. از طرفی دیگر این کار چون برنامه‌ریزی درستی برای آن صورت نگرفته است باعث افزایش هزینه‌های روزانه برای مغازه‌داران برای حمل بار در داخل محدوده شده است که به‌نوعی افزایش هزینه‌ها را تحمیل کرده است. دسترسی این نقطه برای همگان آزاد است ولی افزایش هزینه‌ها یک معضل است و احداث این پیاده راه باعث افزایش هزینه‌های تاکسی شده است. بنابراین این کار یک بار مالی برای مغازه‌داران و مردم را باعث شده است.

عدالت اجتماعی و امنیت ضعیف

از جمله مقوله‌هایی که در این مطالعه شناسایی شدند، عدالت اجتماعی و امنیت ضعیف بود.

آقای صباحی نیز اشاره دارد که

"بیشتر جوان‌ها از این خیابان استفاده می‌کنند که بیشتر برای گذراندن زمان می‌آیند. بخش خیلی زیادی برای گذراندن زمان، بخش زیادی مغازه دار و برای خرید می‌آیند. از ۱۲ شب به بعد امدی وجود ندارد و دزدی امکان دارد. بیشتر بازار ۶ غروب تا ۱۰ شب است و زمستان تا ۹ شب است. خیابان فردوسی تا ۱۲ شب امنیت دارد و جمعیت هست. مأموران وجود دارند ولی کم هستند و دیر پیگیر می‌شوند."

پروین خانم اشاره می‌کند که

"اینجا تبدیل به مکانی برای افراد ولگرد و پرسه زن شده است و ۴۰ درصد از افراد تنها برای خرید به آنجا مراجعه می‌کنند و ممکن است باعث مزاحمت شوند و بیشتر جوانان مراجعه می‌کنند. مکانی برای جمع شدن خانواده‌ها نیست و برای استراحت موقت مناسب است."

بر اساس گفته‌های افراد مورد مصاحبه، بیشتر افراد مراجعه‌کننده جوانان هستند که برای دور زدن و نوشیدن آبمیوه مراجعه می‌کنند و خانواده‌ها برای پیاده‌روی کمتر مراجعه می‌کنند و رفت‌وآمد خانواده‌ها بیشتر برای خرید است. به نظر می‌رسد این مکان شاید از آن عملکردی که روز اول برای آن در نظر گرفته شده است، دور شده است و قابلیت مدنظر را ممکن است نداشته باشد. در این رابطه، جیکوبز اشاره دارد که خلق تنوع در شهرها بر این واقعیت استوار است که در شهرها مردمی با سلیقه‌ها، مهارت‌ها، نیازها و عرصه‌های بسیار گوناگون مانند زنبور عسل و کندو در کنار یکدیگر زندگی می‌کنند و باید امکان دسترسی فراهم باشد. همچنین او اشاره می‌کند که یکپارچگی شهر در گردآوردن مردمی با علائق مشترک که از بزرگ‌ترین دارایی‌های شهر است، به نوبه خود یکی از دارایی‌هایی است که مورد نیاز یک منطقه شهری است و امکان دستیابی به اجتماعات منافع-ویژه سیاسی و اداری شهر به مثابه یک کل، می‌باشد. ظاهر قضیه این است که در این نقطه برعکس اظهارات جیکوبز، مردم از طبقات، سنین و ... مختلف در کنار هم قرار نمی‌گیرند تا تنوع ایجاد شود و متأسفانه اقشار خاص سنی همانند جوانان بیشتر به این نقطه مراجعه می‌کنند که از لحاظ عدالت اجتماعی که باید برای همگان باشد، مناسب نیست و سازوکاری برای گردآوردن تمامی مردم شهر وجود ندارد.

بعد دیگر این قضیه مربوط به امنیت آن در ساعاتی خاص است و بعد از آن، این نقطه فاقد امنیت است. حس امنیت در شهر، کارکرد اساسی خیابان‌ها و پیاده راه‌های شهر است. جیکوبز معتقد است که زندگی پیاده راه هنگامی که تسهیلاتی عینی و قابل لمس مورد نیاز آن حضور داشته باشند، ظاهر می‌شوند. این همان تسهیلات با فراوانی و شیوعی است که برای حاصل آمدن امنیت پیاده راه ضروری است. در نبود آن‌ها

ارتباط عمومی پیاده راه نیز نخواهد بود. اگرچه امنیت باید به گونه‌ای باشد که در تمامی ساعات وجود داشته باشد ولی در این پیاده راه تا زمان شلوغی، این قضیه حکم فرماست و پس از آن به شدت پایین می‌آید.

خدمات و امکانات ناکافی:

از جمله مقوله‌هایی که در این پژوهش شناسایی شد، خدمات و امکانات ناکافی بود که مشتمل بر مواردی همانند صندلی کافی و مناسب، امکانات برای کودکان، سرویس‌های عمومی برای حمل و نقل، در نظر نگرفتن ورودی کافی برای معلولین، پارکینگ ناکافی، نوردهی نامناسب و نبود وسایلی برای حمل و نقل بار در داخل پیاده راه بود. در این رابطه، روژان خانم اشاره دارد که

"از تاکسی استفاده می‌کنیم چون محیط کوچک است و جای پارک ماشین ندارد. مسیر پیاده‌روی نیز کم است و زیاد خسته‌کننده نیست. مسیر پیاده‌روی شیب ندارد و اذیت‌کننده نیست مگر این که خرید سنگین داشته باشید که اذیت‌کننده باشد. از لحاظ معلولین، در ورودی بلوک گذاشته‌اند و این افراد نمی‌توانند به راحتی وارد شوند و در خود خیابان مشکل ندارند. این مانع‌ها برای موتوری‌ها و ... است. از لحاظ نیمکت و وسایل رفاهی خوب است ولی افراد مسن، برای جابجایی خرید مشکل دارند. جایی برای بچه‌ها در نظر گرفته نشده است و با اطمینان خاطر تا پایان خرید آن‌ها را در آن جا قرار داد."

آقای قدیری نیز در این رابطه می‌گوید:

"نوردهی خیابان ضعیف است اما مبلمان خوبی دارد. نورهای زمینی کنده شده‌اند. این پیاده راه برای معلولین و افراد مسن مناسب نیست و برای افراد معلول مکان‌های کمی تعبیه شده است. برای افراد مسن مسافت طولانی‌تر و دشوار شده است و خرید برای آن‌ها مشکل است. استانداردسازی نشده است و لوله‌کشی آب ندارد و با تراکتور به درختان آب می‌دهند که یک عیب است. اتوبوس کم است و مترو ندارد. این نقطه از ساعت ۱۰ شب به بعد امنیت ندارد و روشنایی کافی نیست. این خیابان دو پارکینگ دارد ولی کافی نیست. در مجموع ارائه خدمات بسیار ضعیف است."

نبود پارکینگ، مکانی برای کودکان و معلولین، در نظر نگرفتن افراد مسن و در مجموع امکانات رفاهی از معضلات بزرگ این طرح است. در غیر این صورت پارکینگ‌ها، گاراژها و شریان‌های دسترسی لازم در اطراف مسیرهای پیاده، به نسبت سنگین، صلب و بی‌جانی می‌رسد که به صورت ترکیباتی مستعد پراکندگی شهر و نه حفظ آن درمی‌آید. در این طرح اگرچه ماشین‌ها، حذف شده‌اند ولی پارکینگ به اندازه کافی برای آن‌ها تعبیه نشده است. این نتایج مغایر با نتایج گزارش شده توسط مطهری تبار (۱۴۰۱) است که در پژوهشی با عنوان «بررسی سیاست‌های ایجاد پیاده راه در افزایش کیفیت سکونت شهروندان در پیاده راه بوعلی همانند دسترسی‌ها، توسعه پارکینگ عمومی، نورپردازی، احیای بافت فرسوده، مبلمان شهری، نمای یکدست تعامل فرهنگی، امنیت، رفاه اجتماعی، افزایش گردشگری رونق فروش صنایع دستی، افزایش اعتبار محل، بهبود معیشت افراد منطقه، کاهش آلودگی صوتی، کاهش آلاینده‌ها و افزایش فضای سبز در نظر گرفته شود.

در این پیاده راه، امکاناتی برای کودکان در نظر گرفته نشده است. جیکوبز در این رابطه اشاره دارد که در زندگی واقعی، کودکان اولین اصول زندگی موفق شهری را تنها از بزرگسالان عادی پیاده راه‌ها می‌آموزند. مردم حتی اگر پیوندی باهم نداشته باشند، نسبت به هم اندکی احساس مسئولیت عمومی دارند. نتایج این مطالعه بر مدیریت ضعیف مدیران شهری برای برنامه‌ریزی برای تمام اقشار جامعه اشاره دارد و شاید به صورت تک‌بعدی و یک سیستم ثابت این خیابان را در نظر گرفته‌اند. مشکل اصلی مربوط به این قضیه است که در برنامه‌ریزی شهری از نظر جامعه‌شناسان بهره گرفته نمی‌شود و بیشتر به ساخت‌وساز اشاره و تأکید می‌شود. در نظر نگرفتن پارکینگ، لحاظ نکردن مشکلات مربوط به افراد معلول، طی مسافت طولانی برای افراد مسن، نمونه‌ای از این مشکلات و یا به قول جیکوبز سیستم کند و زیورعسل در نظر نگرفتن این محیط است. نبود نیمکت کافی برای تعامل و هم‌صحبتی و یا جنس نامناسب آن نیز از جمله محدودیت‌هایی است که تعاملات فرهنگی و اجتماعی را کاهش می‌دهد که در بخش بعدی به آن اشاره می‌شود. سیستم برنامه‌ریزی شهری باید تمامی اقشار جامعه را در نظر بگیرد و متناسب با آن‌ها برنامه‌ریزی‌های مناسب را انجام دهد تا همگان بتوانند از یک فضای عمومی بهره ببرند. نور ناکافی از جمله معضلات این خیابان بود. جیکوبز اشاره دارد که یک خیابان زنده همواره استفاده‌کنندگان و تماشاچیان را در کنار هم دارد. ارزش نورهای روشن خیابان برای نواحی خاکستری یاس آلود ناشی از اطمینانی است که در برخی از مردم که ضرورت و یا تمایل رفتن به پیاده راه را دارند اما به علت فقدان نور خوب از آن اجتناب می‌کنند، ایجاد می‌کند. زمانی که نور ناکافی است مردم نیز کمتر مراجعه می‌کنند و این خود کاهش امنیت را در پی دارد.

تعاملات اجتماعی-فرهنگی ضعیف

یکی از مقوله‌های شناسایی‌شده در این پژوهش، عدم شکل‌گیری آشنایی و تعاملات ناکافی در این مکان می‌باشد. در این رابطه پروین اشاره می‌کند که

"ارتباط فرهنگی با مسافران و دیگر افراد وجود ندارد و گذرا رد می‌شوند. این مکان بیشتر مرکز خرید است و گفت‌وگو کمتر است. مکانی برای آشنا شدن با دیگران و ... نیست."

آقای نمازی نیز اشاره می‌کند که

"شهرداری باید موارد سنتی استان کردستان را قرار می‌داد و جذب مسافر بیشتر می‌شد. می‌توانست وسایل برقی برای حمل مسافر فراهم می‌آورد این خیابان حس تعلق می‌دهد، آیدر و میدان اقبال و ... را می‌بینید."

در مجموع، این مکان باعث آشنایی مردم باهم و آشنا شدن مسافران با فرهنگ سنج نشده است و تعاملات فرهنگی-اجتماعی از نظر افراد بسیار ضعیف است. این پیاده راه‌ها نه صرفاً برای کارکردهای فیزیکی و ترافیکی، یا پدیدار شدن و توسعه برخی کاربری‌ها یا دلایل اقتصادی و همچنین برای گسترش دادن پیوندها و ارتباطات و تعاملات اجتماعی-فرهنگی و ساخت فضای انسانی در عرصه همگانی مورد توجه قرار گرفته‌اند. ساختار اجتماعی زندگی پیاده راه گاهی به آنچه می‌توان آن را "چهره‌های خود انتصاب شده مردمی" خواند، مرتبط شده است. جیکوبز اشاره دارد که چهره مردمی کسی است که در ارتباطی مداوم با حلقه‌ای گسترده از مردم قرار گرفته باشد. کیفیت اصلی و مردمی بودن و هم‌کلام شدن با مردم بسیار متنوع می‌باشد. انتشار خبرها که از علایق پیاده راه است این گونه ممکن می‌شود. بسیاری از چهره‌های مردمی پیوسته در مکان‌های عمومی مستقرند؛ آن‌ها مغازه‌دار، صاحبان بارها و یا مانند آن هستند. این‌ها چهره‌های اصلی مردمی‌اند. مردم در این پیاده راه کنار هم نمی‌نشینند و امکان تعامل فرهنگی-اجتماعی ضعیف است. بخشی از دلیل آن در نظر نگرفتن آن به عنوان یک سیستم پویا است و بخشی دیگر مربوط به نبود امکاناتی همانند صندلی و میز کافی برای نشستن و تعاملات کافی است. در این رابطه، جیکوبز اشاره دارد که زندگی پیاده راه هنگامی که تسهیلاتی عینی و قابل لمس مورد نیاز آن حضور داشته باشند، ظاهر می‌شوند. در نبود آن‌ها ارتباط عمومی پیاده راه نیز نخواهد بود. زمانی که امکانات برای تعاملات پیش نیاید، تعاملی نیز شکل نمی‌گیرد و گردشگر نیز با فرهنگ این منطقه آشنا نمی‌شود.

۵- بحث و نتیجه‌گیری

این مطالعه آثار مختلف ناشی از ایجاد پیاده راه فردوسی را تا حدی آشکار کرد. این پژوهش نشان داد که در پی تحول مذکور، ترافیک این نقطه از شهر به شکل قابل توجهی کاهش یافته است و سروصدا، درگیری و ... نیز کمتر شده است ولی این کاهش ترافیک به این صورت نبوده است که در جاهای دیگر تأثیر نگذارد و باعث شده است که در خیابان‌های اطراف این ترافیک زیاده‌تر باشد و به عبارتی ترافیک از یک نقطه به نقطه‌ای دیگر انتقال یافته است. بحث دیگری که مطرح بوده است، سامان‌دهی ناقص دست‌فروشان بوده است. اگرچه دست‌فروشان در مکان و زمانی خاص در این پیاده راه به فعالیت و کسب‌وکار مشغول هستند ولی زمینه‌ای یک پیاده راه نیست که دست‌فروشان در آن به فعالیت خود ادامه دهند و بهتر است که یک پیاده راه، به عنوان یک پیاده راه برای راه رفتن، تعامل اجتماعی و ... باشد. به هر حال این کار از زیبایی این پیاده راه به شکل قابل توجهی کاسته است. دست‌فروشان موانع بزرگی برای مغازه‌داران آن منطقه نیز می‌باشند که روی درآمد و کسب‌وکار آن‌ها نیز آثار منفی دارند و نیازمند این است که در نقطه‌ای خارج از پیاده راه ساماندهی شوند.

دسترسی همگان به این نقطه نیز به مراتب برای برخی گروه‌ها و مخصوصاً اقشار ضعیف که چندین مسیر را باید سوار شوند، سخت است و نمی‌توانند همواره در آن نقطه حضور داشته باشند و به عبارتی هزینه‌های مالی را بر آن‌ها تحمیل می‌کند. اقشار جوان‌تر جامعه برای دور زدن و پرسه زنی بیشتر حضور پیدا می‌کنند و امکان حضور خانواده‌ها کمتر است چون مکانی برای نشستن خانواده‌ها وجود ندارد و به عبارتی دسترسی برابر بسیار ضعیف است. تعاملات و آشنا شدن گردشگران با سنت و فرهنگ مردم سنج و استان کردستان بسیار ضعیف است که بخشی از آن به دلیل کم‌کاری در معرفی فرهنگ و بخشی دیگر به علت عدم امکانات رفاهی کافی برای نشستن، تعامل کردن و آشنا شدن با آداب و رسوم و فرهنگ این منطقه است. البته، این کم‌کاری تنها مربوط به گردشگران نیست و مردم خود شهر و شهرستان‌های اطراف نیز تعاملات اجتماعی بسیار پایینی دارند. متأسفانه صندلی‌های داخل پیاده راه یا کافی نیستند و یا از جنسی ساخته شده‌اند که امکان نشستن و صحبت کردن بر روی آن‌ها بسیار کم است که این کار آثار منفی بر تعاملات فرهنگی-اجتماعی دارد.

مدیران شهری، در زمینه‌ی سیاست‌گذاری به صورت تک‌بعدی عمل کرده‌اند و تنها از معماران و مهندسان شهرسازی استفاده کرده‌اند ولی این نکته را در نظر نگرفته‌اند که این مکان باید یک مکان پویا باشد و یک مکان پویا همواره بستر تعامل است و برای تعامل نیاز به امکانات و تجهیزات دارد. در این پیاده راه، برای اقشار مختلف سنی و با حالات جسمی مختلف امکاناتی متناسب تهیه نشده است و باعث شده است که مرادخانی، همایون؛ رحیمی، بهاره (۱۴۰۵). جایگاه حوزه عمومی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه پیاده راه فردوسی شهر سنج. *جامعه‌شناسی فرهنگ و هنر*، ۸ (۲)، ۱-۳۰.

افراد مسن طی خرید اذیت شوند، کودکان فقط به همراه والدینی که برای خرید آمده‌اند چرخ بخورند و جایی برای تفریح و نشاط نداشته باشند و والدین نیز کودکانی سربار داشته باشند که هنگام خرید تنها وبال گردنشان باشند. در این مکان حتی برای کاسبان نیز امکاناتی در نظر گرفته نشده است که بتوانند جنس خود را تا در مغازه با ماشین ببرند. هزینه‌های روزانه‌ی کاسبان به گاریچی‌ها باعث شده است که در ماه متحمل هزینه‌های زیادی شوند که برای یک مغازه‌دار مستأجر زیاد است. بنابراین تک‌بعدی دیدن این قضیه و در نظر نگرفتن ارتباط این بخش شهر یا دیگر نقاط اطراف و در نظر نگرفتن مردمی که در این مکان حضور پیدا می‌کنند باعث ایجاد معضلی بزرگ شده است. در بخشی از این پژوهش مشخص شد که حتی پارکینگ کافی نیز برای این کار در نظر گرفته نشده است و عدم در نظر گرفتن پارکینگ و اختصاص دادن زمان برای یافتن جای پارک، افراد را می‌تواند از آمدن مجدد به این نقطه نا امید سازد. در کنار این موارد منفی، می‌توان به این مورد مثبت نیز اشاره کرد که بافت سنتی شهر طی تغییرات جدید دست‌نخورده است که این نکته بسیار حائز اهمیت است.

در مجموع از منظر فضاهای عمومی شهر این پارک راه نتوانسته است به تقویت ارتباطات و روابط اجتماعی نزدیک و چهره به چهره کمی نماید. اگرچه در این محیط سعی شده است که محوریت اصلی بر روی انسان‌ها باشد و اتومبیل‌ها کنار گذاشته شوند ولی این فضا نتوانسته است ارتباطات اجتماعی و تعاملات فرهنگی را برای مردمی که در این نقطه گرد هم می‌آیند، فراهم آورد. نبود امکانات کافی برای مردمی که به این نقطه مراجعه می‌کنند باعث شده است که اگر خدمتی قرار بوده است که در حوزه‌ی عمومی ایجاد شود، نیز نمایان نباشد. همچنین، بر اساس سیاستی که در حوزه عمومی برای نقاطی از این دست اجرا می‌شود این است که زندگی و سرزندگی به این مناطق آورده شود و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در این نقاط نماید.

با این حال، اگرچه حس خوب و تعلق در مردم شهر به این نقطه وجود دارد ولی به‌اندازه کافی نتوانسته است که حس زندگی را ایجاد نماید. همان‌طور که اشاره شد تمامی مردم به دلیل مشکلات معیشتی و بعد مسافتی و همچنین نبود وسایل عمومی و نبود پارکینگ کافی نمی‌توانند دسترسی کافی به این نقطه را داشته باشند و این امکان وجود ندارد که خانواده‌ها با هم تعامل‌های مثبت و سازنده داشته باشند که این مغایر با سیاست‌گذاری شهری برای حوزه‌های عمومی است که نیاز دارد به شکل ویژه‌ای مورد توجه قرار گیرد. این مکان تنها نتوانسته است برای جوانان و پرسه‌زدن آن‌ها مناسب باشد. این فضا حتی شاید مکانی برای خرید باشد که زنان و مردان برای خرید مورد نیاز خود به آن مراجعه نمایند، در صورتی که هدف از خلق این نوع از فضاهای عمومی باید فراهم آوردن بستری برای تعامل خانواده‌ها و انسان‌ها باشد.

از این رو به نظر می‌رسد این محیط نتوانسته است که در این زمینه موفق عمل نماید. این محیط همچنین نتوانسته است که تعامل بین نسل‌های مختلف را بهتر نماید. اگرچه این محیط به دلیل شلوغی نتوانسته است که ایمن باشد ولی در صورت شلوغ نبودن، این محیط از امنیت کافی برخوردار نیست و بنابراین حوزه‌ی عمومی امنی در ساعات خلوت نمی‌تواند باشد. در مجموع باید اشاره کرد که در این مکان عمومی عدالت اجتماعی برای همه اقشار وجود ندارد و افرادی که نیز به این مکان مراجعه می‌کنند از خدمات و امکانات کافی برخوردار نیستند. حوزه عمومی برخوردار نمی‌شوند که این از جمله معایب بزرگ برای یک حوزه عمومی است. در راستای کاهش هزینه‌های مالی و امکان دسترسی همگان به این نقطه پیشنهاد می‌شود که مدیران شهری اتوبوس‌ها و وسایل حمل‌ونقل عمومی بیشتری را در نظر بگیرند تا امکان دسترسی همگان وجود داشته باشد. در راستای سامان دادن دست‌فروشان، پیشنهاد می‌شود که در نقطه‌ای خارج از این پیاده راه مکانی برای سامان دادن این افراد در نظر گرفته شود تا این مکان، تبدیل به مکانی برای پیاده‌روی به همراه آرامش گردد.

ملاحظات اخلاقی

پیروی از اصول اخلاق پژوهش

در مطالعه حاضر فرم‌های رضایت نامه آگاهانه توسط تمامی آزمودنی‌ها تکمیل شد.

حامی مالی

هزینه‌های مطالعه حاضر توسط نویسندگان مقاله تامین شد.

مشارکت نویسندگان

نویسندگان در انجام پژوهش سهم مساوی دارند.

تعارض منافع

بنابر اظهار نویسندگان مقاله حاضر فاقد هرگونه تعارض منافع بوده است.

منابع

- پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۴). *راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران*. تهران: نشر آرمان‌شهر.
- تقی‌زادگان، معصومه (۱۴۰۰). هنر گفتگویی و کنشگری در حوزه عمومی: محیط زیست در آثار هنرمندان کنشگر. *جامعه‌شناسی فرهنگ و هنر*، ۳(۱)، ۱۴۵-۱۲۱.
- جیکوبز، جین (۱۳۹۲). *مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی*. مترجمان آرزو افلاطونی و حمیدرضا پارسی. مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه تهران.
- سلامی، سمیرا (۱۳۹۸). طراحی معماری فضای شهری در خیابان فردوسی سنندج. پایان‌نامه ارشد، دانشگاه هنر تهران، دانشکده معماری و شهرسازی.
- فاضلی، نعمت‌الله؛ قلیچ، مرتضی (۱۳۹۲). *سیاست فرهنگی از دیدگاه مطالعات فرهنگی*. تهران: انتشارات تیسرا ساغر مهر.
- قربانی، رسول؛ جام کسری، محمد (۱۳۸۹). جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده راه تربیت تبریز. *مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای*، ۲(۶)، ۵۵-۷۲.
- کریمی، اسلام؛ عدلی‌فر، فرانک (۱۳۹۸). امنیت و پایداری اجتماعی در پیاده راه‌ها (نمونه موردی: پیاده راه عالی قاپو اردبیل). *ماهنامه جامعه‌شناسی سیاسی ایران*، ۳(۳)، ۲۶۶-۲۷۷.
- کیا، علی‌اصغر؛ زندرضوی، بهار (۱۳۹۳). جایگاه فضای فیزیکی در شکل‌گیری حوزه عمومی مطالعه موردی بوستان نشاط در شهر کرمان. *فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای*، ۱(۱)، ۱۵-۲۳.
- گل، یان (۱۳۹۲). *شهر انسانی*. ترجمه علی غفاری و لیلا غفاری، تهران: انتشارات علم معمار.
- طباطبائی آناهیتا؛ دانشپور سیدعبداله‌ادی؛ خلیلی احمد (۱۴۰۰). ارائه الگوی مداخله و نظام سیاست‌گذاری فضایی در پیاده‌راه‌های شهری. *پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری*، ۹(۲)، ۳۱۱-۲۸۷.
- هابرماس، یورگن (۱۴۰۲). *دگرگونی ساختاری حوزه عمومی*. ترجمه جمال محمدی، تهران: انتشارات افکار.
- مرادی، زهرا؛ معصومی‌راد، رضا؛ شهبازی، مظفرالدین (۱۴۰۲). الگوهای ارتباط عاطفی زنان به عنوان قهرمان پروبلماتیک در فضای عمومی (بر اساس رمان‌های شهرنوش پارسی پور). *جامعه‌شناسی فرهنگ و هنر*، ۵(۲)، ۱۱۳-۱۳۲.

References

- Cui, J., Allan, A., and Lin, D. (2013). The development of grade separation pedestrian system: A review. *Tunnelling and underground space technology*, 38, 151-160.
- Gupta, A., and Pundir, N. (2015). Pedestrian flow characteristics studies: A review". *Transport Reviews*, 35(4), 445-465.
- Joss, S. (2017). *Sustainable cities: Governing for urban innovation*. Bloomsbury Publishing.
- Movahed, S., Azad, S. P., and Zakeri, H. (2012). A safe pedestrian walkway; creation a safe public space based on pedestrian safety. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 35, 572-585.
- Tashakori, L., and Mehrabani Golzar, M. R. (2018). Creation of a Walkway: Physical Features or Public Behaviors? *MANZAR, the Scientific Journal of landscape*, 10(44), 40-49.
- Ujang, N., Kozłowski, M., and Maulan, S. (2018). Linking place attachment and social interaction: towards meaningful public places. *Journal of Place Management and Development*, 10, 45-63.
- Wong, C. (2015). A framework for 'City Prosperity Index': Linking indicators, analysis and policy. *Habitat International*, 45, 3-9.