

شناسایی و طبقه‌بندی ابعاد مؤثر بر کیفیت پیاده‌راه‌های شهری ایران: مرور نظام‌مند پژوهش‌های داخلی در بازه سال‌های ۱۳۸۰-۱۴۰۳

قاسمی نسب، مریم (پژوهشگر دکتری، گروه معماری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی، تهران، ایران).

عظمتی، حمیدرضا (استاد، گروه معماری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی، تهران، ایران).

جم، فاطمه (استادیار، گروه معماری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی، تهران، ایران).

چکیده

شتاب شهرنشینی، وابستگی به اتومبیل و فروپاشی مقیاس انسانی در طراحی شهری، ضرورت بازاندیشی در نقش فضاهای پیاده را دوچندان کرده است. پیاده‌راه در این میان نه صرفاً مسیر حرکت بلکه عرصه‌ای است برای تعامل، تجربه و بازسازی هویت شهری. با وجود گستره‌ی پژوهش‌های داخلی درباره‌ی پیاده‌مداری، تاکنون چارچوبی بومی برای ارزیابی کیفیت این فضاها در ایران شکل نگرفته است. از این رو، هدف پژوهش حاضر شناسایی و طبقه‌بندی ابعاد مؤثر بر کیفیت پیاده‌راه‌های شهری ایران و ارائه‌ی مدلی مفهومی برای ارزیابی بومی آن است. پژوهش با رویکرد کیفی و روش مرور نظام‌مند مطابق دستورالعمل PRISMA انجام شد. با جست‌وجو در سه پایگاه علمی فارسی و استفاده از کلیدواژه‌های مرتبط، در بازه‌ی ۱۳۸۰ تا ۱۴۰۳ تعداد ۱۶۳ عنوان مقاله گردآوری و پس از غربالگری بر اساس چک‌لیست CASP، ۶۱ مقاله واجد صلاحیت برای تحلیل مضمون انتخاب شدند. تحلیل داده‌ها با تلفیق رویکرد قیاسی-استقرایی و شاخص‌گذاری فراوانی انجام گرفت. یافته‌ها نشان دادند که کیفیت پیاده‌راه‌های شهری ایران حاصل تعامل پویا میان چهار بُعد کالبدی-کیفی، اجتماعی، فرهنگی-تاریخی و اقتصادی است. قوی‌ترین هم‌پوشانی میان ابعاد کالبدی و اجتماعی مشاهده شد که بازتابی از گذار پارادایمی از «طراحی برای حرکت» به «طراحی برای تجربه و حضور» است. حاصل تحلیل، مدل مفهومی چهاربعدی با ۱۲۵ زیرشاخص است که ابعاد کالبدی، ادراکی، رفتاری و فرهنگی را در نظامی هم‌افزا تلفیق می‌کند. نتیجه نشان می‌دهد که پیاده‌مداری در ایران از سطح سخت‌افزاری به سطح انسان‌محور و ادراکی رسیده و آینده‌ی ارتقای کیفیت فضاهای شهری منوط به درک هم‌زمان کالبد، فرهنگ و اجتماع است. در نتیجه، گذار از «منطق کالبدی» به «منطق انسانی» راهبرد اصلی توسعه‌ی پیاده‌راه‌های بومی ایران است؛ جایی که پیاده‌راه نه مسیر عبور، بلکه صحنه‌ی حضور انسان در شهر است.

واژه‌های کلیدی: پیاده‌راه شهری، پیاده‌مداری، شهر انسان‌محور، کیفیت فضاهای شهری، مرور نظام‌مند.

Identifying and Classifying the Dimensions Influencing the Quality of Urban Pedestrian Streets in Iran: A Systematic Review of Domestic Studies (۲۰۰۱-۲۰۲۴)

The rapid pace of urbanization, growing automobile dependency, and the erosion of the human scale in urban design have made it essential to reconsider the role of pedestrian spaces. The pedestrian street is not merely a corridor for movement but a realm for interaction, experience, and the reconstruction of urban identity. Despite extensive domestic research on walkability, no indigenous framework has yet been developed for assessing the quality of pedestrian spaces in Iran. This study identifies and classifies the key dimensions influencing the quality of Iranian urban pedestrian streets and proposes a conceptual model for their context specific evaluation. Adopting a qualitative approach, the research employed a systematic review based on PRISMA guidelines. A total of ۱۶۳ research titles were retrieved from three Persian databases. After screening with the CASP checklist, ۶۱ studies qualified for thematic analysis. Data were examined through a combined deductive-inductive approach and frequency indexing. Findings showed that the quality of Iranian pedestrian streets results from the dynamic interaction among four main dimensions: physical-qualitative, social, cultural-historical, and economic. The strongest synergy appeared between physical and social dimensions, reflecting a shift from “design for movement” to “design for experience and presence.” The final output was a four dimensional conceptual model with ۱۲۵ sub indicators integrating physical, perceptual, behavioral, and cultural aspects. Walkability in Iran has evolved from a hardware oriented concern to a human centered and perceptual practice, where improving urban quality depends on understanding form, culture, and society—the transition from a “physical logic” to a “human logic,” making the pedestrian way a stage of human presence in the city.

urban pedestrian street, walkability, human-centered city, quality of urban spaces,
systematic review

۱. مقدمه

در دهه‌های اخیر، شتاب شهرنشینی و تمرکز انسان در مراکز شهری چنان سریع پیش رفته که زندگی روزمره تقریباً با تجربه فضاهای عمومی گره خورده است؛ جایی که تعامل، حس تعلق و کیفیت زیست شهری معنا پیدا می‌کند. افزایش تراکم، وابستگی به خودرو و تحولات اقلیمی باعث شده شهرهای امروز بیش از همیشه نیازمند بازنگری در مقیاس انسانی باشند. همان‌گونه که Pekin Timur و همکاران (۲۰۲۱) پیش‌بینی کرده‌اند، تا

سال ۲۰۵۰ حدود ۷۰ درصد جمعیت جهان در مناطق شهری ساکن خواهد بود؛ روندی که توجه به طراحی انسان‌محور را به یک ضرورت بدل می‌سازد (Pekin Timur, et al, 2021).

پیش از انقلاب صنعتی، سازمان فضایی شهرها بر پایه‌ی نیازهای انسان و مقیاس محلی شکل می‌گرفت، اما با ظهور مدرنیسم و سلطه‌ی اتومبیل، پیاده‌راه‌ها از اولویت طراحی کنار رفتند. نتیجه، کاهش حضور انسانی و تضعیف کیفیت اجتماعی فضاها بود؛ وضعیتی که در مطالعات معاصر، به‌عنوان یکی از چالش‌های اصلی زیست‌پذیری شهری مطرح است (صیدبیگی و همکاران، ۱۴۰۲). جنبش‌های شهرسازی جدید کوشیدند این فاصله را جبران کنند؛ نگاه‌های انسان‌محور چون «شهرسازی شهروندگرا» و «پیاده‌مداری» پاسخی به نیاز بازیابی کیفیت‌های انسانی فضاها می‌اند.

در این میان، حرکت پیاده نه فقط راهی برای جابه‌جایی، بلکه صورتی از حضور و تجربه‌کردن جهان پیرامون است. بر اساس تعریف رسمی، «عابر پیاده» فردی است که بدون استفاده از وسایل نقلیه موتوری یا غیرموتوری حرکت می‌کند (باقری و همکاران، ۱۳۸۹)، و «پیاده‌راه» عرصه‌ای طراحی شده برای حرکت ایمن، تعامل اجتماعی و تجربه محیطی شهروندان است (شیران و همکاران، ۱۴۰۱). رویکرد «پیاده‌مداری» نیز بر ایجاد فضاهایی تأکید دارد که از نظر کالبدی و فرهنگی، نیازهای روانی، اجتماعی و جسمی افراد را پاسخ دهند (Ewing, et al., 2006).

فضای عمومی و به‌ویژه پیاده‌راه، صحنه‌ی اصلی تجربه‌ی انسانی در زندگی شهری است. این فضاها بستر حضور، گفت‌وگو و شکل‌گیری اعتماد اجتماعی‌اند (میرزایی و محمدزکی، ۱۳۹۵). در واقع، فضاهای عمومی را نمی‌توان صرفاً هندسه‌ای کالبدی دانست؛ آن‌ها محل تولید معنا و حافظه‌ی جمعی‌اند (شعله و زراعتی، ۱۴۰۲). با این حال، بسیاری از شهرهای ایران هنوز درگیر منطق سواره‌محوری‌اند و نتوانسته‌اند تجربه‌ی شهروندی را به‌صورت انسان‌محور بازطراحی کنند (عباس‌زاده و تمری، ۱۳۹۰؛ شماعتی و اقبال، ۱۳۹۵). این غفلت، موجب فاصله‌گیری فضاهای شهری از ارزش‌های فرهنگی و تضعیف حس تعلق شده است (محمدپورزرنندی و امینیان، ۱۳۹۴).

به همین دلیل، رویکرد پیاده‌مداری شهری طی دهه‌ی اخیر به یکی از راهبردهای توسعه پایدار بدل شده است؛ رویکردی که تلاش می‌کند زندگی مدنی را دوباره به شهر بازگرداند (مشرف‌دهکردی و شیعه، ۱۳۹۹؛ یزدانی و همکاران، ۱۳۹۵). پیاده‌راه‌ها در این نگاه، نه مسیر حرکت، بلکه فضایی برای حضور، مشارکت و تعامل اجتماعی‌اند (شعله و زراعتی، ۱۴۰۲). فلسفه‌ی وجودی آن‌ها با مفاهیمی چون هویت، حافظه جمعی و تجربه‌ی زیسته پیوند دارد (شماعتی و اقبال، ۱۳۹۵) و داشتن ساختار کالبدی تنها بخشی از اعتبار این فضاهاست.

طراحی انسان‌محور باید شرایط حضور، آسایش، امنیت و مشارکت شهروندان را تقویت کند (کریمی و عبداللهی، ۱۳۹۶). پژوهش‌های جدید نیز نشان می‌دهند فضاهای انسان‌محور، علاوه بر تأمین نیازهای عملکردی، باعث افزایش سرزندگی اجتماعی و کیفیت زندگی شهری می‌شوند.

(فهیمی حمیدآباد و همکاران، ۱۴۰۲؛ حیدری و محمدی، ۱۳۹۹). در مطالعات بین‌المللی، پیاده‌راه‌ها با ابعادی چون خوانایی، سرعت حرکت، احساس ایمنی و تنوع فضایی سنجیده می‌شوند (Giannoulaki, Christoforou, 2024)، و شاخص‌های انسانی بودن درک فضا را شکل می‌دهند. با وجود گسترش این ادبیات، فضای پژوهشی ایران هنوز فاقد چارچوب بومی ارزیابی کیفیت پیاده‌راه‌هاست. مرور نظام‌مند تحقیقات داخلی نشان می‌دهد تمرکز مطالعات عمدتاً بر جنبه‌های کالبدی و مدیریتی بوده و ابعاد ادراکی، فرهنگی و اجتماعی کمتر مورد توجه قرار گرفته‌اند (یزدانی و صالحی، ۱۳۹۹؛ محمدی و همکاران، ۱۴۰۰). این شکاف دانشی موجب شده برداشت‌ها از کیفیت پیاده‌راه‌ها در ایران پراکنده و گاه ناسازگار باشند. بنابراین، خلأ اصلی نه در فقدان مطالعات، بلکه در نبود یک طبقه‌بندی مفهومی روشن برای ابعاد کیفیت پیاده‌راه‌ها در زمینه‌ی فرهنگی و اقلیمی ایران است. پژوهش حاضر با هدف پرکردن این شکاف دانشی، می‌کوشد از طریق مرور نظام‌مند پژوهش‌های داخلی منتشرشده بین سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۴۰۳، مؤلفه‌ها و ابعاد مؤثر بر کیفیت پیاده‌راه‌های شهری ایران را شناسایی و طبقه‌بندی کند. هدف نهایی، تدوین مدلی مفهومی برای ارزیابی بومی کیفیت فضاهای پیاده‌است؛ مدلی که بتواند در طراحی، سیاست‌گذاری شهری و توسعه‌ی پایدار مبتنی بر انسان به کار رود. در این چارچوب، دو پرسش محوری راهنمای تحقیق‌اند:

۱. ابعاد مفهومی و عملکردی مؤثر بر کیفیت پیاده‌راه‌های شهری ایران کدام‌اند؟
 ۲. کدام مؤلفه‌ها بیشترین نقش را در تجربه‌ی زیسته و کارکرد انسانی فضاهای پیاده دارند؟
- پاسخ به این پرسش‌ها می‌تواند مسیر دستیابی به مدل ارزیابی بومی کیفیت فضاهای پیاده و تقویت سیاست‌های انسان‌محور در توسعه‌ی آینده‌ی شهرهای ایران را هموار سازد.

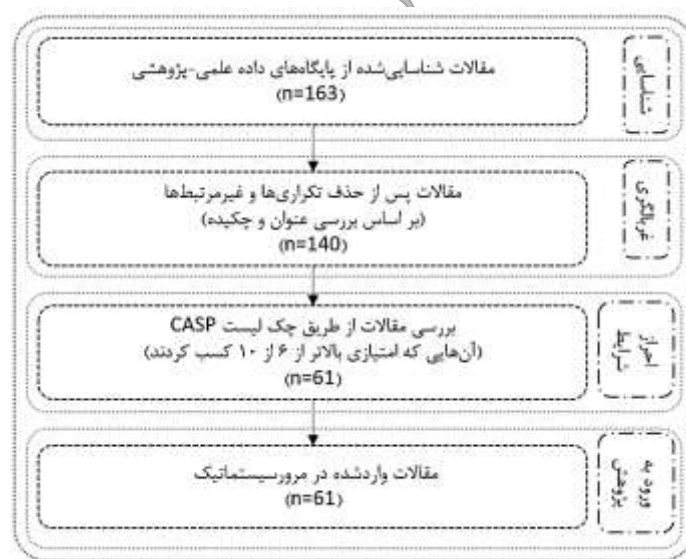
۲. روش‌شناسی

این پژوهش با رویکرد کیفی و روش مرور نظام‌مند (Systematic Review) انجام شد؛ روشی که با هدف تلفیق دانش پراکنده و ارائه‌ی چارچوبی بومی برای ارتقای کیفیت پیاده‌راه‌های شهری ایران انتخاب گردید. ساختار مرور بر اساس دستورالعمل رسمی PRISMA (Moher et al., 2009) و در چهار گام اصلی شامل شناسایی، غربالگری، تعیین صلاحیت و انتخاب نهایی طراحی شد. از منظر هدف، تحقیق کاربردی-توسعه‌ای و به لحاظ ماهیت، توصیفی-تحلیلی است. تمامی مراحل گردآوری، ارزیابی و تحلیل داده‌ها طی نیمه‌ی دوم سال ۱۴۰۳ صورت گرفت.

در ابتدا مسئله‌ی اصلی و پرسش‌های محوری بر پایه‌ی شکاف‌های دانشی موجود در حوزه‌ی پیاده‌مداری شهری تعریف شدند تا فرآیند انتخاب منابع بر آن مبتنی باشد. جست‌وجو در سه پایگاه فارسی معتبر شامل مرکز اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی، نورمگز و مگیران با کلیدواژه‌های «پیاده‌راه»، «پیاده‌رو»، «پیاده‌مداری» و «پیاده» انجام شد. بازه‌ی زمانی ۱۳۸۰-۱۴۰۳ با هدف بررسی روند تحول پژوهش‌ها در دو دهه‌ی اخیر انتخاب گردید. پس از گردآوری داده‌ها، موارد تکراری و غیرمرتبط حذف شدند و نسخه‌های باقی‌مانده با

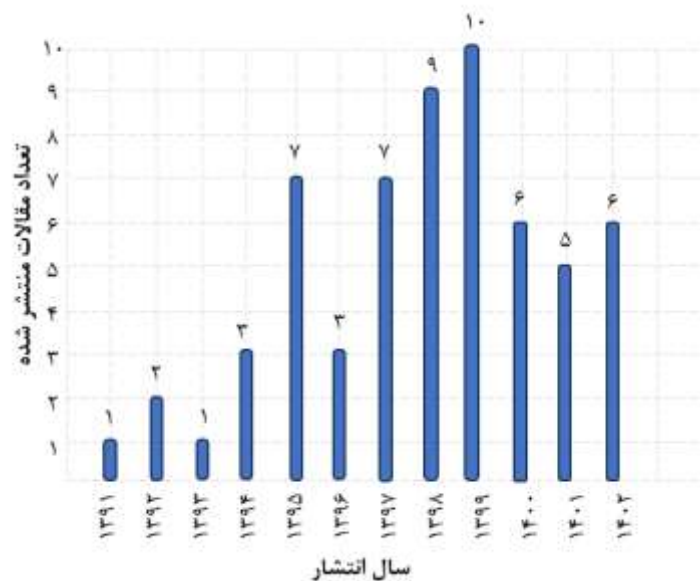
چک‌لیست (CASP (Critical Appraisal Skills Programme) بر اساس ده شاخص روش‌شناختی ارزیابی شدند؛ آستانه‌ی ۶ از ۱۰ به عنوان حداقل معیار کفایت کیفیت در مطالعات مرور نظام‌مند برگزیده شد (Tricco, Langlois, & Straus, 2018). تعداد مقالات اولیه برابر ۱۶۳ عنوان بود؛ پس از غربالگری و حذف موارد غیرمرتبط، ۶۱ مورد واجد شرایط تحلیل باقی ماندند. برای شاخص‌سازی داده‌ها، جدول تجمیعی (جدول ۱) شامل نویسندگان، سال انتشار، نوع مطالعه، روش‌شناسی، مؤلفه‌های مورد بررسی و نتایج کلیدی تنظیم شد. تحلیل مضامین بر پایه‌ی رویکرد Braun و Clarke در قالب کدگذاری قیاسی-استقرایی صورت گرفت (Braun & Clarke, 2006)؛ بدین معنا که مفاهیم کلیدی ابتدا با بهره‌گیری از چارچوب نظری موجود استخراج و سپس عناصر نوظهور بومی از دل متون شناسایی و به مدل افزوده شدند.

برای تضمین اعتمادپذیری، مراحل تحلیل توسط دو پژوهشگر مستقل انجام گرفت و تفاوت‌ها با فرایند بررسی هم‌تا اصلاح شد. همچنین معیارهای چهارگانه‌ی Lincoln و Guba (Lincoln & Guba, 1985)؛ قابلیت اعتماد، تأییدپذیری، انتقال‌پذیری و راست‌آزمایی؛ در طراحی فرایند اعتبارسنجی اعمال گردید. داده‌های فراوانی مضامین از طریق Microsoft Excel 2021 محاسبه شد تا وزن تکرار هر شاخص در بدنه‌ی ادبیات پژوهش تعیین گردد. تمامی مراحل تحلیل و گزارش‌دهی با رعایت اصول اخلاق پژوهش و ارجاع علمی کامل به منابع انجام شد و در نمودار جریان PRISMA (شکل ۱) نمایش یافته است.



شکل ۱. فرایند جستجو و انتخاب مقالات

این فرایند نشان داد بیش از ۵۹ درصد مطالعات پس از سال ۱۳۹۸ منتشر شده‌اند (شکل ۲)؛ امری که بیانگر رشد توجه علمی به مسئله‌ی پیاده‌راه‌ها در ایران است. بر اساس نتایج حاصل از این روش، مضامین شناسایی شده در ادامه در قالب پنج خوشه‌ی مفهومی اصلی تشریح خواهند شد.



شکل ۲. سال انتشار مقالات و تعداد آن‌ها برای پیاده راه‌ها

جدول شماره ۱. پایگاه داده‌های پژوهش

کد	منبع	کد	منبع
۱	موسوی، میرنجف، آفتاب، احمد، و علی پور، ابراهیم. (۱۳۹۴).	۲	غفاری گیلانده، عطا و محمدی، چنور. (۱۴۰۱).
۳	فصیحی، حبیب اله، پریزادی، طاهر و کرمی، تاج الدین. (۱۳۹۸).	۴	اسلامی، عارفه، شهبازی، طاهره، ابراهیمی دهکردی، امین. (۱۳۹۶).
۵	جعفری مبین شاهرخ. ۱۳۹۲.	۶	آنامرادنژاد، رحیم بردی، رازقی، فرزانه و آروین، محمود. (۱۳۹۸).
۷	رزاقی اصل، سینا، خلاقی، گلشن، و شهبازی، سارا. (۱۳۹۲).	۸	موسوی، سید یعقوب، صحرائیان، زهرا و اقبال، محمدرضا. (۱۳۹۷).
۹	بایرام‌زاده، نیما، امیدوارفر، موسوی، میرابراهیم، دشتی، فرناز. (۲۰۱۹).	۱۰	آقاملایی، لک، آزاده. (۱۳۹۷).
۱۱	حبیبی، کیومرث، شیخ احمدی، احمد. (۱۳۹۸).	۱۲	نوری، محمدجواد و اعتصام، ایرج. (۱۳۹۶).
۱۳	شیخ حسنی، حسین، مرادی فر، امیر و پورخداداد، بهناز. (۱۴۰۰).	۱۴	شعله، مهسا و زراعتی، بهاره. (۱۴۰۲).
۱۵	کلانتری خلیل‌آباد، حسین، سلطان محمدلو، سعیده و سلطان محمدلو، نازی. (۱۴۰۰).	۱۶	اکبرزاده مقدم لنگرودی، امیر، احمدی، حسن، آزاده، سیدرضا. (۱۳۹۵).
۱۷	کانونی، رضا، و رضویان، محمدتقی. (۱۳۹۷).	۱۸	پوراحمد، احمد، زنگنه شهرکی، سعید و صفایی رینه، مصطفی. (۱۳۹۵).
۱۹	مسائلی، زهرا، حقیقی بروجنی، سمر. (۱۴۰۲).	۲۰	معتقد، محمد، و سجاذزاده، حسن. (۱۳۹۹).
۲۱	یزدان پناه، زینب، جعفری مهرآبادی، مریم، شکرگزار، اصغر. (۱۳۹۹).	۲۲	حیدرزاده، احسان و حقی، محمدرضا. (۱۴۰۱).

۲۳	حیدری، محمدتقی و محمدی، شهرام . (۱۳۹۹).	۲۴	اکراسردشتی، آمنه و سجاذزاده، حسن . (۱۴۰۰).
۲۵	حسینی، سیده فاطمه، شعله، مهسا، صادقی، علیرضا و مکتبی فرد، زهرا . (۱۴۰۲).	۲۶	روستا، مریم و حسن زاده، کوثر . (۱۳۹۸).
۲۷	زنگنه شهرکی، سعید، حمیدی، اکبر و حسین پور، مهدی . (۱۳۹۷).	۲۸	مولوی، مهرانز، حمیدی، آرمان، فریدی فشتمی، عالیہ و آریا پسند، زهرا . (۱۴۰۰).
۲۹	محمودی، حمید، علیمردانی، مسعود. (۱۳۹۴).	۳۰	قنبری، ابوالفضل، هادی، الهام، و هادی، الناز. (۱۳۹۹).
۳۱	شماعی، علی، و اقبال، محمدرضا. (۱۳۹۵).	۳۲	محمودی، حمید، و علیمردانی، مسعود. (۱۳۹۵).
۳۳	روستا، مریم، و حسن زاده، کوثر. (۱۳۹۹).	۳۴	زینالی، عظیم علی، و بابازاده اسکویی، سولماز، و نوری زاده، زینب. (۱۴۰۱).
۳۵	معینی، سیدمهدی، و ابراهیم پور، بهاره. (۱۳۹۹).	۳۶	کوزه گر، لطفعلی، رفیعی مهر، حسین، و سلیمی سبحان، محمدرضا. (۱۳۹۹).
۳۷	احمدی، حسن، و سجاذزاده، حسن، و مهرجو، مهرداد. (۱۴۰۲).	۳۸	یزدانی، محمدحسن، و پاشازاده، اصغر. (۱۳۹۵).
۳۹	حسینی، علی، عباس نژاد جلوگیر، محسن، اخوان انوری، امیررضا، و سجادی، سیدعلی اکبر. (۱۴۰۰).	۴۰	فرج زاده، مهدی، و ولی زاده، رضا، و بابایی اقدم، فریدون، و پناهی، علی، و آذر، علی. (۱۴۰۱).
۴۱	طباطبائی، آناهیتا، دانش پور، سیدعبدلهادی، و خلیلی، احمد. (۱۴۰۰).	۴۲	کشانی همدانی، مینا، سجاذزاده، حسن، و ایزدی، محمدسعید. (۱۴۰۰).
۴۳	موسی کاظمی، سیدمهدی، علی اکبری، اسماعیل، و آرانی، پرویز. (۱۳۹۷).	۴۴	نیک پور، عامر، و لطفی، صدیقه، و کلاشی، نسترن. (۱۴۰۱).
۴۵	محمدی ده چشمه، پژمان. (۱۳۹۸).	۴۶	رهنما، محمدرحیم، و محمدزاده، ندا. (۱۳۹۳).
۴۷	علایی بوسجین، محسن. (۱۳۹۹).	۴۸	غلامی، یونس، شاطریان، محسن، بسحاق، محمدرضا، و جهانی، معصومه. (۱۳۹۸).
۴۹	میرزایی، خلیل، و محمدزکی، احمد. (۱۳۹۵).	۵۰	ابراهیم زاده، عیسی، و اسفندیاری مهنی، حمیده. (۱۳۹۷).
۵۱	کریمی دهکردی، فروغ، و عبدالحی، علی اصغر. (۱۳۹۶).	۵۲	شکوفی، علی، جم، فاطمه، قنبران، عبدالحمید. (۱۴۰۲).
۵۳	فهیمی حمیدآباد، سحر، حاتمی خانقاهی، توحید، وزیری، وحید. (۱۴۰۲).	۵۴	عباس زاده، شهاب. تمری، سودابه. (۱۳۹۱).
۵۵	سالاری پور، علی اکبر، رضانی، حمیدرضا، مهرجو، مهرداد، و قربان زاده، نگین. (۱۳۹۸).	۵۶	محمدپورزرنندی، حسین، و امینیان، ناصر. (۱۳۹۴).
۵۷	رنجبرزاده، سمیه، زیویار، پروانه، و رنجبر، محسن. (۱۳۹۹).	۵۸	حق بیان، رسول، و شکوهی بیدهندی، محمدصالح. (۱۳۹۸).
۵۹	عباسی، سمیه، لطفی، صدیقه، و قدمی، مصطفی. (۱۳۹۶).	۶۰	عبدالحی، علی اصغر، شرفی، حجت اله، و سلیمانی دامنه، مجتبی. (۱۳۹۸).
۶۱	مشرف دهکردی، حسین، و شیعه، اسماعیل. (۱۳۹۹).		

۳. یافته ها

در پاسخ به پرسش های اصلی پژوهش و با هدف استخراج الگوی مفهومی ابعاد مؤثر بر کیفیت پیاده راه های شهری ایران، داده های حاصل از مرور نظام مند ۶۱ مقاله منتخب (۱۳۸۰-۱۴۰۳) تحلیل و کدگذاری شدند.

تحلیل محتوای کیفی با رویکرد قیاسی-استقرایی (Braun & Clarke, 2006) انجام شد و مضامین به تدریج در قالب چهار خوشه‌ی مفهومی اصلی و ۱۲۵ زیرشاخص طبقه‌بندی گردید. این چهار خوشه عبارت‌اند از: کالبدی-کیفی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی-تاریخی (عباس‌زاده و تمری، ۱۳۹۰؛ شمعی و اقبال، ۱۳۹۵؛ بهزادفر و طهماسبی، ۱۳۹۲).

۳.۱. الگوی انتشار مطالعات و رشد توجه علمی

بررسی روند زمانی انتشار مقالات نشان داد که پس از ۱۳۹۸ رشد چشمگیری در مطالعات مرتبط با پیاده‌راه‌ها و پیاده‌مداری رخ داده است. از کل ۶۱ عنوان، ۵۹ درصد پس از سال ۱۳۹۸ منتشر شده‌اند؛ روندی که با اجرای سیاست «توسعه حمل‌ونقل پایدار شهری» در برنامه‌ی ششم توسعه هم‌زمان بوده است (محمدی و همکاران، ۱۴۰۰). این هم‌زمانی گویای تغییر جهت گفتمان علمی از سطح کالبدی-ترافیکی به سطح راهبردی-اجتماعی است، به‌گونه‌ای که پژوهش‌های اخیر بیش از گذشته بر نقش انسان و تجربه‌ی ادراکی فضا متمرکز شده‌اند (رضوی، ۱۴۰۰؛ مشرف‌دهکردی و شیعه، ۱۳۹۹).

همچنین تحلیل پراکندگی نشریات (۳۹ عنوان متفاوت) نشان داد (جدول ۲) که بیشترین تمرکز در نشریه‌ی «پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری» (۷ عنوان) بوده است. پس از آن نشریه‌های «مطالعات شهری»، «معماری و شهرسازی پایدار» هر کدام با ۴ عنوان بیشترین سهم را دارند. این تنوع دامنه‌ی مجلات، نشان‌دهنده گسترش میان‌رشته‌ای موضوع از معماری و طراحی شهری تا جامعه‌شناسی شهری و جغرافیای انسان است. چنین پراکندگی‌ای مؤید این است که پیاده‌راه اکنون به‌عنوان پدیده‌ای چندوجهی با ابعاد اجتماعی، فرهنگی و محیطی در سپهر پژوهش‌های ایرانی شناخته می‌شود (بهزادفر و طهماسبی، ۱۳۹۲؛ حبیبی و حق، ۱۳۹۷).

جدول شماره ۲. نشریات و تعداد مقالات منتشر شده در آن‌ها برای پیاده‌راه‌ها

ردیف	نشریه	تعداد	ردیف	نشریه	تعداد
۱	پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری	۷	۲۱	جغرافیا	۱
۲	مطالعات شهری	۴	۲۲	جغرافیا و توسعه	۱
۳	معماری و شهرسازی پایدار	۴	۲۳	جغرافیا و توسعه فضای شهری	۱
۴	پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری	۳	۲۴	جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای	۱
۵	شهر پایدار	۳	۲۵	جغرافیای اجتماعی شهری	۱
۶	آمایش محیط	۲	۲۶	جغرافیای فضای گردشگری	۱
۷	نامه معماری و شهرسازی	۲	۲۷	صفه	۱
۸	پژوهش و برنامه‌ریزی شهری	۲	۲۸	گردشگری شهری	۱
۹	جغرافیا و برنامه‌ریزی	۲	۲۹	مطالعات اجتماعی گردشگری	۱
۱۰	مطالعات مدیریت شهری	۲	۳۰	مطالعات امنیت اجتماعی	۱
۱۱	معماری و شهرسازی آرمان شهر	۲	۳۱	مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی (چشم انداز جغرافیایی)	۱
۱۲	اقتصاد و برنامه‌ریزی شهری	۱	۳۲	مطالعات توسعه اجتماعی ایران	۱

۱۳	اقتصاد و مدیریت شهری	۱	۳۳	مطالعات ساختار و کارکرد شهری	۱
۱۴	الگوی پیشرفت اسلامی ایرانی	۱	۳۴	مطالعات شهر ایرانی اسلامی	۱
۱۵	آمایش جغرافیایی فضا	۱	۳۵	مطالعات محیطی هفت حصار (هفت حصار)	۱
۱۶	باغ نظر	۱	۳۶	مطالعات معماری ایران	۱
۱۷	برنامه ریزی توسعه کالبدی	۱	۳۷	معماری شناسی	۱
۱۸	برنامه ریزی و توسعه گردشگری	۱	۳۸	نامه معماری و شهرسازی	۱
۱۹	توسعه پایدار شهری	۱	۳۹	هویت شهر	۱
۲۰	توسعه پایدار محیط جغرافیایی	۱			

۳.۲. ابعاد مفهومی چهارگانه‌ی کیفیت پیاده‌راه

الف) بعد کالبدی-کیفی

بیشترین فراوانی مضامین به این مقوله اختصاص دارد (۳۸٪ از کل مفاهیم). این دسته شاخص‌هایی نظیر تناسبات فضایی، کیفیت محیط، زیبایی‌شناسی، آسایش اقلیمی، مبلمان شهری و پایداری فیزیکی را در بر می‌گیرد. تقریباً در تمامی پژوهش‌های بررسی‌شده، کیفیت کالبدی به‌منزله‌ی زیربنای کارآمدی پیاده‌راه‌ها قلمداد شده است (عباس‌زاده و تمری، ۱۳۹۰؛ کریمی و عبداللهی، ۱۳۹۶). بررسی مضامین نشان می‌دهد تمرکز پژوهش‌ها بر شاخص‌های عینی و قابل‌سنجش، بازتابی از سلطه‌ی نگاه مهندسی بر گفتمان داخلی است. با این حال، برخی مطالعات متأخر مانند پژوهش کرمی (۱۴۰۳) و ذکاوت (۱۴۰۱) بر ضرورت تلفیق مؤلفه‌های زیست‌محیطی و زیبایی‌شناختی در طراحی مسیرهای پیاده تأکید کرده‌اند. این‌گرایش تازه نشان‌دهنده‌ی گذار نظری از «طراحی کالبدی» به «طراحی ادراکی-زیست‌محور» است.

ب) بعد اجتماعی

این بعد با سهم ۳۰٪ از کل مضامین در ۴۹ مقاله بررسی شده است. مفاهیمی مانند سرمایه‌ی اجتماعی، مشارکت شهروندی، عدالت فضایی، سرزندگی و اجتماع‌پذیری اصلی‌ترین مضامین این خوشه‌اند. یافته‌ها حاکی از آن است که رابطه‌ی مستقیم میان طراحی فیزیکی و کیفیت تعاملات اجتماعی به‌عنوان شاخص کلیدی کارآمدی فضا در نیمی از مطالعات تأیید شده است (شماعی و اقبال، ۱۳۹۵؛ علی‌اکبری و صدیق، ۱۳۹۵). در پژوهش‌های اخیر، مفهوم «حضورپذیری» و «امنیت اجتماعی» نیز با رویکرد روان‌شناسی محیطی به این حوزه افزوده شده‌اند (کریمیان شمس‌آبادی و همکاران، ۱۴۰۲). این تمرکز بیانگر آن است که در ادبیات جدید، پیاده‌راه نه صرفاً مسیر جابه‌جایی، بلکه صحنه‌ی تعامل اجتماعی و شکل‌گیری سرمایه‌ی اجتماعی محسوب می‌شود.

ج) بعد اقتصادی

ابعاد اقتصادی تقریباً در ۳۲ درصد مطالعات دیده می‌شوند و شامل مضامینی نظیر رونق کسب‌وکارهای خرد، تنوع کاربری، توسعه‌ی گردشگری شهری و افزایش ارزش ملک پیرامونی‌اند (حبیبی و حقی، ۱۳۹۷؛

رحیمی و همکاران، ۱۳۹۹). تمرکز پژوهش‌ها بر اثرات اقتصادی کیفیت محیطی نشان می‌دهد که در گفتمان جدید، پیاده‌راه به عنوان محرک توسعه‌ی محله‌ای تلقی می‌شود. هم‌چنین مطالعات Ewing و همکاران (۲۰۰۶) و Pekin Timur و همکاران (۲۰۲۱) در حوزه‌ی بین‌المللی بر تأثیر کالبد بر رفتار اقتصادی کاربران تأکید کرده‌اند، که همراستا با نتایج پژوهش‌های داخلی است.

د) بعد فرهنگی-تاریخی

این خوشه در ۳۷ مطالعه شناسایی شده و حدود ۲۳٪ از مضامین را شامل می‌شود. مفاهیمی چون حس مکان، تعلق، خاطره‌انگیزی، زمینه‌گرایی و سبک معماری بومی عمده‌ترین شاخص‌های این بعد هستند. مطالعات مشرف دهکردی و شیعه (۱۳۹۹) و جم (۱۴۰۳) نشان دادند که حفظ ویژگی‌های تاریخی و ادراکی پیاده‌راه‌ها، رضایت فضایی و احساس تعلق شهروندان را به‌طور معناداری افزایش می‌دهد. در همین راستا، پژوهش‌های Jacobs (۱۹۶۱) و Gehl (۲۰۱۰) نیز بر اهمیت منظر انسانی و حافظه‌ی جمعی در ایجاد فضاهای فعال و اصیل تأکید دارند. بررسی کلی داده‌ها حاکی از آن است که در دو دهه‌ی اخیر، این بعد از حاشیه به کانون مطالعات طراحی شهری ایران منتقل شده است؛ نشانی از بازگشت ارزش‌های فرهنگی به پارادایم برنامه‌ریزی شهری بومی.

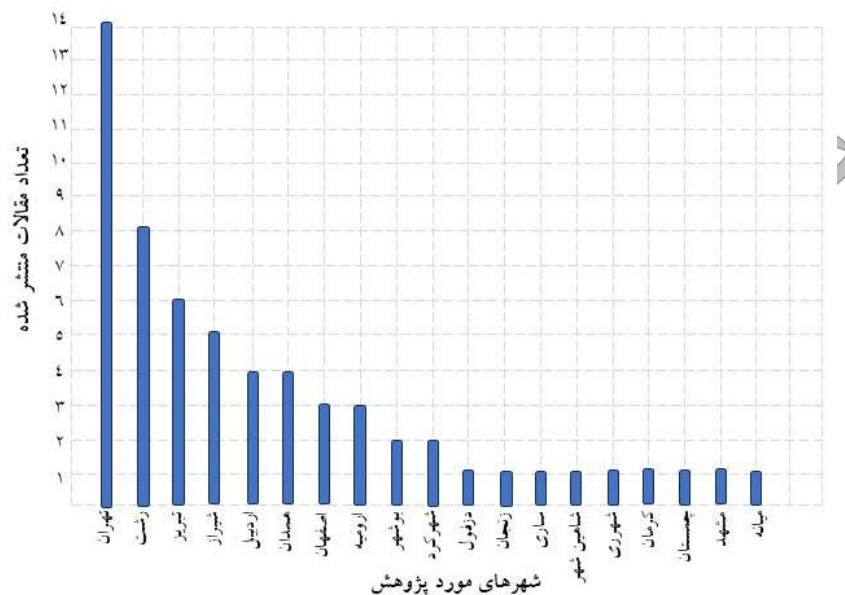
۳.۳. هم‌پوشانی و روابط بین‌بعدی

تحلیل هم‌زمان مضامین نشان داد که قوی‌ترین هم‌پوشانی میان مقوله‌های کالبدی-کیفی و اجتماعی وجود دارد؛ حدود ۶۵٪ از مقالات بر تعامل مستقیم این دو حوزه تأکید داشته‌اند. این هم‌افزایی مفهومی مؤید آن است که طراحی کالبدی مطلوب به‌طور مستقیم موجب تقویت تعاملات اجتماعی، افزایش امنیت و ارتقای سرزندگی شهری می‌شود (یزدان پناه و عادل، ۱۴۰۳؛ فهیمی حمیدآباد و همکاران، ۱۴۰۲). چنین یافته‌ای بازتابی از گذار پارادایمی در پژوهش‌های شهری ایران از «طراحی برای حرکت» به «طراحی برای تجربه» است، تغییری که پس از سال ۱۳۹۹ با شدت بیشتری مشاهده می‌شود. هم‌پوشانی مضامین، علاوه بر تأیید هم‌افزایی نظری میان ابعاد کالبدی و اجتماعی، نشان داد اتحاد ابعاد فرهنگی و اقتصادی در سال‌های اخیر نیز در حال شکل‌گیری است. به‌ویژه مطالعات مرتبط با پیاده‌راه‌های تاریخی (محور صف اصفهان و علم‌الهدی رشت) نشان داده‌اند که حفظ میراث فرهنگی می‌تواند خود به عامل رونق اقتصادی تبدیل شود (کرمی و همکاران، ۱۴۰۳). چنین هم‌افزایی‌ها نشان می‌دهد که ابعاد چهارگانه در حال فرارفتن از مرزهای تفکیکی بوده و به سوی یک مدل یکپارچه‌ی انسان‌محور حرکت می‌کنند.

۳.۴. شکل‌گیری چارچوب مفهومی نهایی

برآیند فرآیند تحلیل مضمون منجر به تشکیل چارچوب مفهومی چهاربُعدی با زیرساخت ۱۲۵ شاخص شد (شکل ۳ و جدول ۳). این مدل، بنیاد نظری ارزیابی کیفیت پیاده‌راه‌های شهری ایران را فراهم می‌کند و

می‌تواند مبنای طراحی ابزارهای بومی سنجش کیفیت در برنامه‌ریزی شهری قرار گیرد. بر اساس شباهت‌های مفهومی و تکرار مضامین، شاخص‌های هر بعد با وزن‌دهی فراوانی و اهمیت نسبی (مبتنی بر داده‌های Microsoft Excel 2021) تنظیم شدند. نتیجه، الگویی است که امکان ارزیابی در چهار سطح: کیفیت کالبدی-زیست‌محیطی، کیفیت اجتماعی-ادراکی، کارایی اقتصادی-گردشگری و هویت فرهنگی-تاریخی را فراهم می‌سازد.



شکل ۳. مقالات منتشر شده برای پیاده‌راه‌ها در شهرهای ایران

جدول شماره ۳. توزیع فراوانی و وزن نسبی مضامین در چهار بعد اصلی کیفیت پیاده‌راه‌های شهری ایران

موضوع	کتاب	تعداد مطالعات	دارای مضامین	درصد از کل مضامین	منابع
کالبدی-زیست محیطی- دسترسی و ارتباطات- ادراک محیطی- ایمنی و امنیت- زیست محیطی و اقلیمی - تناسب- کیفیت های انسانی- ادراک در مورد امنیت- انعطاف پذیری- آسایش- منظر- پاکیزگی- تداوم- جهت یابی- دسترسی- شناسایی- آلودگی صوتی- آلودگی هوا- حضور آب و آب نما- خوانایی- فضای سبز- مولفه های زیبایی شناسی- نفوذپذیری- زیبایی محیطی- اتصال و ارتباط- اختلاط کاربری- اکوسیستم- آسایش اقلیمی- تصورات- کیفیت محیط- وجود تسهیلات- ویژگی های فیزیکی- جذابیت بصری- زیست محیطی- شرایط محیطی- عناصر شاخص- مبلمان- تیپولوژی محور- بهداشت- عناصر شاخص- مقیاس انسانی و تناسبات- افزایش آلودگی صوتی و بصری- صدا- کیفیت زندگی- نور- نفوذ- پوشش گیاهی- توسعه پایدار- حمل و نقل پایدار- خط آسمان- عرض پیاده راه- جذابیت عبوری- تامین خلوت- دلپذیری- عناصر طبیعی- مسیر عبور دوچرخه- همسایگی- آزادی حرکت در فضا- رفاه و آسایش	کتابی- کالبدی	۶۱	۳۸٪	۱۲- ۳۵- ۷- ۴۴- ۲۷- ۲- ۴۱- ۲۰- ۵۳- ۶- ۳۱- ۱۰- ۳۸- ۱۹- ۴۹- ۱۶- ۲۵- ۴۶- ۳- ۶۰- ۱- ۳۰- ۵۷- ۱۴- ۳۹- ۳۳- ۲۶- ۲۲- ۵۹- ۳۲- ۹- ۱۳- ۲۴- ۵۶- ۳۶- ۴۲- ۱۵- ۱۸- ۲۸- ۴۸- ۵۵- ۶۱- ۴۰- ۱۷- ۵۱- ۲۳- ۴۳- ۱۱- ۲۱- ۲۹- ۸- ۵۰- ۵۴- ۵- ۵۸- ۳۴- ۳۷- ۴- ۴۷- ۴۵- ۵۲-	

			سرسبزی پایدار- یکپارچگی-فاضلاب و پسماند- جزییات طراحی سطح و کف-زمینه گرایي پاکیزگی- موقعیت مبدا و مقصد- رضایتمندی- پوشش و روکش جدول- تغذیه و توزیع -تیرچراغ برق-روشنایی-ساخت سرپناه-محل تخلیه زباله-نقل و انتقال- نظافت- دلیذیری و جذابیت- پایداری- تحرک و زیرساخت- راحتی و رفاه-سطح خدمات پیاده راه- کفسازی-معاير-قلمروگرایی-ترجیح پذیری- تنوع جداره-اشکال در تردد-افزایش زمان سفر-کاهش مشکل ترافیک - فضای مکت- ساماندهی و بهسازی-سبزینگی- تحقق پذیری-سازگاری- مکان جایگزینی- حرکت پیاده- پیاده مداری
۱-۲-۳-۴-۵-۶-۷-۸-۹-۱۰-۱۱-۱۲-۱۳-۱۴-۱۵-۱۶-۱۷-۱۸-۱۹-۲۰-۲۱-۲۲-۲۳-۲۴-۲۵-۲۶-۲۷-۲۸-۲۹-۳۰-۳۱-۳۲-۳۳-۳۴-۳۵-۳۶-۳۷-۳۸-۳۹-۴۰-۴۱-۴۲-۴۳-۴۴-۴۵-۴۶-۴۷-۴۸-۴۹-۵۰-۵۱-۵۲-۵۳-۵۴-۵۵-۵۶-۵۷-۵۸-۵۹-۶۰-۶۱	۳۰٪	۴۹	اجتماعی- اعتماد اجتماعی- تعامل اجتماعی- سرمایه اجتماعی- اجتماعی پذیر بودن- فضای اجتماعی مطلوب - غنای سرزندگی- حسی- تنوع و سازگاری فعالیتی- زمانمند بودن پیاده راه - مزایای اجتماعی- امنیت اجتماعی- انسجام و همبستگی اجتماعی- تداوم تجربه- مشارکت- تنوع جمعیتی- فعالیت اجتماعی - امکان استفاده از فضا برای همگان- اجتماع پذیری-پویایی- میزان حضور- سرمایه اجتماعی-عدالت اجتماعی-مشارکت اجتماعی- افزایش حضور مردم- خانواده و جمعیت- حمایت اجتماعی- آرامش روحی- تعاون- توسعه سرمایه اجتماعی-حضورپذیری
۱-۲-۳-۴-۵-۶-۷-۸-۹-۱۰-۱۱-۱۲-۱۳-۱۴-۱۵-۱۶-۱۷-۱۸-۱۹-۲۰-۲۱-۲۲-۲۳-۲۴-۲۵-۲۶-۲۷-۲۸-۲۹-۳۰-۳۱-۳۲-۳۳-۳۴-۳۵-۳۶-۳۷-۳۸-۳۹-۴۰-۴۱-۴۲-۴۳-۴۴-۴۵-۴۶-۴۷-۴۸-۴۹-۵۰-۵۱-۵۲-۵۳-۵۴-۵۵-۵۶-۵۷-۵۸-۵۹-۶۰-۶۱	۹٪	۳۲	اقتصادی-کاربری و فعالیت- رونق یا رکود اقتصادی- مزایای اقتصادی- اشتغال زایی- تسهیل خرید و فروش- رونق کسب و کار- اختلاط کاربری- ۲۴ ساعته بودن- تنوع و سازگاری فعالیتی- اشتغال- تنوع کاربری-ها-کارایی- پویایی اقتصادی- رونق محدوده تجاری- کاهش هزینه
۱-۲-۳-۴-۵-۶-۷-۸-۹-۱۰-۱۱-۱۲-۱۳-۱۴-۱۵-۱۶-۱۷-۱۸-۱۹-۲۰-۲۱-۲۲-۲۳-۲۴-۲۵-۲۶-۲۷-۲۸-۲۹-۳۰-۳۱-۳۲-۳۳-۳۴-۳۵-۳۶-۳۷-۳۸-۳۹-۴۰-۴۱-۴۲-۴۳-۴۴-۴۵-۴۶-۴۷-۴۸-۴۹-۵۰-۵۱-۵۲-۵۳-۵۴-۵۵-۵۶-۵۷-۵۸-۵۹-۶۰-۶۱	۲۳٪	۳۷	فرهنگی - هویت - تصورات- رنگ تعلق- حس تعلق به پیاده راه- ارتقا فرهنگ- حس تعلق به مکان- ورزشی و اوقات فراغت- فعالیت ورزشی- حس مکان-خاطره انگیزی- مشارکت مردمی- تفریح و فراغت- غنای حسی- گردشگری- تاریخی بودن فضا - تعلق- فعالیت فرهنگی- معنا-خاطره ذهنی- قابلیت گفتگو و تعامل چهره به چهره در فضا -معناگرایی محیط-همشولی- هویت شهری- ادراکی، محیطی- رنگ تعلق- بازآفرینی شهری- تشویق به استفاده از وسیله نقلیه عمومی- جشن ها و مراسم- روحیه و فرهنگ- کالبدتاریخی- سبک معماری- زمینه گرایی- رویداد تاریخی-حس آشنا

۴. بحث

یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهند که کیفیت پیاده‌راه‌های ایران، برخلاف برداشت‌های عملکردی، یک مفهوم زنده و پویا است که از دل رابطه‌ی چندسویه‌ی انسان، فضا و فرهنگ سر برمی‌آورد. ترکیب داده‌های مرور نظام‌مند و تحلیل محتوای مطالعات داخلی آشکار کرد که گفتمان پیاده‌مداری در ایران در حال عبور از نگرش مهندسی و کالبدگرایی سنتی به سوی خوانش انسان‌محور است؛ گذار آرام اما بنیادینی که هم در زبان پژوهشگران و هم در سیاست‌های شهری جدید بازتاب یافته است (فهیمی حمیدآباد و همکاران، ۱۴۰۲). در

ادبیات جهانی، پژوهشگران از Jacobs (۱۹۶۱) تا Gehl (۲۰۱۰) بر این باورند که حیات شهری زمانی شکل می‌گیرد که فضا امکان «دیدن و دیده شدن»، «توقف و تعامل» را فراهم کند. تحلیل حاضر نشان می‌دهد همین منطق اکنون در ایران نیز در حال درونی شدن است. مطالعات اخیر داخلی از «طراحی مسیر برای گذر» به سمت «طراحی فضا برای تجربه» حرکت کرده‌اند؛ تغییری که ریشه در درک تازه‌ای از فضا به مثابه پدیده‌ای ادراکی و اجتماعی دارد. در این نگاه، پیاده‌راه نه صرفاً معبری ارتباطی بلکه صحنه‌ای از زیست اجتماعی، یاد، و هویت است (جم، ۱۴۰۳؛ مشرف دهکردی و شیعه، ۱۳۹۹). در مقایسه با الگوهای جهانی (Ewing, et al., 2006) ابعاد چهارگانه‌ی کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی-تاریخی در بستر ایران از هم تفکیک‌ناپذیرند. این درهم‌تنیدگی خود بیانگر شکل‌گیری نوعی معرفت بومی در طراحی فضا است؛ معرفتی که بر Lefebvre (۱۹۹۱) تکیه دارد و فضا را حاصل کنش متقابل میان ساختار فیزیکی، ادراک ذهنی و عملکرد اجتماعی می‌بیند. در این میان، حضور پررنگ بعد فرهنگی-تاریخی نشان می‌دهد که حافظه‌ی شهری و تجربه‌ی جمعی درک کیفیت فضا را جهت می‌دهند. آنچه در خیابان‌هایی چون چهارباغ اصفهان یا محور علم‌الهدی رشت تجربه می‌شود، صرفاً حرکت یا زیبایی‌شناسی نیست، بلکه نوعی احساس تعلق تاریخی است که خود به عامل حضور بدل می‌شود.

یافته‌ها نشان دادند که پیوستگی میان ابعاد کالبدی و اجتماعی بیشترین وزن را در مدل دارد. این نتیجه به معنای درک جدیدی از طراحی است: کیفیت فیزیکی زمانی معنا می‌یابد که به تعامل اجتماعی بینجامد. شاخص‌هایی چون مقیاس انسانی، خوانایی، امنیت و سرزندگی، اگرچه ریشه در ادبیات Lynch (۱۹۶۰) دارند، در زمینه‌ی ایران از فیلتر تجربه‌ی فرهنگی کاربران گذشته و معنایی تازه پیدا کرده‌اند. از این منظر، طراحی شهری دیگر صرفاً «ساخت فضا» نیست بلکه «خلق امکان برای رابطه» است. بُعد اقتصادی، هرچند وزن کمتری در داده‌ها داشت، اما نقشی کلیدی در پایداری بلندمدت پیاده‌راه‌ها ایفا می‌کند. اقتصاد خرد و گردشگری شهری در بسیاری از موارد به عاملی برای پررنگ‌تر شدن تعاملات اجتماعی بدل شده است (حبیبی و حقی، ۱۳۹۷؛ رحیمی و همکاران، ۱۳۹۹). با این حال، رویکردهای صرفاً کالایی و تجاری، اگر پیوند خود را با معنا و فرهنگ از دست بدهند، می‌توانند فضا را تهی کنند. بنابراین، پویایی اقتصادی باید بخشی از «اقتصاد تجربه» باشد؛ اقتصادی که ارزش آن نه در تراکنش بلکه در مشارکت و حس بودن در فضا تعریف می‌شود. بُعد فرهنگی-تاریخی در این میان همچنان جایگاه ممتاز دارد؛ زیرا پیاده‌راه‌های ایرانی اغلب بر زمینه‌هایی شکل گرفته‌اند که خاطره و آیین را در خود حمل می‌کنند. حضور آیین‌های جمعی، رویدادهای مذهبی یا جشن‌های محلی در این فضاها شباهتی ساختاری با «فضای رویدادی» دارد که Harvey (۲۰۱۲) از آن به عنوان یکی از اشکال مقاومت فرهنگی در برابر یکنواختی کالبدی نام می‌برد. این هم‌پوشانی نشان می‌دهد در ایران کیفیت محیطی جدایی‌ناپذیر از هویت جمعی است و سیاست‌های ارتقای پیاده‌مداری باید حافظه‌ی تاریخی مکان را در کنار کارکردهای معاصر آن حفظ کنند.

در جمع‌بندی، مدل چهاربعدی این پژوهش نشان می‌دهد که کیفیت پیاده‌راه‌ها در ایران نظامی متعامل است نه سلسله‌مراتبی. هر بُعد محرک و تداوم‌دهنده‌ی بعد دیگر است. اگر کالبد انسانی و خوانا نباشد، تعامل اجتماعی شکل نمی‌گیرد؛ اگر تعامل و حس تعلق تضعیف شود، اقتصاد محلی و حافظه‌ی فضا نیز فرو می‌ریزد. از این رو، ارتقای پیاده‌مداری نیازمند سیاستی هم‌زمان در سه سطح است: طراحی در مقیاس انسانی، مدیریت اجتماعی تجربه‌ی فضا، و پاسداشت لایه‌های فرهنگی. این نگاه سیستماتیک می‌تواند بنیان طراحی شاخص‌های بومی ارزیابی کیفیت پیاده‌راه‌ها را فراهم کند و ایران را از الگوهای صرفاً ترجمه‌شده‌ی غربی رها سازد.

۵. نتیجه‌گیری

گسترش شهرنشینی و سلطه‌ی شبکه‌ی خودرو محور در دهه‌های اخیر، سیمای شهرهای ایران را دگرگون کرده است؛ تا جایی که حیات اجتماعی، کیفیت تجربه‌ی زیست شهری و پایداری محیطی در معرض فرسایش قرار گرفته‌اند. پاسخ علمی و حرفه‌ای به این وضعیت، شکل‌گیری گفتمان «پیاده‌مداری» به عنوان راهبردی انسان‌محور برای بازگرداندن انسان به متن شهر بوده است. پژوهش حاضر با مرور نظام‌مند ۶۱ مقاله میان سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۴۰۳ و تحلیل مضمون آن‌ها نشان داد که این گفتمان در ایران از مرحله‌ی اقتباس مفهومی به مرحله‌ی تفسیر و بومی‌سازی رسیده است. پرسش‌های محوری پژوهش؛ این‌که چه مؤلفه‌هایی کیفیت پیاده‌راه‌های شهری ایران را تعیین می‌کنند و الگوی مفهومی بومی آن چگونه ساختار می‌یابد؛ در پرتو همین تحلیل پاسخ یافته‌اند. نتایج آشکار کرد که پیاده‌مداری در ایران نه پدیده‌ای تک‌ساحتی، بلکه شبکه‌ای چندسطحی و چندمقداری است که از سیاست‌گذاری کلان تا جزئیات طراحی امتداد دارد. در این نظام، برنامه‌ریزی شهری، طراحی فضا، شاخص‌های کارکردی و کیفیت‌های ادراکی به صورت درهم‌تنیده عمل می‌کنند و نظامی از معنا و عملکرد را می‌سازند. بدین ترتیب، فضا در ادبیات معماری شهری ایران دیگر صرفاً بستر کالبدی نیست، بلکه میدان تجربه، حافظه و روایت زیسته‌ی جمعی تلقی می‌شود.

یافته‌ها نشان دادند که کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران حاصل تعامل پویا میان چهار بُعد کالبدی-کیفی، اجتماعی، فرهنگی-تاریخی و اقتصادی است. این تعامل مفهومی از «چرخه‌ی هم‌افزا» پدید می‌آورد که در آن هر بُعد شرط وجودی دیگری است: کالبد، ظرف خوانایی و امنیت؛ اجتماع، بستر تعامل و حس تعلق؛ اقتصاد، عامل پایداری سازوکارها و فرهنگ، بنیان معنا و حافظه‌ی مکان. چنین ترکیبی نشانه‌ی گذار پارادایمی پژوهش‌های ایرانی از نگاه مهندسی و زیرساختی به رهیافت انسان‌مدار و تجربه‌محور است؛ گذار از طراحی فیزیکی به درک زیسته‌ی فضا. مدل نهایی پژوهش، که بر تعامل این چهار بُعد و ۱۲۵ زیرشاخص استوار است، چارچوبی بومی و یکپارچه برای تحلیل و سیاست‌گذاری در حوزه‌ی پیاده‌مداری شهری ایران فراهم می‌کند. بر پایه‌ی این تحلیل، پیاده‌راه موفق در شهرهای ایران هنگامی شکل می‌گیرد که طراحی فیزیکی، تعامل اجتماعی، پویایی اقتصادی و هویت فرهنگی در پیوندی درونی عمل کنند و در قالب «ادراک زیسته‌ی فضا» به تجربه تبدیل شوند. در این نگاه، کیفیت نه با معیارهای صرف شکلی یا عملکردی، بلکه با سنجش تجربه‌ای ادراکی

و میان فردی تعریف می شود؛ تجربه ای که بدن، ذهن و فرهنگ شهروندان را درگیر می کند و از هم زیستی این سه لایه معنا می گیرد. در جمع بندی نهایی، برونده های کاربردی و مسیرهای دانش افزایی این پژوهش عبارت اند از:

نخست، تدوین چارچوب ملی ارزیابی پیاده مداری ایران که شاخص های کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی را در یک نظام تلفیقی ترکیب کند و مبنای تصمیم سازی در سطوح طرح های جامع و تفصیلی شود. دوم، طراحی و بازآفرینی پیاده راه ها بر پایه ی مقیاس انسانی، هویت بومی و تنوع رفتارهای اجتماعی تا فضا از مسیر عبور به میدان تجربه و حضور بدل شود. سوم، به کارگیری فناوری های نوین تحلیل تجربه زیسته مانند ره گیری چشمی، واقعیت افزوده و شبیه سازی محیطی، که امکان سنجش کیفیت ادراکی پیش از اجرا را فراهم می سازد و پیوند میان داده های عینی و ذهنی را برقرار می کند. چهارم، حمایت از اقتصاد محلی و فعالیت های خرد شهری پیرامون پیاده راه ها برای تضمین پایداری اجتماعی-اقتصادی این فضاها و تقویت حس تعلق مکانی. در افق پژوهش، مسیر آینده باید به سوی مقایسه ی تطبیقی مدل بومی ایران با چارچوب های جهانی، مطالعه ی تفاوت های ادراکی میان گروه های جمعیتی (کودکان، زنان، سالمندان) و تلفیق روش های کمی و کیفی داده محور میل کند تا دانش پیاده مداری از سطح طراحی کالبدی به مرحله ی «طراحی فضا با انسان» گذر یابد—گذار به شهری که در آن فضا، تجربه و معنا به صورت هم زمان شکل می گیرند.

با وجود گستردگی منابع مرور شده، لازم است اشاره شود که محدود بودن مطالعات به مقالات فارسی و کمبود داده های میدانی، تعمیم برخی نتایج را با احتیاط همراه می سازد. با این حال، انسجام مفهومی و تأیید نظری مدل چهاربعدی توسط خبرگان، پشتوانه ی محکمی برای اعتبار یافته ها فراهم آورده است. بدین ترتیب، پژوهش حاضر چارچوبی بومی، میان رشته ای و آینده نگر برای ارتقای کیفیت پیاده راه های شهری ایران ارائه می دهد و تأکید می کند که آینده ی پیاده مداری در کشور به گذار قاطع از منطق کالبدی به منطق انسانی نیاز دارد؛ منطقی که در آن پیاده راه نه «مسیر عبور»، بلکه «صحنه ی حضور» است؛ جایی که بدن، حافظه و اجتماع در هم تنیده و از دل این هم تنیدگی، معنای نوین شهر ایرانی زاده می شود.

کتاب نامه

1. Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101.*
2. Ewing, R., Handy, S., Brownson, R., Clemente, O., & Winston, E. (2006). Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability. *Transportation Research Record*, 37(28), 1–13.
3. Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
4. Giannoulaki, M., & Christoforou, Z. (2024). Pedestrian Walking Speed Analysis: A Systematic Review. *Sustainability*, 16(11), 4813. <https://doi.org/10.3390/su16114813>.
5. Harvey, D. (2012). *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. Verso.
6. Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.
7. Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Blackwell.
8. Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic Inquiry*. Sage Publications.

9. Moher, D., Liberati, A., Tetzlaff, J., Altman, D. G., & PRISMA Group. (2009). *Preferred reporting items for systematic reviews and meta-analyses: The PRISMA statement*. PLoS Medicine, 6(7), e1000097.
10. Pekin Timur, U., Özden, F., Erzin, P. E., & Timur, Ö. B. (2021). Investigation of Çankiri City Railway in Scope of Greenway. *Sustainability*, 13(6), 3055.
11. Tricco, A. C., Langlois, E. V., & Straus, S. E. (Eds.). (2018). *Rapid reviews to strengthen health policy and systems: A practical guide*. World Health Organization. <https://www.who.int/alliance-hpsr/resources/publications/rapid-review-guide/en/>
۱۲. ابراهیم زاده، عیسی، و اسفندیاری مهنی، حمیده. (۱۳۹۷). بررسی نقش پیاده راه های شهری در توسعه گردشگری پایدار مطالعه موردی: خیابان ۱۵ خرداد شهر تهران. گردشگری شهری، ۵(۳)، ۱۴۲-۱۳۱.
۱۳. احمدی، حسن، و سجاذزاده، حسن، و مهرجو، مهرداد. (۱۴۰۲). نقش ابعاد احساس امنیت در کیفیت فضاهای شهری با استفاده از مدل معادلات ساختاری (مطالعه موردی: پیاده راه فرهنگی-تاریخی شهر همدان)، جغرافیای اجتماعی شهری، ۱۰(۲)، ۱۱۱-۱۲۵.
۱۴. اسلامی، عارفه، شهبازی، طاهره، ابراهیمی دهکردی، امین. (۱۳۹۶). ارزیابی قابلیت پیاده راه در چارچوب رضایتمندی گردشگران نمونه موردی: پیاده راه علم الهدی رشت. جغرافیای فضای گردشگری، ۲۵(۷)، ۸۳-۱۰۰.
۱۵. آقاملایی، لک، آزاده. (۱۳۹۷). ساماندهی عرصه پیاده راه های شهری با رویکرد ارتقا کیفیت محیطی نمونه موردی: محور پیاده راه صف. آمایش محیط، ۱۱(۴۰)، ۹۰-۱۱۷.
۱۶. اکبرزاده مقدم لنگرودی، امیر، احمدی، حسن، آزاده، سیدرضا. (۱۳۹۵). ارزیابی مطلوبیت پیاده راه های شهری براساس مؤلفه های کیفی؛ مطالعه موردی: پیاده راه علم الهدی شهر رشت. فصلنامه علمی و پژوهشی پژوهش و برنامه ریزی شهری، ۷(۲۵)، ۱۲۵-۱۴۰.
۱۷. اکبرسردهشتی، آمنه و سجاذزاده، حسن. (۱۴۰۰). سنجش و ارزیابی کیفیت پیاده راه های شهری از منظر شهر خلاق، مورد مطالعاتی: پیاده راه مرکزی کلان شهر رشت. معماری و شهرسازی آرمان شهر، ۱۴(۳۴)، ۱۶۹-۱۸۱.
۱۸. آنامراندزاد، رحیم بردی، رازقی، فرزانه و آروین، محمود. (۱۳۹۸). ارزیابی مؤلفه های کیفیت فضا در پیاده راه های شهری (نمونه موردی: پیاده راه فرهنگی رشت). جغرافیا و برنامه ریزی، ۲۳(۶۹)، ۴۰-۱۹.
۱۹. باقری، رامتین، صفارزاده، محمود، اسداللهی، رضا. (۱۳۸۹). مقایسه تجهیزات گذرگاه های عابر پیاده در معابر شهری برای افزایش ایمنی. مطالعات مدیریت ترافیک، ۵(۱۹).
۲۰. بایرامزاده، نیما، امیدوارفر، موسوی، میرابراهیم، دشتی، فرناز. (۲۰۱۹). بررسی میزان سرزندگی پیاده راه شهری بعد از طراحی مجدد (نمونه موردی پیاده راه خیام در ارومیه). معماری شناسی، ۵(۱)، ۴۷-۳۹.
۲۱. بهزادفر، ر.، و طهماسبی، ح. (۱۳۹۲). میان رشته ای شدن مطالعات پیاده محور. فصلنامه شهر/ایرانی.
۲۲. پوراحمد، احمد، زنگنه شهرکی، سعید و صفایی رینه، مصطفی. (۱۳۹۵). تحلیل نقش پیاده راه های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعه موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور، تهران). پژوهش های جغرافیای برنامه ریزی شهری، ۴(۲)، ۲۳-۲۳.
۲۳. جعفری مبین شاهرخ. ۱۳۹۲. ارزیابی کیفی پیاده راه های شهری در شهرهای ایرانی (نمونه موردی پیاده راه بوعلی شهر همدان). مطالعات محیطی هفت حصار. ۱(۴): ۳۶-۲۹.
۲۴. جم، فاطمه. (۱۴۰۳). مدل یابی برهم کنش عناصر منظرین پیاده راه و سلامت روان شهروندان؛ نمونه موردی: چهارباغ عباسی اصفهان. معماری و شهرسازی ایران، تهران.

۲۵. حبیبی، کیومرث، شیخ احمدی، احمد. (۱۳۹۸). تحلیل و ارزیابی سیاست های پیاده محوری در بافت های تاریخی با تاکید بر پیاده راه ها (مطالعه موردی: پیاده راه خیام جنوبی اورمیه).
۲۶. حسینی، سیده فاطمه، شعله، مهسا، صادقی، علیرضا و مکتبی فرد، زهرا. (۱۴۰۲). سنجش اثرات زیست محیطی پیاده راه های شهری با روش ماتریس ارزیابی سریع اثرات مطالعه موردی: پیاده راه سلامت شیراز. مجله شهر پایدار، ۶(۴)، ۴۵-۲۷.
۲۷. حسینی، علی، عباس نژاد جلوگیر، محسن، اخوان انوری، امیررضا، و سجادی، سیدعلی اکبر. (۱۴۰۰). تحلیل شاخص های پیاده مداری در بخش مرکزی شهرها (مورد مطالعه: پیاده راه صف (سپهسالار) و خیابان سی تیر شهر تهران). پژوهش های جغرافیای برنامه ریزی شهری، ۹(۲)، ۳۵۹-۳۳۵.
۲۸. حق بیان، رسول، و شکوهی بیدهندی، محمد صالح. (۱۳۹۸). تحلیل اختلافات میان ذی نفعان فضای شهری جهت امکان سنجی میانجی گری بررسی موردی: محدوده طرح پیاده راه ۱۷ شهریور تهران. نامه معماری و شهرسازی، ۱۲(۲۵)، ۱۱۱-۱۳۱.
۲۹. حیدرزاده، احسان و حقی، محمدرضا. (۱۴۰۱). ارزیابی موفقیت پیاده راه های شهری در جلب رضایت شهروندان، مقایسه تطبیقی پیاده راه های حافظیه و ارم شهر شیراز. پژوهش های جغرافیای برنامه ریزی شهری، ۱۰(۱)، ۷۹-۶۳.
۳۰. حیدری، محمدتقی و محمدی، شهرام. (۱۳۹۹). مطلوبیت بخشی کیفی پیاده راه های شهری (مطالعه موردی: پیاده راه سبزه میدان شهر زنجان). جغرافیا (نشریه انجمن جغرافیایی ایران)، ۱۸(۶۵)، ۸۲-۶۹.
۳۱. ذکاوت، ک. (۱۴۰۱). نقد بر چارچوب طراحی شهری ایران. باغ نظر، ۱۹(۱۰۹)، ۸۹-۹۶.
۳۲. رحیمی، م.، و همکاران. (۱۳۹۹). ارزیابی اثرات اقتصادی پیاده راه های مرکزی بر سرزندگی شهر. جغرافیا و برنامه ریزی.
۳۳. رزاقی اصل، سینا، خلاقی، گلشن، و شهبازی، سارا. (۱۳۹۲). بررسی مولفه های سنجش زیبایی در پیاده راه های شهری مطالعه موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور. معماری و شهرسازی پایدار، ۱۱(۲)، ۱-۱۱.
۳۴. رضوی، س. (۱۴۰۰). تحول پارادایمی در پژوهش های پیاده مداری ایران. مطالعات شهر ایرانی.
۳۵. رنجبرزاده، سمیه، زیویار، پروانه، و رنجبر، محسن. (۱۳۹۹). تحلیلی بر وضعیت پیاده راه ها در منطقه دوازده تهران با رویکرد بازآفرینی شهری. مطالعات مدیریت شهری، ۱۲(۴۲)، ۱-۱۴.
۳۶. رهنما، محمدرحیم، و محمدزاده، ندا. (۱۳۹۳). تحلیل تاثیر کیفیت محیطی بر سرمایه اجتماعی، نمونه موردی: پیاده راه قره خان شهر مشهد. جغرافیا و توسعه ناحیه ای، ۱۲(۲۲)، ۳۰-۱۵.
۳۷. روستا، مریم و حسن زاده، کوثر. (۱۳۹۸). بررسی تاثیر مؤلفه های محیطی بر استقبال شهروندان از پیاده راه های سلامت محور شهری مطالعه موردی: پیاده راه سلامت شیراز. مجله شهر پایدار، ۲(۳)، ۱۴۲-۱۲۷.
۳۸. روستا، مریم، و حسن زاده، کوثر. (۱۳۹۹). تدوین و ارزیابی راهبردهای طراحی طراحانه به منظور ارتقاء کیفیت پیاده راه های سلامت محور با استفاده از ماتریس QSPM، مورد مطالعاتی: پیاده راه سلامت شیراز. معماری و شهرسازی آرمان شهر، ۱۳(۳۰)، ۲۵۷-۲۷۳.
۳۹. زنگنه شهرکی، سعید، حمیدی، اکبر و حسین پور، مهدی. (۱۳۹۷). ارزیابی تأثیرات اجتماعی پیاده راه ها بر شهروندان در بافت های قدیمی (مطالعه موردی: پیاده راه خیام جنوبی شهر ارومیه). پژوهش های جغرافیای برنامه ریزی شهری، ۶(۲)، ۲۳۷-۲۶۴.

۴۰. زینالی، عظیم علی، و بابازاده اسکویی، سولماز، و نوری زاده، زینب. (۱۴۰۱). سنجش رضایت از خدمات پیاده راه ها به عنوان یک فضای شهری با کمک روش های تحلیل عاملی و معادلات ساختاری (مورد مطالعه: پیاده راه ولیعصر تبریز)، توسعه پایدار شهری، ۳(۷)، ۱۰۱-۱۲۱.
۴۱. سالاری پور، علی اکبر، رضانی، حمیدرضا، مهرجو، مهرداد، و قربان زاده، نگین. (۱۳۹۸). بررسی تاثیر کیفیت مکان های سوم شهری بر حس تعلق شهروندان؛ مطالعه موردی: پیاده راه فرهنگی-تاریخی رشت. مطالعات شهر ایرانی اسلامی، ۱۰(۳۸)، ۳۷-۵۶.
۴۲. شعله، مهسا و زراعتی، بهاره. (۱۴۰۲). بازخوانی عوامل مؤثر برافزایش حس تعلق در پیاده راه های شهری (نمونه موردی: پیاده راه شهید چمران شیراز). اقتصاد و برنامه ریزی شهری، ۴(۳)، ۴۳.
۴۳. شکوفی، علی، جم، فاطمه، قنبران، عبدالحمید. (۱۴۰۲). سنجش هم آوایی ادراک کاربران فضا با اصول طراحی شهرسازی ایرانی در بستر فرهنگ اسلامی (مطالعه موردی: پیاده راه شهر میانه). معماری و شهرسازی پایدار، ۱۱(۲)، ۸۳-۹۸.
۴۴. شماعی، علی و اقبال، محمدرضا. (۱۳۹۵). عوامل مؤثر بر ارتقای کیفیت محیط پیاده راه های شهرهای ایرانی- اسلامی (مورد مطالعه: پیاده راه میدان امام حسین (ع) و هفده شهریور). فصلنامه علمی مطالعات الگوی پیشرفت اسلامی ایرانی، ۴(۷)، ۱۲۷-۱۵۱.
۴۵. شیخ حسینی، حسین، مرادی فر، امیر و پورخداداد، بهناز. (۱۴۰۰). ارزیابی اثرات پیاده راه سازی بر بهبود ارتباطات و تعاملات اجتماعی شهروندان، مورد مطالعه: پیاده راه شهر رشت. فصلنامه علمی پژوهش های بوم شناسی شهری، ۱۲(شماره ۳ (پیاپی ۲۴))، ۴۶.
۴۶. شیران، غلامرضا، شیرانی، امیر ارفع، نادران، علی و حدادی، فرهاد. (۱۴۰۱). بررسی و تعیین عوامل مؤثر بر انتخاب مکان پیاده راه های شهری (مطالعه موردی: شهر قم). فصلنامه مهندسی حمل و نقل، ۱۳(۴)، ۴۷.
۴۷. صیدبیگی، صادق، سمندری، امید، شاهین، علی حسین، و بهشاد، مصطفی. (۱۴۰۲). ارزیابی توسعه پیاده مدارای انسان محور در شهر گلوگاه. تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی (علوم جغرافیایی)، ۲۳(۶۸)، ۴۱-۱۷.
۴۸. طبائیان، آناهیتا، دانش پور، سیدعبدلهادی، و خلیلی، احمد. (۱۴۰۰). ارائه الگوی مداخله و نظام سیاست گذاری فضایی در پیاده راه های شهری. پژوهش های جغرافیایی برنامه ریزی شهری، ۹(۲)، ۳۱۱-۲۸۷.
۴۹. عباس زاده، شهاب. تمری، سودابه. (۱۳۹۱). بررسی و تحلیل مولفه های تاثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده راه ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی. مطالعات شهری، ۴(۴)، ۵۰.
۵۰. عباسی، سمیه، لطفی، صدیقه، و قدمی، مصطفی. (۱۳۹۶). بررسی وضعیت ایمنی پیاده روهای مجاور مراکز خرید با تاکید بر پیاده مدارای (نمونه موردی شهرسازی). مطالعات برنامه ریزی سکونتگاه های انسانی (چشم انداز جغرافیایی)، ۱۲(۱ (پیاپی ۳۸))، ۱۷-۳۵.
۵۱. عبدالحی، علی اصغر، شرفی، حجت اله، و سلیمانی دامنه، مجتبی. (۱۳۹۸). سنجش مطلوبیت پیاده مدارای بر اساس مؤلفه های کیفی پیاده روی (مطالعه موردی: مرکز تجاری شهر کرمان). جغرافیا و برنامه ریزی، ۲۳(۶۷)، ۱۹۷-۲۲۱.
۵۲. علایی بوسجین، محسن. (۱۳۹۹). مطالعه تاثیر بازآفرینی شهری بر توسعه سرمایه اجتماعی (نمونه موردی: پیاده راه عالی قاپو اردبیل). مطالعات توسعه اجتماعی ایران، ۱۲(۴)، ۱۳۷-۱۴۹.
۵۳. غفاری گیلانده، عطا و محمدی، چنور. (۱۴۰۱). ارزیابی ابعاد سرزندگی در پیاده راه های شهری، مطالعه موردی: پیاده راه اسفیرس اردبیل. فصلنامه علمی پژوهش های بوم شناسی شهری، (شماره ۱ (پیاپی ۲۶))، ۸۹-۱۰۶.

۵۴. غلامی، یونس، شاطریان، محسن، بسحاق، محمدرضا، و جهانی، معصومه. (۱۳۹۸). امکان سنجی اجرای طرح پیاده مداری با تأکید بر شاخص حمل و نقل شهری؛ نمونه موردی: خیابان امام خمینی شهر دزفول. برنامه ریزی فضایی، ۹(۲) (پیاپی ۳۳)، ۲۲-۱.
۵۵. فرج زاده، مهدی، و ولی زاده، رضا، و بابایی اقدم، فریدون، و پناهی، علی، و آذر، علی. (۱۴۰۱). بررسی مؤلفه های بومی مؤثر بر بهبود کیفیت ساختارهای فضایی پیاده راه های مدرن و سنتی شهری در کلان شهر تبریز، پژوهش های بوم شناسی شهری، ۱۳(۴)، ۱۶-۱.
۵۶. فصیحی، حبیب اله، پرزادی، طاهر و کرمی، تاج الدین. (۱۳۹۸). بررسی نقش پیاده راه ها در سرزندگی فضاهای عمومی مطالعه موردی: پیاده راه حرم شهرری. مجله شهر پایدار، ۲(۴)، ۱۵-۱.
۵۷. فهیمی حمیدآباد، سحر، حاتمی خانقاهی، توحید، وزیری، وحید. (۱۴۰۲). بهزیستی اجتماعی سالمندان در فضای باز عمومی شهری (مطالعه موردی بوستان مصلی و پیاده راه شیخ صفی شهر اردبیل). فصلنامه مطالعات شهری، ۱۳(۴۹)، ۷۹-۹۰.
۵۸. قنبری، ابوالفضل، هادی، الهام، و هادی، الناز. (۱۳۹۹). بررسی تطبیقی پیاده راه های تربیت و ولیعصر شهر تبریز از منظر مؤلفه های پیاده مداری. آمایش محیط، ۳(۵۰)، ۸۵-۱۰۹.
۵۹. کانونی، رضا، و رضویان، محمدتقی. (۱۳۹۷). اثرات اجتماعی و اقتصادی پیاده راه سازی در شهر تهران از دیدگاه شهروندان (مطالعه موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور). هویت شهر، ۱۲(۳۶)، ۳۴-۱۹.
۶۰. کرمی، ا. (۱۴۰۳). تحلیل شاخص های طراحی شهری پایدار در رضایتمندی به مکان. جغرافیا و برنامه ریزی، ۲۸(۸۸).
۶۱. کریمی دهکردی، فروغ، و عبدالهی، علی اصغر. (۱۳۹۶). ایجاد پیاده راه برای ارتقاء نشاط و سرزندگی در فضاهای شهری (نمونه موردی: خیابان ملت شهرکرد، حدفاصل میدان ۱۲ محرم تا چهار راه بازار). برنامه ریزی فضایی، ۱۷(۱) (پیاپی ۲۴)، ۹۹-۸۱.
۶۲. کریمی مشاور، مهرداد و نگین تاجی، صمد. (۱۳۹۲). رویکردهای مختلف در برنامه ریزی و طراحی پیاده راه ها. معماری و شهرسازی پایدار، ۱(۱)، ۴۱-۳۳.
۶۳. کریمی، فروغ، عبدالهی، علی اصغر. (۱۳۹۶). ایجاد پیاده راه برای ارتقاء نشاط و سرزندگی در فضاهای شهری (نمونه موردی: خیابان ملت شهرکرد، حدفاصل میدان ۱۲ محرم تا چهار راه بازار). برنامه ریزی فضایی، ۱۷(۱)، ۸۱-۱۰۰.
۶۴. کشانی همدانی، مینا، سجاذاده، حسن، و ایزدی، محمدسعید. (۱۴۰۰). تبیین نقش خرده فروشی های موقت در کیفیت محیطی پیاده راه های شهری. باغ نظر، ۱۸(۹۹)، ۹۱-۱۰۴.
۶۵. کلاتری خلیل آباد، حسین، سلطان محمدلو، سعیده و سلطان محمدلو، نازی. (۱۴۰۰). طراحی پیاده راه و تأثیر آن بر کیفیت زندگی در بافت تاریخی شهرها، مطالعه موردی پیاده راه تربیت تبریز. مطالعات معماری ایران، ۵(۹)، ۱۷۴-۱۵۹.
۶۶. کوزه گر، لطفعلی، رفیعی مهر، حسین، و سلیمی سبحان، محمدرضا. (۱۳۹۹). سنجش تأثیر طراحی و اجرای پیاده راه بر امنیت و ایمنی مراکز شهری (موردپژوهی: خیابان اکباتان همدان). مطالعات امنیت اجتماعی، ۱۱(۶۳)، ۲۱۳-۱۸۹.
۶۷. محمدپورزندی، حسین، امینیان، ناصر. (۱۳۹۴). ارزیابی قابلیت های بازآفرینی پیاده راه های گردشگری از منظر توسعه پایدار شهری (مطالعه موردی: خیابان ۱۵ خرداد تهران). اقتصاد و مدیریت شهری، ۳(۱۱)، ۲۱-۱.
۶۸. محمدی ده چشمه، پژمان. (۱۳۹۸). تحلیلی بر نقش پیاده راه ها در سرزندگی شهری (مطالعه موردی: خیابان فردوسی شهر اصفهان)، جغرافیا و توسعه فضای شهری، ۱(۱۰)، ۳۸-۱۹.

۶۹. محمدی، س.، و همکاران. (۱۴۰۰). ارزیابی شاخص‌های کالبدی و مدیریتی در پیاده‌راه‌های شهری. شهر ایرانی، ۹(۳)، ۵۹-۴۴.
۷۰. محمدی، ن.، و همکاران. (۱۴۰۰). پیاده‌مداری و حس تعلق در پروژه‌های بازآفرینی شهری. نامه شهرسازی ایران.
۷۱. محمودی، حمید، و علیمردانی، مسعود. (۱۳۹۵). جایگاه درخت نخل در ارتقای کیفیت‌های بصری و آسایش اقلیمی پیاده راه‌های ساحلی (نمونه موردی: پیاده راه‌های ساحلی شهر بوشهر). معماری و شهرسازی پایدار، ۴(۱)، ۴۳-۵۶.
۷۲. محمودی، حمید، علیمردانی، مسعود. (۱۳۹۴). نقش مبلمان شهری در ارتقای کیفیات بصری و زیبایی شناختی پیاده‌راه‌های ساحلی، نمونه موردی: پیاده‌راه‌های ساحلی شهر بوشهر. معماری و شهرسازی پایدار، ۳(۱)، ۳۱-۴۶.
۷۳. مسائلی، زهرا، حقیقی بروجنی، سمر. (۱۴۰۲). دیدگاه شهروندان در خصوص سرزندگی محورهای گردشگری پیاده (پیاده‌راه گردشگری چهارباغ عباسی اصفهان). مطالعات اجتماعی گردشگری، ۱۱(۲۲)، ۲۵۶-۲۳۱.
۷۴. مشرف دهمکردی، حسین، شیعه، اسمعیل. (۱۳۹۹). امکان سنجی گسترش شبکه پیاده راهی در بافت مرکزی شهرکرد. فصلنامه مطالعات شهری، ۹(۳۴)، ۱۴۲-۱۳۱.
۷۵. معتقد، محمد، و سجاذاده، حسن. (۱۳۹۹). تحلیل عوامل مؤثر در کیفیت منظر پیاده راه‌های شهری از دیدگاه شهروندان (مطالعه موردی: پیاده راه بوعلی شهر همدان). پژوهش‌های جغرافیای برنامه ریزی شهری، ۸(۳)، ۵۹۶-۵۷۷.
۷۶. معینی، سیدمهدی، و ابراهیم پور، بهاره. (۱۳۹۹). فراترکیب مقاله‌های فارسی زبان علمی-پژوهشی با موضوع «پیاده» مروری بر سال‌های ۱۳۸۰-۱۳۹۷. مطالعات شهری، ۹(۳۵)، ۱۱۶-۱۰۱.
۷۷. موسوی، سید یعقوب، صحرائیان، زهرا و اقبال، محمدرضا. (۱۳۹۷). نقش پیاده‌راه‌سازی در ارتقاء کیفیت اجتماعی شهر تهران (مطالعه موردی: پیاده راه هفده شهریور). مجله آمایش جغرافیایی فضا، ۸(۲۸)، ۹۸-۸۳.
۷۸. موسوی، میرنجف، آفتاب، احمد، و علی پور، ابراهیم. (۱۳۹۴). طراحی پیاده راه با تاکید بر سرمایه اجتماعی (نمونه موردی: پیاده راه تربیت تبریز). مطالعات مدیریت شهری، ۷(۲۲)، ۶۳-۷۴.
۷۹. موسی کاظمی، سیدمهدی، علی اکبری، اسماعیل، و آرانی، پرویز. (۱۳۹۷). عملکرد پیاده راه‌ها در بهبود کالبد شهری (مطالعه موردی: کلان شهر تهران). برنامه ریزی و توسعه کالبدی، ۳(۱۳)، ۵۷-۴۵.
۸۰. مولوی، مهرناز، حمیدی، آرمان، فریدی فشتمی، عالیه و آریاپسند، زهرا. (۱۴۰۰). بررسی نقش پیاده‌راه‌های شهری در ارتقای شاخص‌های سرزندگی شهری و تعاملات اجتماعی (مطالعه موردی: پیاده‌راه مرکز رشت). پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری، ۹(۳)، ۹۰۸-۸۸۱.
۸۱. میرزایی، خلیل، محمدزکی، احمد. (۱۳۹۵). ارزیابی آثار اجتماعی پیاده‌راه‌سازی خیابان ۱۵ خرداد واقع در منطقه ۱۲ شهرداری تهران (فاز دوم). فصلنامه علمی و پژوهشی پژوهش و برنامه ریزی شهری، ۷(۲۴)، ۱۴۲-۱۲۱، تهران.
۸۲. نوری، محمدجواد و اعتصام، ایرج. (۱۳۹۶). تبیین علل شکست پروژه‌های پیاده‌راه‌سازی در ایران مورد مطالعه: پیاده‌راه هفده شهریور کلانشهر تهران. صفا، ۲۷(۱)، ۸۹-۱۰۸.
۸۳. نیک پور، عامر، و لطفی، صدیقه، و کلاشی، نسترن. (۱۴۰۱). امکان سنجی تبدیل خیابان به پیاده راه پایدار (موردپژوهی: مرکز شهر چمستان، مازندران)، توسعه پایدار محیط جغرافیایی، ۴(۶)، ۱-۱۵.
۸۴. یزدان پناه، زینب، جعفری مهرآبادی، مریم، شکرگزار، اصغر. (۱۳۹۹). بررسی عوامل مؤثر بر مطلوبیت پیاده راه‌ها با رویکرد گردشگری شهری (مطالعه موردی: پیاده راه محدوده مرکزی شهر رشت). برنامه ریزی و توسعه گردشگری.

۸۵. یزدانی، م.، و صالحی، ع. (۱۳۹۹). نقد رویکرد کالبدی به پیاده‌راه‌ها در مطالعات ایران. شهر و توسعه پایدار، ۷(۲)، ۱۸-۳۱.
۸۶. یزدانی، محمدحسن، صدیق، آناهیتا، پاشازاده، اصغر. (۱۳۹۵). بررسی وضعیت امنیت اجتماعی در احداث پیاده‌راه در شهر اردبیل. مجله جغرافیا و توسعه، ۱۴(۴۴)، ۲۲۸-۲۰۹.

نسخه
پیش
انتشار

Identifying and Classifying the Dimensions Influencing the Quality of Urban Pedestrian Streets in Iran: A Systematic Review of Domestic Studies (2001–2024)

Abstract

The rapid pace of urbanization, growing automobile dependency, and the erosion of the human scale in urban design have made it essential to reconsider the role of pedestrian spaces. The pedestrian street is not merely a corridor for movement but a realm for interaction, experience, and the reconstruction of urban identity. Despite extensive domestic research on walkability, no indigenous framework has yet been developed for assessing the quality of pedestrian spaces in Iran. This study identifies and classifies the key dimensions influencing the quality of Iranian urban pedestrian streets and proposes a conceptual model for their context-specific evaluation. Adopting a qualitative approach, the research employed a systematic review based on PRISMA guidelines. A total of 163 research titles were retrieved from three Persian databases. After screening with the CASP checklist, 61 studies qualified for thematic analysis. Data were examined through a combined deductive–inductive approach and frequency indexing. Findings showed that the quality of Iranian pedestrian streets results from the dynamic interaction among four main dimensions: physical–qualitative, social, cultural–historical, and economic. The strongest synergy appeared between physical and social dimensions, reflecting a shift from “design for movement” to “design for experience and presence.” The final output was a four-dimensional conceptual model with 125 sub-indicators integrating physical, perceptual, behavioral, and cultural aspects. Walkability in Iran has evolved from a hardware-oriented concern to a human-centered and perceptual practice, where improving urban quality depends on understanding form, culture, and society—the transition from a “physical logic” to a “human logic,” making the pedestrian way a stage of human presence in the city.

Keywords: urban pedestrian street, walkability, human-centered city, quality of urban spaces, systematic review