



طراحی فضاهای پیاده با تاکید بر کاهش آلاینده های شهری در راستای دستیابی به محیط زیست پایدار شهری

معین نصری، محسن کاملی

دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی معماری دانشگاه آزاد رامسر، رامسر، ایران
مدرس آموزشکده فنی و حرفه ای سما، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد قم، قم، ایران
Moeinnasri49@gmail.com

مقدمه

حرکت پیاده طبیعی ترین، قدیمی ترین و ضروری ترین شکل جابجایی انسان در محیط است پیاده روی دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت های محیطی است چهره شهر بیشتر از طریق گام زدن در فضای شهری احساس می شود. اما یکی از نواقص عمده شهرسازی معاصر جهان، سرسپردگی بیش از حد آن به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است. این امر یکی از عوامل کاهش کیفیت محیط شهری و افول ارزشهای اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری محسوب می شود به عنوان واکنش و چاره جویی در برابر این وضع در طول دو سه دهه گذشته، گرایشها و دیدگاههای جدیدی در عرصه شهرسازی جهان مطرح شده است که از آن به عنوان (جنبش پیاده گستری) یاد می شود. حاصل این جنبش پیدایش و رواج رشته جدید (برنامه ریزی و طراحی پیاده) است که امروزه به عنوان شاخه ای مستقل از برنامه ریزی و طراحی شهری به حساب می آید. در روال رایج شهر سازی ایران نیز نوعی غفلت و بی توجهی نسبت به موضوع حرکت پیاده و فضاهای پیاده یا (پیاده راه ها) هم در عرصه نظری و هم در عرصه عملی، به نحوی بارز مشاهده می شود. به همین دلیل پرداختن به این موضوع می تواند به شناخت عمیق تر مسائل شهرنشینی و شهرسازی کنونی و چاره جویی برای بهسازی کیفیت فضاهای شهری یاری رساند. بدین منظور در مقاله حاضر ابتدا تحولات فکری مرتبط با پیاده محوری در جهان مطرح شده است. سپس به بررسی پیاده راهها، مزایای آنها و انواع تسهیلات عابر پیاده، چگونگی انتخاب مسیر پیاده راهها و اصول کلی در احداث پیاده راهها پرداخته شده است. در ادامه ضمن بیان اصول طراحی و بهسازی پیاده راهها، به بررسی نمونه های موفق پیاده راهها پرداخته شده و در انتها نیز نتیجه گیری لازم ارائه شده است.

۲- تحولات فکری مرتبط با پیاده روی

به طور کلی در شهر سازی دوران باستان و قرون وسطی و حتی تا شروع انقلاب صنعتی انسان معیار هرچیزی محسوب می شد. طول و عرض و ارتفاع گشودگیها تناسبات و فواصل در انطباق با اندازه های وی در نظر گرفته می شد. انسان مینا و مرجعی طبیعی برای طراحی شهرهای ما بود. آنچه از مطالعه شهر های ما بدست می آید آن است که همواره شرایط آسایش و راحتی انسان پیاده در فضای شهری مد نظر بوده است. به طور خلاصه می توان گفت که موضوع برنامه ریزی و طراحی پیاده از اواخر دهه ۴۰ در شهرهای اروپا با شروع نوسازیهایی بعد از جنگ شکل جدی بخود گرفت بطوریکه می توان گفت خیابانها و فضاهای ویژه عابرین پیاده برای نخستین بار در شهرهای اروپا ایجاد شدند. اگرچه در بازسازی ویرانیهای جنگ، خصلت تاریخی و فرهنگی برخی از مراکز



شهری از میان رفت ولی در همان زمان، نخستین تجربه‌های آزمایشی سوئد به وجود «استکهلم» هلند و «روتدام» در شهرهای منطقه بی ترافیک در ایجاد آمد (مهدیزاده، ۱۳۷۹، ۱۵). از اواخر دهه ۱۹۵۰ تا ۱۹۷۵ سیاست محدود کردن ترافیک و ایجاد ناحیه پیاده در تمام اروپا مطرح شد بطوریکه ممنوعیت ورود اتومبیل به نواحی تاریخی و تجاری خرد در اکثر شهرهای اروپا، شرح موضوع نوسازی و بهسازی محله‌های مسکونی، بهبود حمل و نقل و احیاء فضاهای عمومی و طرح خیابانهای پیاده در اولویت مسائل برنامه ریزی شهری قرار گرفت (Andren, Mikael; op.cit). از دهه ۱۹۶۰ نیز ایجاد فضاهای پیاده به سایر نقاط دنیا مانند ایالات متحده گسترش پیدا کرد بطوریکه از در شهرهای امریکا به وجود آمد و مطالعات و اقدامات «خیابان پیاده» سال ۱۹۶۰ تا ۱۹۷۰، تعداد ۱۵۰ گوناگون در جهت توسعه پیاده راهها و گسترش فرهنگ پیاده روی و دوچرخه سواری به راه افتاد (مهندسان مشاور گذرراه، ۱۳۷۵، ۲۲۱).

بطور خلاصه نکات مهم نظریات New Urbanism عبارتند از:

- تشویق تمرکز و فشردگی فعالیتهای متنوع در مراکز شهری در مقابله با پدیده پاشیدگی شهری
- ایجاد امکانات پیاده روی در شهرها: امنیت، آسایش و توجه به تمام اقشار.
- توجه به جنبه‌های اجتماعی حاصل از حضور هر چه بیشتر مردم در فضاهای عمومی.
- توجه به میراث تاریخی و فرهنگی و تلاش در حفظ و نگهداری آنان.
- تشویق به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی مناسب.
- تلاش در جهت ایجاد محیط امن، سالم، زیبا و مناسب با مقیاس انسانی (مارک پری، ۵۰، ۱۳۸۳).

۳- گسترش فضاهای پیاده و پیاده راهها

پر واضح است که برنامه ریزی و طراحی پیاده صرفاً جنبه کالبدی یا ترافیکی ندارد و توجه به این موضوع ضمن کاهش مشکلات ترافیکی آیار وسیع اجتماعی و فرهنگی نیز در پی خواهد داشت. همچنین نمیتوان انتظار داشت که اتومبیل از زندگی مردم حذف شود یا لگام گسیخته و مهار نشدنی امور را به دست گیرد، اما می‌توان در جهت ایجاد نگرش و در پی آن رفتاری مناسب نسبت به اتومبیل کمر همت بست و بر آن اهتمام ورزید. بنابراین، جوهر برنامه ریزی و طراحی پیاده در این جهت قرار دارد که حرکت و رفتار وسایل نقلیه با نیازهای انسان و زندگی اجتماعی شهر سازگار گردد و امنیت و آسایش از دست رفته در برابر هجوم اتومبیل، دوباره به شهر باز گردد. هدف این است که از طریق آرام سازی ترافیک، روان سازی آن و رام کردن اتومبیل تا اندازه ای حقوق ضایع شده انسان پیاده اعاده شود و کارکردهای اجتماعی، فرهنگی و زیباشناختی فضاهای شهری دوباره احیاء گردد. تجارب جهانی نشان می‌دهد که برنامه ریزی و طراحی پیاده زمانی موفق خواهد بود که علاوه بر عوامل کالبدی، شرایط اجتماعی و فرهنگی و حتی الگوهای روانی و رفتاری مردم شهرنشین نیز در نظر گرفته شود (فراهانی، ۳۹، ۱۳۸۲). در این خصوص ساماندهی و برنامه ریزی برای عابرین پیاده در دو دهه اخیر، به یک جنبش جهانی در عرصه شهرسازی بدل شده و به ارائه متون بسیار متنوع و گسترده ای در این زمینه انجامیده است (مهدیزاده، ۱۳۷۹، ۱۴). به طور خلاصه می‌توان گفت که تجارب جنبش پیاده و برنامه ریزی در خصوص ایمنی حرکت پیاده در قالب کلید واژگان زیر صورت گرفته است:

Traffic Free Zones	ایجاد مناطق بی ترافیک
Walking Streets	ایجاد خیابانهای پیاده



Pedestrian Districts	ایجاد ناحیه پیاده در مراکز شهر
Livable Streets	ایجاد خیابانهای سرزنده و مردمی
Shopping Mall	ایجاد مراکز خرید پیاده
People Places	ایجاد فضاها و مکانهای عمومی و مردمی
Traffic Calming	آرام سازی ترافیک در نواحی مسکونی
Pedestrian Path & Cycle Track	ایجاد مسیرهای پیاده روی و دوچرخه سواری

در میان موارد بالا، خیابانهای پیاده یا به اصطلاح ایجاد مناطق ویژه عبور عابری (پیاده راهها) از جمله با نفوذترین جنبشهایی است که در مقوله طراحی خیابانها ایجاد و موجب بروز تغییرات اساسی در محیط و چهره بسیاری از شهرهای جهان شده است. این جنبش با توجه به این موضوع که در ابتدا و انتهای هر سفری که با وسیله نقلیه انجام می شود، پیاده روی وجود دارد، محدود ساختن ترافیک در خیابانهای اصلی شهر و ایجاد مسیرهای باشکوه و زیبا برای پیاده روی را توصیه می کند و معتقد اس که راننده یا مسافر ابتدای حرکت را تا رسیدن به وسیله نقلیه پارک شده پیاده طی می کند، سپس تا رسیدن به مقصد رانندگی می کند، مجدداً وسیله نقلیه را پارک می نماید و بالاخره تا رسیدن به مقصد نهایی مجدداً پیاده می رود. از آنجائیکه همه رانندگان وسایط نقلیه در یک مقطع زمانی عابر پیاده نیز هستند، لذا ضروری است که بخشی از مسیر شبکه های حمل و نقل برای عابری پیاده در نظر گرفته شود (مهندسان مشاور نوژان عمران، ۱۳۸۱، ۳).

۳-۱- مفهومی از Pedestrian Friendly

خیابان های Pedestrian Friendly از یک قانون ساده پیروی می کنند اینکه اولویت با عابر پیاده است. چنین خیابانهایی همه در یکسری ویژگیها مشترک اند، عبارتند از: اینکه عابره های پیاده کلاً از ترافیک شهری دورند و این جداسازی با استفاده از پیاده روها (sidewalks)، پارکینگ های داخل خیابان (onstreet parking)، ایجاد فضاهای سبز (landscaping)، عابره های می توانند براحتی و با امنیت کامل از خیابان عبور کنند، تقاطعها طوری طراحی شده اند که کمترین عرض عبوری را داشته باشند. محل های عبور کاملاً واضح مشخص شده اند و همردیف پیاده روها قرار گرفته اند و علائم محل های عبور هم هوشمند هستند. خیابانها سر زنده هستند، مغازه ها در این مسیر در امتداد هم قرار گرفته و ادامه دارند، شامل تعداد زیادی ورودی هستند که موجب ایجاد نمایی زیبا و پرشور در بدنه ها می شوند. پارکینگ های خیابانی باعث شده اند که محیطی سالم برای خرید و فروش ایجاد شود و هیچ وقت جای خود را به مسیر های دوچرخه و ماشین نمی دهند. طراحی خوب سنگ فرش ها، مبلمان شهری، نورپردازی باعث شده خیابان یک فضای دلنشین برای مردم باشد (Friendly Streets Pedestrian, p1).

۳-۲- پیاده راهها

پیاده راهها یا خیابانهای پیاده، خیابانهای منفرد و مجزایی هستند که آمد و شد خودرو از آنها حذف شده است. به عبارت بهتر در این خیابانها ترافیک غیر موتوری اولویت مطلق دارد. البته خودروهای خاص (خودروهای آتش نشانی و اورژانس و پلیس) در مواقع اضطراری امکان دسترسی به آن را دارند و وسایل نقلیه خدماتی و حمل بار نیز طی ساعات خاصی مجاز به تردد در آنها هستند (حسینیون، ۱۳۸۳، ۶۹).



اولین کنفرانس سالانه پژوهش‌های معماری، شهرسازی و مدیریت شهری



The first annual conference of Architecture, Urban planning & Urban management

۳-۲-۱- مزایای ایجاد پیاده راهها

۳-۲-۱-۱- ادراک فضایی و بصری

اولویت حرکت پیاده به سواره (بازنگری در الگوهای حرکتی، توجه به حرکت پیاده و پیاده روی، تشویق به عدم استفاده از خودروی شخصی و تشویق به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی، تماس بیشتر با محیط شهری). ادراک زمانی (ارتباط با محیط شهری متناسب با سرعت پیاده، بهبود دسترسی به نواحی مرکزی شهر).

۳-۲-۱-۲ روابط اجتماعی

بهبود و افزایش برخوردهای اجتماعی (امکان برخورد و گفتگو با دیگران و تماس با محیط شهری).
ایجاد فعالیتهای متنوع و مبادلات تجاری (ایجاد فعالیتهای کاربری های متعدد و متنوع، ایجاد تحرک، سرزندگی و امنیت در فضای شهری، بهبود مبادلات تجاری در مرکز شهر و جذب سرمایه گذارهای جدید). ایجاد حس مشارکت (حضور فعال افراد و گروهها در تصمیم گیری و اجرا، حس مسئولیت، مالکیت و وابستگی بیشتر به محیط)
(Brambrilla, R & Longo, p2-6). بطور کلی تأثیر اجتماعی ایجاد پیاده راهها در مجموع مثبت و سازنده است چرا که تمامی سنین و اقشار اجتماعی را به صحنه شهر جذب می کند و امکان فعالیتهای متنوعی را در فضاهای عمومی شهری به شهروندان می دهد.

۳-۲-۲- انواع تسهیلات عابر پیاده

گذرهای عابر پیاده یکی از روشهای مهم در ایجاد محیط مناسب برای تردد عابرین پیاده می باشد، ذیلاً به انواع مختلف گذر ها و مناطق مخصوص عابر پیاده اشاره شده است.
گذر موقت: گذرهای موقت معمولاً، در موقعیت های خاصی مثل برگزاری کارناوالها ایجاد می شود و تغییرات عمده فیزیکی در خیابانها بوجود نمی آید.
گذر آزمایشی: معمولاً قبل از احداث گذرهای دائمی، به منظور مطالعه عکس العمل شهروندان و تعیین میزان اصلاحات لازم، بوجود می آید.
گذر مقطع یا پلازا: عبارت است از خیابان هایی که به تردد عابرین پیاده اختصاص داده شده، و لیکن در تقاطع ها وسایط نقلیه موتوری مجاز به حرکت می باشند.
گذرهای ممتد: عبارت است از خیابانی که در مراکز خرید و اطراف ابنیه تاریخی واقع شده و کاملاً به تردد عابرین پیاده اختصاص داده می شود.
گذرهای غیر هم سطح عابر پیاده: وجود زیر گذر و روگذر برای تردد عابرین پیاده باعث می شود که عابرین بدون تداخل با وسایط نقلیه موتوری به سهولت در مراکز خرید تردد نمایند. گذرهای چند طبقه: در منطقه مرکزی تجاری همیشه فضای کافی جهت تردد عابرین پیاده و وسایط نقلیه موتوری وجود ندارد. در چنین شرایطی گذرهای غیر مسطح احداث می شوند (رادپویا، ۲).

۳-۲-۳- چگونگی انتخاب مسیر پیاده راه



لازم است که مسیر انتخاب شده از مسیرهای موجود بافت تاریخی شهر باشد و با در نظر داشتن شرایط خاص هر بافت ساماندهی شود. این شرایط، ارزشهای کالبدی و فرهنگی - رفتاری، اصل تداوم زندگی، تعریف حدود و قلمرو و احترام به حرایم و شرایط محیطی را شامل می‌گردد. مسیری باشد که به طور تاریخی مکان وقایع و حوادث شهری بوده و هم اکنون نقش خود را از دست داده و احیای آن می‌تواند در باز زنده سازی فضاهای شهری پیرامونی موثر افتد، یا اینکه در زندگی امروز شهر نقش هویت بخش و تاثیر گذار داشته باشد. مسیری باشد که بتواند تلفیقی از حرکت سواره و پیاده را میسر سازد و امکان حضور وسایل نقلیه عمومی سازگار با بافت (درشکه، دوچرخه، اتوبوس، ...) را فراهم آورد.

۳-۳- اصول کلی در احداث پیاده راه

اصول کلی برای ایجاد پیاده راه به صورت زیر تعریف می‌شوند:

۱. توجه کافی به مکانیابی یک محدوده پیاده براساس حداکثر ارتباط با بافت محله.
۲. ایجاد تسهیلات لازم در اطراف پیاده راه و در عین حال تامین نفوذپذیری مناسب.
۳. به حداکثر رساندن تنوع کاربریها در محدوده پیاده و با رعایت اصل سازگاری.
۴. توجه به مقیاس انسانی در کلیه مراحل مکانیابی و طراحی و در تمامی جزئیات.
۵. حداکثر استفاده از گیاهان، آب و عناصر و مصالح طبیعی در بهسازی و مبلمان پیشنهادی.
۶. حفاظت از بناهای باارزش تاریخی در پیاده راه و یا توسعه محدوده های پیاده حول این ابنیه.
۷. توجه به چشم اندازهای طبیعی و مصنوعی و بویژه دورمنظر انتهایی در محدوده پیاده.

۳- طراحی و بهسازی پیاده راهها

طراحی و بهسازی پیاده راهها نیازمند برنامه و طرح جامع است که در آن لحاظ داشتن یکسری از اصول می‌تواند در پیشگیری بسیاری از معضلات پیاده راهها مفید باشند. در ارتباط با موضوع به نکاتی که می‌توانند بعنوان مهمترین زیر اصل ها در جهت عملیاتی نمودن اصول کلی مزبور کمک نماید عبارتند از:

- تجار و کسبه منطقه بایستی با اجرای چنین طرحی موافق باشند.
- تامین پارکینگ هایی خارج از سطح سواره رو ضروری می باشد، به طوری که شهروندانی که به محل گذر عابر می آیند، مجبور نباشند بیش از ۱۵۰ متر از محل پارکینگ تا گذر عابر پیاده طی کنند.
- ایجاد تنوع در فعالیت های موحود جداره ها در جهت پویای بیشتر فضا.
- تنوع بخشی به پوشش گیاهی پیاده راه با توجه به فصل از نظر رنگ، فرم و گستردگی تاج، بافت و ارتفاع، استفاده از گیاهان پوششی رونده بر روی سطوح عمودی مناسب مانند دیوارها.
- ایجاد هماهنگی بین عرض پیاده راه با نقش ترافیکی آن در مجموعه در ساعات اوج تردد، کنترل حجم تردد در جهت سهولت، ایمنی و آسایش رهگذران بوسیله ترکیب مناسب کاربریها.
- ایجاد تعادل بصری از نظر وزن بافت، فرم و نمای جداره های دوطرف خیابان با یکدیگر و با عرض و طول معبر (در معابری که نسبت بین ارتفاع جداره ها به عرض معبر بیش از ۲ به ۱ بوده باعث ایجاد تنگی و خفگی فضا می گردد. از عناصر شکننده مقیاس نظیر درختان تبریزی، آفاقیا چتری و نارون، و نیز تجهیزات و مبلمان مناسبی نظیر سایبان، رواقها تابلوهای عریض استفاده شود).
- ایجاد تعادل بصری از طریق ترکیب رنگی جداره ها و با پوشش سبز معبر و هماهنگی در فرم مبلمان شهر.



اولین کنفرانس سالانه پژوهش‌های معماری، شهرسازی و مدیریت شهری



The first annual conference of Architecture, Urban planning & Urban management

در نظر گرفتن چتر مناسب سایه در طول مسیر پیاده راه (ترجیحاً استفاده از درختان سایه انداز).
ایجاد گشودگی (فضاهای مخروطی) در فواصل مناسب در طول پیاده راه به منظور ایجاد زمینه ای برای ارتباطات اجتماعی، توقف و استراحت های کوتاه برای افراد کم توان مانند کودکان و سالمندان و تجهیز آنها (با توجه به مساحت) به نیمکت، دیواره ای کوتاه، پوشش گیاهی مناسب. استفاده از پوشش گیاهی برای کاهش شدت آلودگی صدا در مکانهایی که شدت آلودگی صوت وجود دارد.
در نظر گرفتن تسهیلاتی چون محل های شیر های آتش نشانی، محل اتومبیل های اورژانس و غیره. تعیین ایستگاه های تاکسی و محل های توقف اتومبیل جهت سوار و پیاده کردن مسافری در نزدیکی گذر پیاده. در نظر گرفتن سرپناه هایی مناسب جهت محافظت عابرین در آب و هوای نامساعد. طراحی روشنایی مخصوص گذر عابر پیاده برای امنیت بیشتر در طول مسیر در نظر گرفتن مبلمان شهری یکپارچه در طول مسیر.

۴- نمونه های موفق

تا سال ۱۹۶۶، گذرها و مناطق مخصوص پیاده فقط به چند شهر اروپائی محدود می شد و تعداد انگشت شماری گذر عابر پیاده در شهرهای امریکا وجود داشت، ولیکن هم اکنون بیش از ۱۰۰ گذر پیاده در امریکا بوجود آمده است. هم اکنون ۱۳۰ گذر عابر پیاده در شهرهای مختلف اروپا وجود دارد و همچنین تعدادی از این گونه گذر ها در آسیا هم اجرا شده است. در زیر به تعدادی از گذر های پیاده اشاره شده است:

۵- نتیجه گیری

در پایان به توجه به مطالب پیشین موارد ذیل منتج می گردد که در جدول بدان اشاره گردیده است:

معایب	محاسن
محدودیت سرعت	حمایت از تردد های سازگار نظیر پیاده و دوچرخه
محدودیت مسافت در جابجایی	پایداری محیط زیست
محدودیت اندازه شهر	کاهش آلودگی هوا
محدودیت جا بجایی برای افراد ناتوان و معلول	کاهش تصادفات
ندارد	حفظ و احیا بافت های قدیمی که برای تردد وسایل نقلیه طراحی شده اند
ندارد	تحرك در فعالیت و کارآیی اقتصادی
ندارد	بهبود فعالیت و روابط اجتماعی



اولین کنفرانس سالانه پژوهش‌های معماری، شهرسازی و مدیریت شهری



The first annual conference of Architecture, Urban planning & Urban management

ندارد	بهبود گذراندن اوقات فراغت (استراحت، تفریح، ...)
ندارد	تقویت آموزش محیطی و فرهنگی
ندارد	کاهش هزینه‌ها
ندارد	شکل دادن به ساختار سکونتگاهها
ندارد	ارتباط با محیط از نظر بصری و افزایش حس تعلق به مکان و محیط

با توجه به موارد ذکر شده، احداث گذرهای وبهه عابر پیاده در صورت انجام مکان‌یابی صحیح و ایجاد تسهیلات لازم برای عابرین پیاده می‌تواند به عنوان راه حلی جهت تشویق پیاده روی، بالا بردن ایمنی، رفاه اجتماعی و افزایش رونق اقتصادی کاربرد داشته باشند. همچنین آلودگی‌های هوا، آلودگی بصری و صوتی در این محیط کاهش می‌یابد که جنبه تفرجگاه نیز خواهد داشت. ایجاد چنین مکانهایی در صورت رعایت کلیه موارد و ضوابط حتی به عنوان جاذبه گردشگری نیز مطرح می‌باشد.

منابع و مأخذ

- پری، مارک، فرزین پاک، شهزاد، (مهر ۱۳۸۳)، "وابستگی به خودرو و فرهنگ در بیروت"، مجله شهرداریها، شماره ۶۵، دوره جدید، سال ششم
- حسین پور، سید علی، شمشیر بند، مصطفی، (۱۳۸۹) بررسی روند کاهش فضاهای باز شهری در فرآیند توسعه شهری (مطالعه موردی: کلان شهر تهران) فصلنامه علمی پژوهشی آرمانشهر شماره ۵.
- حسینیون، سولماز (خرداد ۱۳۸۳)، "مقدمه‌ای بر طراحی پیاده راهها"، مجله شهرداریها، شماره ۶۱، سال ششم.
- رادپویا، کامران؛ (۱۳۷۲)، "امکان‌سنجی احداث گذرگاههای ویژه عابرین پیاده"، نمایه.
- صداقت شایگان، داود، (زمستان ۱۳۸۱)، ایمنی عابر پیاده، مجله تازه‌های ترافیک، شماره ۳۵.
- فراهانی، پروین؛ (آذر ۱۳۸۲)، "تسلط سواره، ظلم مضاعف بر پیاده"، مجله شهرداریها، ضمیمه شماره ۵۵، ویژه‌نامه شماره ۱۱.
- کنف لآخر، هرمان؛ (زمستان ۱۳۸۲)، اصول برنامه‌ریزی، طراحی تردد پیاده و دوچرخه، ترجمه فریدون قریب، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
- محمدی شمیرانی، مهران؛ (پاییز ۱۳۷۶)، طراحی مرکز شهری به منظور ایجاد حیات مدنی، نمونه موردی: مرکز شهری شمیران، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده هنرهای زیبا دانشگاه تهران.
- محمدی، محمدباقر؛ (پاییز ۱۳۸۳)، بررسی طرح ایجاد پیاده راه شهر در خیابان لاله زار، مجله تازه‌های ترافیک، شماره ۲۳، سال پنجم.
- مهدیزاده، جواد؛ (۱۳۷۹)، "مفاهیم و مبانی پیاده راه سازی"، مجله شهرداریها، شماره ۱۹، سال دوم.
- مهندسان مشاور گذرراه؛ (۱۳۷۵)، دفتر تحقیقات و معیارهای فنی، جلد ۱، تهران، سازمان برنامه و بودجه.
- مهندسان مشاور نوژان عمران؛ (۱۳۸۱)، "مطالعات و طراحی فاز ۲ و ۱ مسیر ویژه عابر پیاده در خیابان صف (حد فاصل جمهوری - مصباح)"، حوزه معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران.
- هاشمی، سید مناف، حسین پور، سید علی (۱۳۹۰) ترجمه کتاب پیشگیری از جرم از طریق طراحی مسکن، انتشارات طحان هله.



اولین کنفرانس سالانه پژوهش‌های معماری، شهرسازی و مدیریت شهری



The first annual conference of Architecture, Urban planning & Urban management

- Andren, Mikael; op.cit.
- Pedestrian Friendly Streets(www.ca-city.com),p1.
- Brambilla. R & Longo. G; Pedestrian Zones: a design guide , Columbia University, 1977.
- <http://www.thefreedomtrail.org> /visited on May 2009.
- <http://www.townandcountrytravelmag.com/copenhagen-denmark-f08/> visited on May 2009.
- <http://mamatavolvoikarheritageproject.blogspot.com/> visited on May 2009.
- <http://www.pps.org>
- [http://www. Earth google.com](http://www.Earthgoogle.com)