

## بنام خدا

### خلاصه ای از بررسی کتاب شهر پیاده مدار

#### نویسنده: مهدی معینی

پیاده روی قدیمی‌ترین شکل جابجائی انسان و بعنوان یک وسیله ارزان و در دسترس همگان در فضا شناخته می‌شود. همه ما در ساعاتی از روز و شب راه می‌رویم. مقصود از پیاده یا عابر پیاده در این نوشتار جابجایی های کوتاه زیر ۱/۵ کیلومتر در شهر می‌باشد. جابجایی بصورت پیاده در نظام حمل و نقل شهری سهم بالایی را با توجه به توسعه و بهبود زیر ساخت ها و توجه دوباره شهرهای جهان به موضوع پیاده و نیازهای آن در چند دهه اخیر پیدا نموده است. شهرها به دلیل ارتقاء کیفیت زیست محیطی در جهت کاهش سوخت فسیلی، بهبود سلامت جسمی و روانی انسان، افزایش روابط متقابل اجتماعی میان شهروندان، بهبود کیفیات اجتماعی و فرهنگی زندگی در شهر و کمک به انسانی کردن محیط های شهری و ... به حرکت عابر پیاده وابسته است. بازگشت و رویکرد مجدد به سرزندگی فضاهای شهری خصوصا در مراکز شهری و از دیدگاه "عابر پیاده" ضرورتی اجتناب ناپذیر به نظر می‌رسد<sup>۱</sup>. مقایسه خیابانهای کم ترافیک و پرتراфик نشان می‌دهد که ارتباطات متقابل اجتماعی، هویت و علایق محله ای در این دو نوع خیابان بسیار متفاوتند. ساکنان خیابان کم ترافیک از احساس و هویت محله ای بیشتری نسبت به ساکنان خیابان دیگر برخوردار بوده و برای نگهداری و ترمیم خانه های خود تلاش بیشتری می‌نمایند. همچنین بیشتر از ساکنان خیابان پرتراфик دوست محلی دارند. ساکنان خیابان پرتراфик بر ایمنی تاکید داشته و از مزاحمت های مداوم اتومبیل های عبوری به دلیل از بین بردن آرامش و خلوت خویش شکایت دارند و میزان نگرانی آنها نسبت به سر و صدا، دود، لرزش، گرد و غبار، ... بیشتر می‌باشد. بسیاری از صاحب نظران مدیریت شهری بر این باورند که زندگی در شهرها وابسته به حضور بیشتر مردم پیاده نه اتومبیل است<sup>۲</sup>. بعلاوه این جابجایی ها بایستی همراه با ایمنی باشد تا باعث تشویق مردم به پیاده روی گردد<sup>۳</sup>. همچنین مطالعات نشان داده که مناطق توسعه یافته با کاربری یگانه و تراکم کم با خیابانهای غیر پیوسته همیشه بطور مثبت اتومبیل محور بوده و بطور منفی پیاده محور میباشند<sup>۴</sup>. معابر پیاده در فضای عمومی همواره مورد استفاده حرکت و جابجایی عابری پیاده می‌باشند و می‌توانند موجب تقویت رابطه اجتماعی و فرهنگی شهروندان تلقی گردد. ولی اغلب بدلیل بی توجهی و تخصیص امکانات ناچیز و ناقص در سطح پیاده راهها و عدم آموزش و آگاهی مردم از قوانین حرکت پیادگان حقوق واقعی خویش را نشناخته و برخی اوقات از این حق محروم می‌شوند.

گرچه قرن پیش، نقش غالب "اتومبیل محور" بودن خیابانها بر نقش "انسان محور" بودن آن در اکثر شهرها پیشی گرفته، اما در چند دهه گذشته با افزایش آلودگی هوای شهرها، سر و صدا و شلوغی و ازدحام حاصل از تردد بیش از اندازه وسایط نقلیه مو توری سعی بر ایجاد توازن و افزایش سهم پیادگان در بسیاری از شهرهای مدرن آغاز شد. خیابانها مرکز تجربیات گوناگون انسانهایی است که بصورت پیاده در

<sup>1</sup> - Carmona et al 2003; Hillman et al 1990; Choay 1985

<sup>2</sup> -Hilderbrand 1999; Bohl 2000

<sup>3</sup> - Smart Growth online, 2007

<sup>4</sup> - Frank et al, 2006

آن تردد می کنند و بازتاب جوامعی است که آنها را بوجود آورده اند. گرچه متغیرهای فرهنگی/ اجتماعی، رفتار پیادگان را شکل می دهند، اما محیط های کالبدی می توانند تقویت کننده و بازدارنده باشند. به اعتقاد صاحب نظران مسائل شهری، مردم نایستی در هیچ شرایطی نه تنها از حق دسترسی به فضای عمومی محروم شوند بلکه بر اساس حقوق اولیه و عمومی خود، از آزادی استفاده، تغییر و حتی دعوی نسبت به فضای عمومی برخوردار باشند. سابقاً شهرها هویت خود را در "بلندترین بنا" یا "بزرگترین ساختمان گنبدی شکل" و یا نشانه ای مشابه که دارای ارزش تاریخی یا تبلیغاتی است، جستجو می کردند، امروز آنها خود را با خیابانهای پیاده "خویش" هویت می بخشند. در آمریکا و اروپا با معرفی خیابانهای پیاده به منظور هویت بخشیدن به شهرها و تبلیغات توریستی استفاده میکنند. مناطق کم ترافیک یا بدون ترافیک در تأمین ایمنی و امنیت عابرین پیاده تاثیر بسزایی داشته اند. به ویژه در مراکز تجاری مرکزی که عرض معابر پیاده مرتب کمتر شده و عابرین ناچار به فضای سواره وارد می شدند در نتیجه میزان برخورد و تصادف آنها با اتوموبیل بیشتر می شد. بنابراین در بخش مرکزی خیابان ها در برخی از شهرها، به منظور حفظ ایمنی عابرین پیاده در روز بر روی اتوموبیل ها بسته شده اند. علاوه بر تأمین امنیت، به لحاظ تصادف با اتوموبیل، وجود انبوه مردم مانع بزهکاری یا سبب کاهش آن می گردد.

همه ما عابر پیاده ایم<sup>۵</sup>. پرداختن به موضوع جایگاه خیابان و فضاهای شهری از این جهت مورد توجه دوباره قرار گرفته است که تبدیل به مطالبات عموم مردم شده است چرا که به همه شهروندان مربوط می شود. عموم مردم در ساعاتی از روز عابر پیاده اند که نیازمندیهای آنها باید در فضاهای عمومی مورد توجه جدی قرار بگیرد. خیابان یک قلمرو عمومی است که چه به لحاظ کمی و چه به لحاظ کیفی،



بعنوان عناصری که در عین جدا کردن فضاهای شهری از یکدیگر مهمترین عامل اتصال و پیوستگی و انسجام آنها و نیز عرصه ای برای تقویت ارتباط انسان و محیط شهری می باشند، محسوب می شوند<sup>۶</sup>. همچنین خیابان کانون اجتماعی محلات بشمار می رود. مرکز تجربیات و تعاملات اجتماعی بوده و فعالیت های فرهنگی و تجاری مردم در آن صورت می پذیرند. عرصه ای برای تقویت ارتباط انسان با محیط پیرامون خود است. با این حال هنوز اکثر خیابانهای شهرهای دنیا بوسیله اتوموبیل تسخیر شده و حق تقدم ایمن و راحت عابرین پیاده برای حرکت در فضای بسیاری از خیابان ها نادیده گرفته می شود در حالیکه این قلمرو عمومی بایستی در اختیار همه بطور مساوی و

<sup>5</sup> Everybody is pedestrian

<sup>6</sup> دانشپور، ۱۳۷۹، ص ۱۱۰

برابر قرار گیرد. خیابان تنها محل عبور وسایط نقلیه مو توری نبوده بلکه مکانی برای مرآوده، گذران اوقات فراغت، بازی بچه ها، خرید، دیدار، نگاه کردن، نشستن، دسترسی، تبلیغات، اطلاع رسانی، تجمع، راهپیمایی، تظاهرات و... بشمار می آید. در جدال بین استفاده مناسب توسط گروههای مختلف استفاده کننده (عابرین، ساکنین و...) و اتومبیل سواران از فضای عمومی (خیابان)، بدون شک گروههای ضعیف که همان عابرین پیاده بخصوص خردسالان، سالخوردهگان و معلولین می باشند بازندگان اصلی صحنه می باشند. بخصوص افرادی که قادر به رانندگی نبوده و یا امکان داشتن وسیله نقلیه شخصی نداشته و در حومه شهرها زندگی می نمایند بیشترین آسیب اجتماعی از این موضوع را متحمل شده اند.

تاریخ شهرنشینی نشان دهنده آن است که شهرها از دیر باز بر اساس حرکت پیاده بنا شده اند. ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت های محیطی از طریق راه رفتن و مکث در خیابانها ادراک و محقق می شود. با رشد شهرنشینی، گسترش شهرها و پیدایش اتومبیل، جابجایی پیادگان کاهش یافته اند اما با ورود اتومبیل به صحنه، حرکت سریع در فضا ابعادی جدید یافت و ساختار شهرها را به صورتی بی سابقه تغییر داد. به اعتقاد دکتر مدنی پور استاد شهرسازی، شهرهای نوین را بر اساس دسترسی به اتومبیل و سرعت سریع جابجایی ساختند. نباید بها دادن به حرکت سریع چشم ما را بر مزایای حرکت کند، که ویژگی اصلی حرکت در شهرها در طول تاریخ بوده، ببندد. نوع ارتباطی که حرکت پیاده در شهر ایجاد می کند، چه بین افراد و چه با محیط طبیعی و مصنوع اطرافشان، در غنای فرهنگی و اجتماعی زندگی شهری تأثیری چشمگیر دارد، حال آنکه سرنشینان اتومبیل فقط ارتباطی گسیخته و دورادور با محیط اطراف دارند و فقط به آن به چشم منظر زودگذر کنار جاده می نگرند، همچون فیلمی که در پیش رویشان نمایش می دهند. ابعاد عظیم کلانشهرها، که محل زندگی و کار میلیونها نفر است، مانع از آنست که به صورتی ساده انگارانه آرزوی زندگی در شهر و روستاهای کوچک گذشته را در سر بپروریم و حرکت سریع را با گردش قدم محکوم سازیم. ولی آنچه مورد نیاز است تعادلی جدید در میان روشهای حرکت در شهر است، تا هم محیط طبیعی زیست و هم فضای فرهنگی جامعه امکانات جدیدی یابند.

شهرهای مدرن در چند دهه اخیر تلاش چشمگیری برای افزایش سهم پیاده روی در نظام حمل و نقل شهری بخصوص برای فواصل کوتاه بجای استفاده از اتومبیل نموده اند. همانطور که جین جاکوبز می گوید نیازهای ساده انسان از اتومبیل براحتی قابل فهم و راضی کننده تر از نیازهای پیچیده شهرهاست. تعداد زیادی از برنامه ریزان و طراحان شهری بر این باورند که در صورتیکه بتوانند مشکلات ترافیک را حل کنند خواهند توانست مشکل شهرها را نیز حل نمایند. اما بطور یقین، بهسازی و نوسازی پیاده راه ها به تنهایی شهر را پیاده مدار نخواهند ساخت. شهرها نیازمند اقدامات فراتری نظیر افزایش تسهیلات پیاده، ایمنی و دسترسی آسان به حمل و نقل عمومی برای افزایش درنگ و ماندگاری مردم در شهر، حس تعلق به مکان و سهم پیاده در نظام حمل و نقل خواهند بود.

بنابراین باتوجه به اینکه یکی از عناصر مهم حضور مردم و پیاده روی در فضاهای عمومی کیفیت معابر، سطح دسترسی و راحتی عابر پیاده در هنگام تردد در خیابانها و معابر عمومی می باشد آنچه مدیریت شهری بایستی بدان عنایت داشته باشد توجه به تمام ابعاد موضوع پیاده از جمله مسایل کالبدی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی در جهت توسعه پایدار شهر است همانطور که اشاره شد خیابان از مهمترین عنصر فضای شهری است که مورد استفاده پیاده و سواره بطور همزمان قرار می گیرد جدا سازی حسی پیاده از سواره نظیر آرام سازی خیابانها (ایجاد ونروف) اهمیت بیشتری از جدا سازی کالبدی دارد. ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت های محیطی

بیشتر از طریق راه رفتن، حواس بصری و غیر بصری پیادگان حس و درک می شود نه با اتومبیل. کیفیت زندگی در محلات شهری به خیابانهای آن وابسته است. خیابانها از نظر عملکردی و ویژگیهای آن برای استفاده کنندگان حائز اهمیت می باشند اما در کشور ما حق و حقوق پیاده در برابر سلطه بی چون و چرای پیاده مورد غفلت جدی قرار گرفته است. بخش عمده ای از مفهوم محتوای " زندگی خیابان " به عقیده جین جیکوبز در پیاده روهای آن نهفته است. از نگاه او، این پیاده روهای شلوغ و پر جنب و جوش هستند که با فراهم آوردن عرصه های بالقوه ای از امکان روابط متقابل اجتماعی و گستره ای از رفتارهای گوناگون به مرکز شهر معنا می بخشند<sup>۷</sup>. لذا کارائی و سر زنده بودن مراکز شهری، متضمن حضور انسان است و حیات مدنی این بخش از شهر، وابسته به شیوه حرکت پیوسته و میزان دسترسی عابر پیاده در آن می باشد.

کیفیت پیاده روها از نظر همواری و لیز نبودن سطوح آنها با توجه به افزایش افراد مسن در جامعه نیز بسیار حیاتی و با اهمیت است. این مسئله می تواند بر روی تعداد افراد پیاده، میزان تحرک و تعداد افرادی که مایلند تا بچه هایشان در شهر بصورت پیاده جابجا شوند تاثیر گذارد. گرچه سطح صاف پیاده روها و مسیرهای پیاده نقش بارزی در انتخاب مسیر پیاده ایفا می کند و از نیازهای اولیه پیادگان می باشد اما ایمنی، دسترسی اسان و راحت، پیوستگی و انسجام شبکه پیاده از ضروریات مهم حرکت پیاده در شهر می باشد. جداسازی، نور کافی، عدم برخورد با موانع فیزیکی (مصالح ساختمانی، نرده، دستفروش و...) از موارد ایمنی که مورد توجه پیادگان در طی مسیر های پیاده می باشد. یک شهر خوب برای راه رفتن، بنا به تعبیر جان گل معمار و شهرساز مشهور دانمارکی، بایستی در شب و روز مهیا و آماده باشد. همچنین حرکت پیاده بدون دسترسی اسان، راحت و ایمن به ایستگاه های حمل و نقل عمومی برای تمام اقشار مردم به خصوص ناتوانان جسمی، خردسالان، زنان و افراد مسن نمی تواند تداوم داشته باشد. حتی آنهاييکه همیشه استفاده کننده اتومبیل می باشند برای رسیدن به وسیله شخصی خود مجبورند بخشی از مسیر خود را پیاده طی نمایند. مطالعات نشان دهنده آن است که پیوستگی و انسجام شبکه مشوقی مهم برای انتخاب مسیر بصورت پیاده می باشد. آنطور که جان گل اشاره دارد موضوع کیفیت محیط کالبدی و اثر آن بر نوع فعالیت سه گانه ( ضروری، انتخابی و اجتماعی ) پیاده از اهمیت بالائی برخوردار می باشد. فعالیت انتخابی نظیر گذران اوقات فراقت و راهپیمایی و استفاده از فضاهای عمومی بصورت پیاده ارتباط تنگاتنگی به میزان کیفیت محیطی دارد در صورتی که در دو نوع دیگر فعالیت دیگر نظیر فعالیت ضروری و اجتماعی ( خرید و رفتن به کار یا دیدار بنا به ضرورت )، کیفیت محیطی بر روی انتخاب پیاده تاثیر مستقیم ندارد. بنابراین یکی از شاخص های مهم کیفیت زندگی در محلات شهری بدای شهروندان آن، خیابانهای آن است. خیابانها از نظر عملکردی و ویژگیهای آن برای استفاده کنندگان حائز اهمیت می باشند. اینکه خیابان تنها برای حرکت سریع اتومبیل طراحی نشود و انسانهای پیاده را هم در نظر بگیرد می تواند بطور یقین بر امنیت و افزایش حس تعلق ساکنین آن اثر مطلوب و شایسته داشته باشد. دو مورد مهم ایجاد تسهیلات ایمنی و راحتی برای همه استفاده کنندگان و برای همه انواع حمل و نقل بایستی در همه خیابانها رعایت شود چرا که خیابانها باز تاب عدالت اجتماعی، سلامت شهروندان و سر زندگی ساکنین خود می باشد.

از ابعاد مهم دیگر جابجایی پیاده که نیازمند توجه جدی است موضوع تعاملات اجتماعی / فرهنگی بین پیادگان (شهروندان) به عنوان استفاده کنندگان از فضاهای عمومی شهر در شهر است و تاثیری که بر سر زنده بودن شهر و محیط همسایگی دارد. جین جیکوبز )

<sup>۷</sup> شوا، ۱۳۷۵: ۳۰۴-۳۹۶

۱۹۶۰) معتقد است که پیاده راه به عنوان فضای عمومی شهری قادر است مردمی را که یکدیگر را نمی شناسند در صفحه ای از اجتماع گرد هم آورد. گرچه این موضوع ظاهراً "بسیار جزئی و بی اهمیت به نظر می رسد اما مجموعه ای از این برخوردهای اتفاقی و عمومی در یک زمان و مکان شهری که لزوماً هیچ تعهد مشخصی را هم برای کسی در بر ندارد، احساسی از اطمینان و هویت و حیات اجتماعی را برای ساکنین شهر به همراه می آورد. برای این مهم شهر نیازمند فضاهایی است که پشتیبان حرکت پیاده در شهر باشد. مکانهایی در شهر که پیادگان در طول مسیر خود امکان توقف، گفتگو، دیدار، نشستن و خوردن در آن فراهم باشد. نیازهای اولیه آنها نظیر دسترسی به سرویس های بهداشتی راحت و آسان باشد.

از این رو، جامعه شهری امروز به مطالعاتی نیازمند است که گذار پیاده در شهر را تحلیل و موشکافی کند، موانعی را که در راه قرار دارد شناسایی کند، و شهرنشینان را به یافتن تعادلی نوین بین شیوه های مختلف حرکت در شهر تشویق نماید. کتاب شهرهای پیاده مدار کوششی است تا به معرفی چشم انداز، سیاست و اقدامات اینگونه شهرها بپردازد. تجربیات مورد اشاره با توجه به مسائل مشابه شهرهای ایران با دیگر شهرهای جهان می تواند برای علاقه مندان و دانش پژوهان مسائل مدیریت شهری بخصوص در زمینه حمل و نقل شهری مفید و مورد استفاده قرار گیرند.

این کتاب در سه بخش شامل کلیات، تجربه های ایران و راهکارها در ۸ فصل تنظیم شده است:

**بخش اول** شامل سه فصل اختصاص به کلیات حرکت پیاده دارد. در فصل اول به تعاریف کلی و موضوع پیاده، در فصل دوم به موضوع خیابان از نظر عملکردی و نحوه استفاده از آن بعنوان بخش مهم فضاهای شهری که توسط پیادگان مورد استفاده قرار می گیرد اشاره شده است. در فصل سوم تأثیرات پیاده روی بر عوامل گوناگون از جمله سلامتی، پایداری محیط زیست شهری در شهرهای امروزی پرداخته شده است.

**بخش دوم** که شامل دو فصل می باشد به جایگاه پیادگان از نقطه نظر مشکلات پیاده مداری در شهرهای ایران و شهرهای جدید اشاره شده است. قوانین و مقررات، وضعیت کالبدی، حقوقی و ایمنی مربوط به عابر پیاده در شهرهای موجود و تجارب در شهرهای جدید در ارتباط به تردد پیادگان مورد کنکاش قرار گرفته است.

**بخش سوم** در سه فصل پایانی به راهکارهای بکار برده شده امروزی در کشورهای اروپایی و امریکای شمالی که پیشگام در روش و افزایش سهم پیاده در شهرهای خود در چند دهه اخیر بوده اند اشاره دارد. اعمال سیاست های مدیریتی برای افزایش سهم جابجایی عابر پیاده از نظر کالبدی و اقتصادی، رویکرد جدید شهرسازی به مقوله پیاده و مبانی طرحهای جامع پیاده که در شهرهای پیشرفته اروپا و امریکا اجرا و یا در حال اجراست مورد بحث قرار گرفته است.

شهرهای ما نیازمند بهبود همه جانبه در زمینه ایمنی، تسهیلات و سطح دسترسی های پیاده در شهرهای ایران در جهت افزایش سهم پیاده در نظام حمل و نقل می باشند. امید است مطالب این کتاب آغازی برای پژوهش های بعدی در این زمینه باشد.

## بنام خدا

رشد شهرنشینی، توسعه سریع شهرها و افزایش سرعت در چند دهه اخیر باعث استفاده روز افزون از اتومبیل گردیده است. بر خلاف گذشته که شهرها بر اساس مقیاس انسانی بنا شده و پیاده محور بودند متأسفانه بسیاری از شهرهای امروزی هنوز اتومبیل محورند. حرکت سریع، هیجان و اضطراب سرعت زیاد، میزان تعاملات انسان، مجال تامل و مکث را از انسان در فضاهای شهری را سلب کرده است. بدین جهت تلاش و اقدامات زیادی امروزه در بسیاری از شهرهای جهان در پی انسانی کردن شهرها صورت پذیرفته است.

خیابان ها از مهمترین عناصر فضاهای عمومی هستند که دیگر تنها به عنوان یک مسیر عبوری دیده نمی شوند. ایجاد یک خیابان از این پس تنها برای تردد شهروندان کار مهمی نیست، موضوعی که امروزه در ایجاد خیابان ها مطرح است این است که چگونه آن را بسازیم که مردم بیشترین تعاملات اجتماعی را در آنها داشته باشند، و شهر نیز از نظر انجام سفرها کمترین آسیب ها را ببیند. کاری کنیم که شهر برای کودکان و سالمندان و کسانی که برخی معلولیت های جسمی را دارند و ترددشان در خیابان ها سخت است، مناسب و دلپذیرتر باشد؛ و افراد به راحتی در معابر تردد کنند و مانعی در رفت و آمدشان وجود نداشته باشد. باید توجه کرد که پیاده روها از نظر زیربنایی نقش مهمی را در ساختار شهری دارند و کیفیت بالای آنها می تواند تعاملات اجتماعی را گسترش دهد و یکی از مشخصه های شهر دموکراتیک، به تعبیر پنالوسا شهردار سابق بوگاتا، داشتن پیاده روهای مناسب و با کیفیت است. در پیاده روها افراد فقیر و پولدار در شرایط برابر با هم مواجه می شوند و فاصله های طبقاتی کمرنگ تر می شود. علاوه بر این، پیاده روهای مناسب، شهروندان را ترغیب می کند که بخشی از سفرشان را به صورت پیاده انجام دهند و این موضوع از نظر کاهش آلودگی های زیست محیطی اهمیت بسیاری دارد و شهری که هوای سالم تری دارد طبیعتاً کیفیت زندگی در آن هم افزایش می یابد. ضمن این که از نظر روحی و روانی هم که به بعد اجتماعی کیفیت زندگی شهری مربوط می شود، تاثیرگذار است. بنابراین مدیران شهری، بویژه در شهرهایی مثل تهران، باید به این موضوع توجه بیشتری داشته باشند و ایجاد فضاهای مناسب پیاده از جمله پیاده روها یکی از گامهای ارتقاء کیفیت زندگی شهری است.

سازمان زیباسازی شهر تهران که در دو دهه اخیر تلاش زیادی را از طریق نوسازی پیاده روهای اصلی شهر، احداث پیاده راه ها و ساخت فضاهای جمعی، با محوریت پیاده، در جهت توسعه فرهنگ زندگی شهری، برای حصول به شهر خوب و سالم برداشته است، اعتقاد دارد که توسعه پیاده مداری و ارتقاء کیفی محیط شهری وابسته به زنجیره ای از اقدامات است تا بتواند رضایت شهروندان شهر، احساس تعلق به مکان و زمینه مشارکت در توسعه پایدار شهر را فراهم آورد. شناخت و آگاهی بیشتر مدیران، حرفه مندان و مردم از این موضوع از ضروریات اولیه در نیل به اهداف یاد شده می باشد. لذا کتاب حاضر را، که توسط آقای دکتر سید مهدی معینی، از مدیران اجرایی شهرداری تهران نگاشته شده منبعی مفید می داند تا دست اندر کاران مدیریت شهری از تجربیات جهانی و موانعی که بر سر راه پیاده مداری است آگاهی بیشتری پیدا نموده و تلاش نمایند تا از طریق ایجاد تسهیلات مورد نیاز پیاده، نظیر افزایش ایمنی، دسترسی آسان، پیوستگی شبکه و ... سهم جابجایی پیاده را در نظام حمل و نقل افزایش داده، و از طریق حضور انتخابی پیادگان در فضاهای عمومی، سرزندگی بیشتری به شهرها به ارمغان آورند.