

**Creating pedestrians to enhance alacrity and vitality in urban spaces
(Case Study: Mellat Street, Shahr-e-Kord,
between the 21th Muharram Square and Bazaar)**

Forough Karimi Dehkordi^{1*}, Ali Asghar Abdollahi²

¹ Master of Urban Planning, Geography faculty of humanities, Payam-e-Noor University, Shahrekord, Iran

² Assistant Professor, Geography and Urban Planning, Shahid Bahonar University of Kerman, Kerman, Iran

Abstract

Nowadays, with the rapid growth and going to smart cities, attention to man as the owner and possessor of urban spaces has become dimmed. Perhaps this acceleration and advancement is to meet the future human needs and help reduce his time waste, but unfortunately, it has not been paid enough attention to the most important human need, which is alacrity and vitality in urban spaces. Therefore, alacrity and vitality in urban spaces through the construction of pedestrians were investigated in this study, and Mellat Street in Shahr-e-Kord was selected as a case study. The statistical population included all employees and pedestrians of this street in 2012, with a sample of 171 people, using the Cochran formula. Research method was descriptive-analytic, and data were collected through documentary studies, field observations, questionnaire technique, and interviews. Data were analyzed by SPSS software, using statistical tests, Friedman, Chi-square, t-test and multivariate regression. Findings of this research show that people are interested in building pedestrians in urban spaces, and based on the results of the questionnaire, some of the priorities of a vibrant walkway, from the public's point of view, were: usage diversity, security and safety, Organizing and improving, morale and culture, pause space, and also urban furniture. According to research findings, suggestions have been made to increase the alacrity and vitality of the city, including: creating new usages such as restaurants, coffee shops, cinema, and improving walkways.

Key words: Vitality, Pedestrian, Urban space, Mellat street, Shahr-e-kord

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

ایجاد پیاده‌راه برای ارتقاء نشاط و سرزندگی در فضاهای شهری (نمونه موردی: خیابان ملت شهرکرد، حدفاصل میدان ۱۲ محرم تا چهار راه بازار)

فروغ کریمی دهکردی^{۱*}، علی اصغر عبداللهی^۲

۱- کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری، گروه معماری، دانشکده معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهرکرد، شهرکرد، ایران

۲- استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده جغرافیا، دانشگاه شهید باهنر، کرمان، ایران

چکیده

با رشد شتابان هوشمندشدن شهرها، توجه به انسان که صاحب و مالک فضاهای شهری است کم‌رنگ شده است. شاید این شتاب و پیشرفت برای رفع نیازهای انسان در آینده و کمک به کاهش اتلاف وقت او باشد؛ اما متأسفانه آن‌چنان‌که ضرورت دارد به مهم‌ترین نیاز بشر یعنی نشاط و سرزندگی در فضای شهری توجهی نشده است؛ از این رو در پژوهش حاضر، نشاط و سرزندگی در فضاهای شهری با ایجاد پیاده‌راه بررسی شد و خیابان ملت شهرکرد برای نمونه موردی انتخاب شد. اهمیت امکان‌سنجی ایجاد پیاده‌راه در خیابان ملت شهرکرد در این ناپذیر بودن هزینه ایجاد شبکه پیاده‌راه در مقایسه با سایر وسایل نقلیه است. پیاده‌راه از نظر وقت، انعطاف‌پذیر است؛ توزیع عادلانه دسترسی به امکانات شهری برای همگان، افزایش امنیت و زمینه توجه به سابقه تاریخی را موجب می‌شود و به ارتقاء نشاط و سرزندگی در شهروندان کمک می‌کند. جامعه آماری، همه شاغلان و عابران این خیابان در سال ۱۳۹۳ بودند و نمونه‌ای با حجم ۱۷۸ نفر با رابطه کوکران، انتخاب شد. شیوه پژوهش، توصیفی - تحلیلی بود و داده‌ها با پژوهش‌های کتابخانه‌ای، برداشت‌های میدانی، روش پرسش‌نامه و مصاحبه جمع‌آوری شدند. تحلیل داده‌ها با نرم‌افزار SPSS، با آزمون‌های آماری فریدمن، خی دو، t و رگرسیون چندمتغیره انجام شد. یافته‌های حاصل از این پژوهش نشان می‌دهند مردم به ایجاد پیاده‌راه در فضاهای شهری علاقه‌مند هستند. با توجه به نتایج پرسش‌نامه، برخی از اولویت‌های پیاده‌راه سرزنده از دیدگاه مردم عبارت‌اند از: تنوع کاربری، امنیت و ایمنی، سامان‌دهی و بهسازی، روحیه و فرهنگ، فضای مکت و مبلمان شهری. براساس یافته‌های پژوهش، پیشنهادهایی برای افزایش سرزندگی و نشاط شهری ارائه شدند که شامل ایجاد کاربری‌های جدید مانند رستوران، کافی‌شاپ، سینما و ... و بهسازی معابرند.

واژه‌های کلیدی: پیاده‌راه، خیابان ملت، سرزندگی، شهرکرد، فضای شهری

مقدمه و طرح مسئله

در گذشته، خیابان‌ها، میادین و به‌طورکلی فضاهای شهری، محلی برای حضور و گردهم‌آمدن مردم بودند. مردم با حضور در این فضاها، تعاملات و برخورد نزدیک تری با هم داشتند؛ اما دیری نگذشت که با ورود ماشین به این فضاها، خیابان‌ها به محلی برای عبور و گذر تبدیل شدند. با کم‌شدن تعاملات بین مردم و کم‌رنگ‌تر شدن حضورشان در فضاهای شهری، نشاط و سرزندگی در این فضاها به‌طور محسوسی کاهش یافت. در گذشته، پیاده‌مداری نقش مهمی در شهرهای ما ایفا می‌کرد؛ اما به تدریج به دست فراموشی سپرده شد و بزرگ‌ترین هدف در شهرها، ایجاد معابری برای عبور سواره شد (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۲۸۲).

در حال حاضر، خیابان ملت شهرکرد یکی از خیابان‌های اصلی شهر به شمار می‌رود و بازار قدیم شهر در این محدوده قرار دارد؛ اما از رونق گذشته آن کاسته شده است و مردم، دیگر تمایلی به حضور در این خیابان ندارند. این خیابان با داشتن کاربری‌های تجاری، توانمندی لازم را برای ایجاد پیاده‌راه در خود دارد و این مسئله می‌تواند ارتقاء نشاط و سرزندگی را در خیابان ملت سبب شود. با توجه به اینکه پیاده‌راه‌ها بیشترین حد تعاملات اجتماعی را دارند، در فضاهای شهری بیشترین تأثیر را بر افراد می‌گذارند. سرزندگی و نشاط افراد از برقراری ارتباط آنها با فضاهای شهری ایجاد می‌شود و هرچه این فضاها جذب‌کننده جمعیت باشند، تعاملات اجتماعی بین مردم، بیشتر می‌شود و این در روحیه مردم بسیار تأثیرگذار خواهد بود. زمانی، خیابان ملت محلی برای حضور مردم و فضایی برای ماندن بوده است. اکنون این خیابان به محلی برای عبور مردم تبدیل شده است (کریمی دهکردی، ۱۳۹۳: ۳).

شاید دلیل اصلی کمتر جذب کردن عابران در این خیابان در بازه زمانی کنونی و کاهش سرزندگی در این فضا، کم‌بودن شاخص‌های کیفیت محیط در این محور است و این مسئله، نارضایتی مردم و کم‌رنگ‌شدن حضورشان را در این محور باعث شده است. به دلیل اینکه، این خیابان یکی از اصلی‌ترین خیابان‌های شهر است و بیشتر مسافران برای بازدید و خرید از این خیابان گذر می‌کنند، با تبدیل آن به پیاده‌راه، می‌تواند یکی از مکان‌های جذاب و سرزنده برای جذب مسافران در شهر نیز باشد (همان: ۳).

به دلیل ناچیز بودن هزینه ایجاد شبکه پیاده‌راه خیابان ملت در مقایسه با سایر وسایل نقلیه، امکان‌سنجی ایجاد پیاده‌راه در این خیابان اهمیت فراوانی دارد و پیاده‌راه از نظر وقت، انعطاف‌پذیر است و خودتنظیمی دارد. با مهیاشدن شرایط ایجاد پیاده‌راه در این محور، شاهد توزیع عادلانه دسترسی به امکانات شهری برای همگان و افزایش امنیت و ایجاد زمینه توجه به سابقه تاریخی محور خواهیم بود؛ در نتیجه، ارتقاء نشاط و سرزندگی بین شهروندان نیز ایجاد می‌شود. پیاده‌راه به فضاهای شهری، سرزندگی و نشاط می‌بخشد (کریمی دهکردی، ۱۳۹۳: ۵). هدف از پژوهش حاضر، بررسی امکان ایجاد پیاده‌راه برای ارتقاء نشاط و سرزندگی در فضاهای شهری خیابان ملت شهرکرد و ارائه راهکارهایی برای ایجاد پیاده‌راه در این خیابان است.

پیشینه پژوهش

جامک لو، محمدحسن، (۱۳۸۹)، در پژوهش خود با عنوان «بررسی امکان‌سنجی ایجاد پیاده‌راه با رویکرد گردشگری با تأکید بر کاربری‌ها و عملکرد در مسیر دولت‌خانه صفوی - بازار قزوین»، این اهداف را دنبال کرده است: احیاء بخشی از هویت تاریخی شهر قزوین با امکان حضور شهروندان در هسته مرکزی شهر و باززنده کردن بخشی از خاطرات تاریخی شهر، افزایش تعاملات اجتماعی شهروندان و تماس‌های رودرروی آن‌ها و توسعه فضاهای عمومی شهر قزوین. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهند احداث پیاده‌راه، افزایش فروش مغازه‌ها، اولویت‌مقیاس انسانی در فضای شهری و امکان ایجاد تسهیلات گذراندن اوقات فراغت در مسیر پیاده‌راه؛ باززنده کردن خاطرات تاریخی شهر، اجرای برنامه‌های فرهنگی در پیاده‌راه و افزایش مرغوب بودن مسیر پیاده‌راه را به دنبال دارد. روش تحلیلی این پژوهش، روش تحلیل سلسله‌مراتبی AHP بوده است که داده‌ها پس از استخراج، با نرم‌افزار EXPERT CHOICE تحلیل می‌شوند (جامک لو، ۱۳۸۹: ۱).

خستو (۱۳۸۸) در پژوهش خود با عنوان «بررسی عوامل موثر بر سرزندگی فضاهای شهری و طراحی یک فضای شهری سرزنده با تکیه بر مفهوم مرکز خرید پیاده (خیابان ستارخان، حدفاصل فلکه اول و دوم صادقیه)» بیان کرده است «این پژوهش در جهت شناسایی عوامل موثر بر سرزندگی فضاهای شهری و ایجاد یک فضای شهری سرزنده انجام شده است و تلاش بر این بوده است که با توجه به اهمیت فعالیت خرید و نقش پیاده‌روی در کیفیت زندگی شهروندان، در قالب مفهومی به نام مرکز خرید پیاده، بتوان ارتباط موثری میان فعالیت خرید، ایمنی و سرزندگی یافت.» الگوی تحلیلی این پژوهش روش همبستگی بوده است و در بخش مشاهده (پیمایش) از دو روش مستقیم (نقشه‌برداری رفتاری) و غیرمستقیم (پرسش‌نامه) استفاده شده است (خستو، ۱۳۸۸: ۱).

عظیمی مهرورز (۱۳۹۱) پژوهشی با عنوان بررسی نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده و ارزشمند شهر اردبیل با تکیه بر ایجاد پیاده‌راه‌های گردشگری «مسیر پیاده‌راه گردشگری: از شیخ صفی‌الدین تا بازار «اونچی میدان» و از داخل راسته بازار تا جمعه مسجد «کوچه علی» انجام داده است. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهند بیشتر افراد تمایل دارند به قصد گردش و تفریح پیاده‌روی کنند؛ بنابراین گزینه‌هایی که به گردش و تفریح نیز مرتبط می‌شوند در مسیر پیاده‌ خود مد نظر قرار داده است. هدف از این پژوهش ایجاد سرزندگی و رونق در بافت‌های فرسوده و ارزشمند شهر اردبیل بوده است. در پژوهش خانم عظیمی، جمع‌آوری اطلاعات با پرسش‌نامه بوده است و تحلیل داده‌ها با نرم‌افزار SPSS انجام شده است (عظیمی مهرورز، ۱۳۹۱: ۱).

سوالات پژوهش

- ۱- آیا کیفیت محیط، در تبدیل شدن خیابان ملت به پیاده‌راه موثر است؟
- ۲- آیا ویژگی‌های کیفیت محیط، بر سرزندگی و نشاط خیابان ملت تأثیرگذارند؟
- ۳- آیا تفاوتی در نگرش مردم به عوامل موثر بر افزایش سرزندگی در خیابان ملت وجود دارد؟

روش پژوهش

روش پژوهش حاضر شامل روش توصیفی - تحلیلی، ارزیابی، مقایسه تطبیقی و پیمایشی است. همچنین از آن‌جا که نتایج پژوهش حاضر برای به‌کارگیری در برنامه‌ریزی‌ها و حل مسائل و مشکلات شهری می‌تواند استفاده شود، این پژوهش از نوع کاربردی است. برای جمع‌آوری اطلاعات از دو روش کتابخانه‌ای (اسنادی) و میدانی (پرسش‌نامه و مصاحبه) استفاده شده است. داده‌ها با برداشت میدانی (پرسش‌نامه و مصاحبه) از جامعه آماری بررسی شده، گردآوری و دسته‌بندی شده‌اند. روش استفاده‌شده برای تحلیل داده‌ها (اطلاعات به‌دست‌آمده از پرسش‌نامه)، روش تحلیل SPSS است.

باتوجه به وجود ۲ جامعه آماری متفاوت در این پژوهش (کسانی که دائم در محورند و کسانی که به‌طور موقت از محور گذر می‌کنند) کوشش شد موضوع پژوهش از هر دو دیدگاه بررسی شود. روش نمونه‌گیری، تصادفی ساده بود و برای هر دو گروه عابرن و شاغلان از این روش، با رابطه کوکران نمونه‌گیری شده است. تعداد حجم پرسش‌نامه با فرض نامعلوم بودن تعداد کل عابرن جامعه آماری (N)، با رابطه $n = \frac{z^2 pq}{d^2}$ ، $p, q = 0/5$ ، $d = 0/1$ و $z = 1/96$ و با ضریب اطمینان ۹۵ درصد محاسبه شده که براین اساس ۹۶ نمونه بوده است. تعداد نمونه برای پرسش‌نامه شاغلان با برداشت میدانی تعداد ۵۶۰ مغازه یعنی، $N = 560$ ، $p, q = 0/5$ ، $d = 0/1$ و با ضریب اطمینان ۹۵ درصد با رابطه $n = \frac{Nz^2 pq}{Nd^2 + z^2 pq}$ محاسبه شده که بر این اساس ۸۲ نمونه بوده است. باتوجه به محاسبات انجام شده، تعداد پرسش‌نامه‌های ویژه عابرن، ۹۶ و تعداد پرسش‌نامه‌های مربوط به شاغلان ۸۲ عدد بوده است. مجموع پرسش‌نامه‌ها ۱۷۸ است.



شکل - ۱: فرایند پژوهش

معرفی شاخص‌ها

شاخص‌های استفاده‌شده در این پژوهش برای ایجاد پیاده‌راه، شاخص‌های کیفیت محیط شامل شاخص کالبدی، ادراک محیطی و کارکردی (فعالیت - اقتصاد) هستند.



شکل - ۲: شاخص های کیفیت محیط، مأخذ: نگارنده

و شاخص های سرزندگی نیز عبارتند از:



شکل - ۳: شاخص های سرزندگی، مأخذ: نگارنده

محدوده بررسی شده

خیابان ملت در منطقه ۱، ناحیه ۲ و محله ۱۰ و در جوار بافت فرسوده شهر قرار دارد. جهت خیابان، شرقی - غربی است. همچنین می توان گفت خیابان ملت در بخش مرکزی و بافت قدیم شهر واقع شده و جزء هسته اولیه تشکیل دهنده شهر بوده است (طرح جامع شهرکرد، ۱۳۸۲: ۱۷۰). خیابان ملت، نخستین خیابان شهرکرد است. زمان دقیق احداث آن دقیقاً مشخص نیست؛ ولی باتوجه به تاریخچه شکل گیری شهرکرد می توان گفت در سال ۱۲۴۰ ه.ق شکل گرفته است (نیکزاد، ۱۳۳۱: ۳۲۰). متأسفانه به دلیل همجواری بودن خیابان ملت با بافت فرسوده، در طرح های جامع و تفصیلی شهرکرد، تاکنون برای این خیابان اقدامی ویژه انجام نشده و آن طورکه ضرورت دارد به آن توجه نشده است. در لبه این خیابان، کاربری ها تجاری شکل گرفته اند. از گذشته تا به حال، خیابان ملت یکی از محورهای تجاری اصلی شهر بوده است. بیشتر مجتمع های تجاری شهر در این خیابان قرار دارند. طول این خیابان ۵۵۰ و عرض آن ۲۵ متر است. محور پژوهشی، از میدان ۱۲ محرم (فلکه آبی) آغاز می شود و تا چهارراه بازار ادامه دارد. برخی از بناهای باارزش تاریخی و مذهبی موجود در این محور شامل مسجد خان (مسجد جامع)، مسجد اتابکان، امامزادگان حلیمه و حکیمه خاتون و سقاخانه ارباب میرزا هستند. این خیابان با داشتن کاربری های تجاری، توانمندی لازم را برای پیاده راه شدن در خود دارد (طرح سامان دهی بافت فرسوده شهرکرد مطالعات سطح ۱ و ۲، ۱۳۹۱).



شکل - ۴: نقشه موقعیت محدوده بافت فرسوده شهرکرد



شکل - ۵: نقشه موقعیت خیابان ملت در بافت فرسوده

مبانی نظری

شهرساز و معمار امریکایی به نام «اولمستد» نخستین بار در دنیا در سال ۱۸۵۸ به جدا کردن حرکت سواره از پیاده اقدام کرد. در این اقدام، اولمستد در طراحی پارک مرکزی نیویورک، برای عبور عابران پستی از سنگ روی جاده وسایل نقلیه بنا کرد. در ایالات متحده آمریکا، پس از جنگ جهانی دوم این نوع خیابان‌های پیاده به نام «Mall» شکل گرفتند که بیشتر همسو با مقاصد تجاری در مرکز شهرها بودند و درعین حال هدفشان ایجاد محیط‌های مطلوب برای خرید و گردش در شهرها بود (به نقل از قربانی و جام کسری ۱۳۸۹: ۴-۳).

در زمینه ایجاد سرزندگی در فضاهای شهری، افرادی همچون جین جیکوبز دیدگاه‌هایی ارائه کرده‌اند (جیکوبز، جین، ۱۳۸۸: ۱۶۰).

یکی از بارزترین اقدامات ارزشمندی که در سال‌های گذشته برای ارتقاء کیفیت حرکت پیاده انجام شده است، احداث پیاده‌راه‌هایی در شهرهای تبریز، مشهد و بوشهر بوده است (انوری آریا، ۱۳۸۶).

برخی از نظریه‌پردازان نیز دیدگاه‌هایی در زمینه پیاده‌راه و سرزندگی ارائه کرده‌اند که به شرح زیر هستند:

- جین جیکوبز، از اندیشمندان تأثیرگذار بر پیاده‌راه‌ها، با انتقاد از تفکر مدرنیستی درباره خیابان، بر اهمیت

پیاده‌راه‌ها تأکید می‌کند؛

- گوردن کالن نیز در کتاب منظر شهری به تأیید جیکوبز و برخلاف نظر معماران مدرنیست، محیط شهری را در صورتی مطلوب می‌داند که حضور انسان به صورت پیاده در شهرها ممکن و مقیاس شهرها نیز مقیاس انسانی باشد (کالن، ۱۳۷۷)؛

- کوین لینچ معتقد است انسان در ارتباط با محیط خود و در مجموعه حوادثی قرار دارد که یادگارهای گذشته‌اند و هرروز بنابر نوع ادراک و تصور ذهنی خود با بخش ویژه‌ای از شهر ارتباط برقرار می‌کند که در آن خاطرات و معناها بیشتر است و در این رابطه اهمیت عناصر متحرک شهر را به اندازه عناصر ثابت آن می‌داند. او در کتاب سیمای شهر در سال ۱۹۶۰ به اهمیت نوعی کیفیت بصری به نام «خوانایی» منظر شهری تأکید می‌کند که با آن اجزای شهری بازشناسی می‌شوند و پنج عنصر راه، لبه، گره، نشانه و محله به وجود می‌آیند؛

- لینچ سرزندگی را یکی از هفت محور اصلی کیفیت شهر می‌داند. این هفت محور اصلی عبارتند از: سرزندگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار، کارایی و عدالت (لینچ، ۱۳۷۶: ۱۵۴)؛

- راب کریر اعتقاد دارد فعالیت‌هایی مانند گردش، خرید، گفتگو، کار و ایجاد ارتباط اجتماعی را نمی‌توان از یکدیگر کاملاً جدا کرد. او علاوه بر توجه به حرکت پیاده در سطح شهر به سلسله‌مراتبی از توزیع کاربری‌ها در سطح شهر معتقد است تا این کاربری‌ها در کنار یکدیگر ولی با مقیاس‌ها و شدت و ضعف‌های گوناگون قرار گیرند. این الگو می‌تواند شامل سرزندگی فضای شهری و جلوگیری از اتلاف هزینه‌های زیاد برای حمل و نقل گسترده باشد (حبیبی و سلیمی ۱۳۷۶: ۳۵)؛

- یان گل در مقدمه کتاب خود، «زندگی در فضای میان ساختمان»، تأکید می‌کند «در همین موقعیت‌های روزمره است که شهرها و نواحی شهری باید درست عمل کنند و لذت و خوشی را فراهم کنند که اگر چنین باشد، این خود، کیفیتی بسیار باارزش است». گل در یک تقسیم‌بندی باتوجه به فعالیت‌های هرروزه انسان‌ها، فضای شهری را به فعالیت‌های ضروری، انتخابی و اجتماعی تقسیم می‌کند (گل، ۱۳۸۷: ۳).

فضای شهری

فضاهای شهری بخشی از فضاهای باز و عمومی شهرها هستند که به نوعی تبلور ماهیت زندگی جمعی هستند؛ یعنی جایی که شهروندان در آن حضور دارند (پاکزاد، ۱۳۸۴: ۵).

فضای شهری یکی از عناصر ساخت فضایی شهر است که با تاریخ ملت در ادوار مختلف شکل می‌گیرد و دگرگون می‌شود (توسلی و بنیادی، ۱۳۸۶: ۱۷).

پیاده‌راه

پیاده‌راه‌ها یا خیابان‌های پیاده، خیابان‌های منفرد و مجزایی هستند که رفت‌وآمد خودرو از آن‌ها حذف شده است؛ به عبارت دیگر، در این خیابان‌ها ترافیک غیرموتوری اولویت مطلق دارد؛ البته خودروهای ویژه (خودروهای آتش‌نشانی، اورژانس و پلیس) در مواقع اضطراری امکان دسترسی به آن‌ها را دارند و وسایل نقلیه خدماتی و حمل بار نیز در ساعات ویژه‌ای مجاز به تردد در آن‌ها هستند (حسینیون، ۱۳۸۳: ۶۹).

بحث

فراوانی پاسخگویان

جدول- ۱: توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب محور پژوهشی

شرح	تعداد	درصد	درصد فراوانی تجمعی
شاغلان محور پژوهشی	۸۲	۴۶/۱	۴۶/۱
عابران محور پژوهشی	۹۶	۵۳/۹	۱۰۰/۰۰
جمع	۱۷۸	۱۰۰/۰۰	-

مأخذ: نگارنده

براساس نتایج به‌دست‌آمده از همه ۱۷۸ نمونه، تعداد ۸۲ نفر معادل ۴۶/۱ درصد شاغلان و تعداد ۹۶ نفر معادل ۵۳/۹ درصد عابران هستند.

شلوغ‌ترین ساعات خیابان

جدول- ۲: توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب شلوغ‌ترین ساعات استفاده روزانه از خیابان ملت

جمع	شلوغ‌ترین ساعات استفاده روزانه از خیابان ملت					شرح
	بی‌پاسخ	۲۰-۲۳	۱۷-۲۰	۱۴-۱۷	۹-۱۲	
۸۲	۲	۰	۶۰	۳	۱۷	تعداد
۴۶/۱	۱/۱	۰/۰	۳۳/۷	۱/۷	۹/۶	درصد
۹۶	۰	۴	۵۸	۸	۲۶	تعداد
۵۳/۹	۰/۰	۲/۲	۳۲/۶	۴/۵	۱۴/۷	درصد
۱۷۸	۲	۴	۱۱۸	۱۱	۴۳	تعداد
۱۰۰/۰۰	۱/۱	۲/۲	۶۶/۳	۶/۲	۲۴/۲	درصد

مأخذ: نگارنده

در گروه شاغلان، شلوغ‌ترین ساعات استفاده از خیابان ساعات ۱۷ تا ۲۰ است و در گروه عابران، ساعات ۱۷ تا ۲۰ شلوغ‌ترین ساعات است. در مجموع، بیشترین فراوانی مربوط به ساعات ۱۷ تا ۲۰ با فراوانی ۱۱۸ و به‌میزان ۶۶/۳ درصد است.

نوع استفاده از خیابان

جدول- ۳: توزیع فراوانی پاسخگویان، برحسب نوع استفاده از خیابان ملت

جمع	نوع استفاده از خیابان ملت						شرح	
	بی‌پاسخ	همه گزینه‌ها	خرید و خدمات (بانک، پست و غیره)	خرید، تفریح و سرگرمی	خدمات (بانک، پست و غیره)	تفریح و سرگرمی		خرید
۸۲	۱	۰	۵	۱	۳۲	۵	۳۸	تعداد
۴۶/۱	۰/۶	۰	۲/۸	۰/۶	۱۸	۲/۸	۲۱/۳	درصد
۹۶	۰	۱	۰	۰	۲۳	۹	۶۳	تعداد
۵۳/۹	۰	۰/۶	۰	۰	۱۲/۹	۵/۱	۳۵/۴	درصد
۱۷۸	۱	۱	۵	۱	۵۵	۱۴	۱۰۱	تعداد
۱۰۰	۰/۶	۰/۶	۲/۸	۰/۶	۳۰/۹	۷/۹	۵۶/۷	درصد

مأخذ: نگارنده

در گروه شاغلان، بیشترین فراوانی مربوط به خرید و خدمات است. در گروه عابران نیز بیشترین فراوانی مربوط به خرید و خدمات است؛ بنابراین بیشترین استفاده از خیابان ملت برای خرید است.

القاء حس درباره خیابان ملت

جدول - ۴: توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب القاء حس درباره خیابان ملت

جمع	القاء حس درباره خیابان ملت									شرح	
	سرزنده	جذاب	شلوغ	آزاردهنده	سرزنده و جذاب	جذاب و شلوغ	شلوغ و آزاردهنده	همه گزینه‌ها	بی پاسخ		
۸۲	۴	۹	۳۱	۳۶	۱	۱	۰	۰	۰	تعداد	شاغلان محور پژوهشی
۴۶/۱	۲/۲	۵/۱	۱۷/۴	۲۰/۲	۰/۶	۰/۶	۰	۰	۰	درصد	
۹۶	۶	۱۲	۴۵	۳۰	۰	۰	۱	۱	۱	تعداد	عابران محور پژوهشی
۵۳/۹	۳/۴	۶/۷	۲۵/۳	۱۶/۹	۰	۰	۰/۶	۰/۶	۰/۶	درصد	
۱۷۸	۱۰	۲۱	۷۶	۶۶	۱	۱	۱	۱	۱	تعداد	جمع
۱۰۰	۵/۶	۱۱/۸	۴۲/۷	۳۷/۱	۰/۶	۰/۶	۰/۶	۰/۶	۰/۶	درصد	

مأخذ: نگارنده

بیشترین فراوانی در گروه شاغلان درباره اینکه خیابان ملت چه حسی القاء می‌کند، مربوط به گزینه آزاردهنده و در گروه عابران مربوط به گزینه شلوغ است. در مجموع، گزینه شلوغ بیشترین فراوانی را دارد.
نحوه رفت و آمد به خیابان ملت

جدول - ۵: توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب نحوه رفت و آمد به خیابان ملت

جمع	نحوه رفت و آمد به خیابان ملت								شرح	
	اتومبیل شخصی	وسایل حمل و نقل عمومی و پیاده	اتومبیل شخصی و وسایل حمل و نقل عمومی	پیاده	موتورسیکلت یا دوچرخه	وسایل حمل و نقل عمومی	اتومبیل شخصی			
۸۲	۰	۱	۳	۲۸	۲	۱۰	۳۴	تعداد	شاغلان محور پژوهشی	
۴۶/۱	۰	۰/۶	۱/۷	۱۵/۷	۱/۱	۵/۶	۱۹/۱	درصد		
۹۶	۱	۰	۱	۴۵	۳	۳	۴۲	تعداد	عابران محور پژوهشی	
۵۳/۹	۰/۶	۰	۰/۶	۲۵/۳	۱/۷	۱/۷	۲۳/۶	درصد		
۱۷۸	۱	۱	۴	۷۳	۵	۱۳	۷۶	تعداد	جمع	
۱۰۰	۰/۶	۰/۶	۲/۸	۴۱/۱	۲/۸	۷/۳	۴۲/۷	درصد		

مأخذ: نگارنده

نحوه رفت و آمد گروه شاغلان به خیابان ملت مربوط به اتومبیل شخصی است و در گروه عابران مربوط به پیاده است. در مجموع، بیشترین فراوانی مربوط به اتومبیل شخصی است.
سرزنده شدن خیابان ملت با فعالیت‌های فرهنگی

جدول- ۶: توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب سرزنده شدن خیابان ملت با فعالیت‌های فرهنگی

جمع	سرزنده شدن خیابان ملت با فعالیت‌های فرهنگی					شرح	
	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم	تعداد	درصد
۸۲	۳۵	۱۸	۱۷	۸	۴	تعداد	شاغلان محور پژوهشی
۴۶/۱	۱۹/۷	۱۰/۱	۹/۶	۴/۵	۲/۲	درصد	
۹۶	۲۴	۳۰	۲۹	۱۱	۲	تعداد	عابران محور پژوهشی
۵۳/۹	۱۳/۵	۱۶/۹	۱۶/۳	۶/۲	۱/۱	درصد	
۱۷۸	۵۹	۴۸	۴۶	۱۹	۶	تعداد	جمع
۱۰۰	۳۳/۱	۲۷	۲۵/۸	۱۰/۷	۳/۴	درصد	

مأخذ: نگارنده

به نظر پاسخگویان، میزان سرزنده شدن خیابان ملت با فعالیت‌های فرهنگی در گروه شاغلان، مربوط به گزینه خیلی زیاد و در گروه عابران، مربوط به گزینه زیاد است. در مجموع، بیشترین فراوانی مربوط به گزینه خیلی زیاد است.
نمای ظاهری خیابان

جدول- ۷: توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب نمای ظاهری خیابان

جمع	نمای ظاهری خیابان						شرح	
	بی پاسخ	خیلی خوب	خوب	متوسط	ضعیف	خیلی ضعیف	تعداد	درصد
۸۲	۱	۱	۲	۱۴	۲۴	۴۰	تعداد	شاغلان محور پژوهشی
۴۶/۱	۰/۶	۰/۶	۱/۱	۷/۹	۱۳/۵	۲۲/۵	درصد	
۹۶	۰	۱	۱	۱۷	۴۴	۳۳	تعداد	عابران محور پژوهشی
۵۳/۹	۰/۰	۰/۶	۰/۶	۹/۶	۲۴/۷	۱۸/۵	درصد	
۱۷۸	۱	۲	۳	۳۱	۶۸	۷۳	تعداد	جمع
۱۰۰	۰/۶	۱/۱	۱/۷	۱۷/۴	۳۸/۲	۴۱/۰	درصد	

مأخذ: نگارنده

به نظر پاسخگویان نمای ظاهری خیابان در گروه شاغلان مربوط به گزینه خیلی ضعیف و در گروه عابرین مربوط به گزینه ضعیف است. در مجموع، بیشترین فراوانی مربوط به گزینه خیلی ضعیف است.

میزان رضایت از کمیت و کیفیت تسهیلات

جدول- ۸: توزیع فراوانی پاسخگویان، بر حسب میزان رضایت از کمیت و کیفیت تسهیلات

جمع	میزان رضایت از کمیت و کیفیت تسهیلات						شرح	
	بی پاسخ	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم		
۸۲	۰	۱	۱۲	۳۳	۲۰	۱۶	تعداد	شاغلان محور پژوهشی
۴۶/۱	۰/۰	۰/۶	۶/۷	۱۸/۵	۱۱/۲	۹/۰	درصد	
۹۶	۱	۱	۲	۳۸	۴۱	۱۳	تعداد	عابران محور پژوهشی
۵۳/۹	۰/۶	۰/۶	۱/۱	۲۱/۳	۲۳/۰	۷/۳	درصد	
۱۷۸	۱	۲	۱۴	۷۱	۶۱	۲۹	تعداد	جمع
۱۰۰/۰۰	۰/۶	۱/۱	۷/۹	۳۹/۹	۴۳/۳	۱۶/۳	درصد	

مأخذ: نگارنده

میزان رضایت از کمیت و کیفیت تسهیلات در گروه شاغلان، مربوط به گزینه متوسط و در گروه عابران، مربوط به گزینه کم است. در مجموع، بیشترین فراوانی مربوط به گزینه متوسط است. مناسب بودن معابر و سنگ‌فرش خیابان ملت

جدول- ۹: توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب مناسب بودن معابر و سنگ‌فرش خیابان ملت

جمع	مناسب بودن معابر و سنگ‌فرش خیابان ملت					شرح	
	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم		
۸۲	۱	۹	۳۲	۱۶	۲۴	تعداد	شاغلان محور پژوهشی
۴۶/۱	۰/۶	۵/۱	۱۸/۰	۹/۰	۱۳/۵	درصد	
۹۶	۱	۵	۴۷	۲۳	۲۰	تعداد	عابران محور پژوهشی
۵۳/۹	۰/۶	۲/۸	۲۶/۴	۱۲/۹	۱۱/۲	درصد	
۱۷۸	۲	۱۴	۷۹	۳۹	۴۴	تعداد	جمع
۱۰۰/۰۰	۱/۱	۷/۹	۴۴/۴	۲۱/۹	۲۴/۷	درصد	

مأخذ: نگارنده

مناسب بودن معابر و سنگ‌فرش خیابان ملت در گروه شاغلان، مربوط به گزینه متوسط و در گروه عابران، مربوط به گزینه متوسط است. در مجموع، بیشترین فراوانی مربوط به گزینه متوسط است. وجود مزاحمت موانع حرکتی در خیابان ملت

جدول- ۱۰: توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب وجود مزاحمت موانع حرکتی در خیابان ملت

جمع	وجود مزاحمت موانع حرکتی در خیابان ملت					شرح	
	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم		
۸۲	۲۶	۲۰	۱۹	۱۳	۴	تعداد	شاغلان محور پژوهشی
۴۶/۱	۱۴/۶	۱۱/۲	۱۰/۷	۷/۳	۲/۲	درصد	
۹۶	۳۱	۲۹	۲۱	۱۲	۳	تعداد	عابران محور پژوهشی
۵۳/۹	۱۷/۴	۱۶/۳	۱۱/۸	۶/۷	۱/۷	درصد	
۱۷۸	۵۷	۴۹	۴۰	۲۵	۷	تعداد	جمع
۱۰۰/۰۰	۳۲/۰	۲۷/۵	۲۲/۵	۱۴/۰	۳/۹	درصد	

وجود مزاحمت موانع حرکتی در خیابان ملت در گروه شاغلان، مربوط به گزینه خیلی زیاد و در گروه عابران، مربوط به گزینه خیلی زیاد است. در مجموع، بیشترین فراوانی، مربوط به گزینه خیلی زیاد است.
مناسب بودن عرض خیابان ملت

جدول- ۱۱: توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب مناسب بودن عرض خیابان ملت

جمع	مناسب بودن عرض خیابان ملت					شرح	
	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم		
۸۲	۲	۱۲	۲۹	۱۵	۲۴	تعداد	شاغلان محور پژوهشی
۴۶/۱	۱/۱	۶/۷	۱۶/۳	۸/۴	۱۳/۵	درصد	
۹۶	۱	۶	۲۶	۳۹	۲۴	تعداد	عابران محور پژوهشی
۵۳/۹	۰/۶	۳/۴	۱۴/۶	۲۱/۹	۱۳/۵	درصد	
۱۷۸	۳	۱۸	۵۵	۵۴	۴۸	تعداد	جمع
۱۰۰/۰۰	۱/۷	۱۰/۱	۳۰/۹	۳۰/۰	۲۷/۰	درصد	

مأخذ: نگارنده

مناسب بودن عرض خیابان ملت در گروه شاغلان، مربوط به گزینه متوسط و در گروه عابران، مربوط به گزینه کم است. در مجموع، بیشترین فراوانی مربوط به گزینه متوسط است.

نقش فعالیت‌های تجاری در جذب افراد

جدول- ۱۲: توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب نقش فعالیت‌های تجاری در جذب افراد

جمع	نقش فعالیت‌های تجاری در جذب افراد					شرح	
	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم		
۸۲	۱۲	۳۶	۲۵	۷	۲	تعداد	شاغلان محور پژوهشی
۴۶/۱	۶/۷	۲۰/۰	۱۴/۰	۳/۹	۱/۱	درصد	
۹۶	۲۷	۴۱	۱۹	۶	۳	تعداد	عابران محور پژوهشی
۵۳/۹	۱۵/۲	۲۳/۰	۱۰/۷	۳/۴	۱/۷	درصد	
۱۷۸	۳۹	۷۷	۴۴	۱۳	۵	تعداد	جمع
۱۰۰/۰۰	۲۱/۹	۴۳/۳	۲۴/۷	۷/۳	۲/۸	درصد	

مأخذ: نگارنده

نقش فعالیت‌های تجاری در جذب افراد در گروه شاغلان، مربوط به گزینه زیاد و در گروه عابران، مربوط به گزینه زیاد است. در مجموع، بیشترین فراوانی مربوط به گزینه زیاد است.

عوامل تأثیرگذار بر افزایش سرزندگی خیابان ملت (مجموع دو گروه)

جدول- ۱۳: توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب عوامل تأثیرگذار بر افزایش سرزندگی خیابان ملت

ردیف	عوامل	خیلی زیاد		زیاد		متوسط		کم		خیلی کم	
		تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد
۱	تنوع کاربری	۱۱۶	۶۵/۲	۵۴	۳۰/۳	۵	۲/۸	۲	۱/۱	۱	۰/۶
۲	فضای سبز	۸۸	۴۹/۴	۴۱	۲۳	۳۱	۱۷/۴	۱۰	۵/۶	۸	۴/۵
۳	جشن‌ها و مراسم	۷۴	۴۱/۶	۳۷	۲۰/۸	۲۵	۱۴	۱۸	۱۰/۱	۲۴	۱۳/۵
۴	سامان‌دهی و بهسازی	۱۰۷	۱/۶۰	۳۵	۱۹/۷	۱۹	۱۰/۷	۱۲	۶/۷	۵	۲/۸
۵	فضای مکث	۸۹	۵۰٪	۴۳	۲۴/۲	۱۸	۱۰/۱	۱۴	۷/۹	۱۴	۷/۸
۶	امنیت و ایمنی	۱۰۹	۶۱/۲	۴۶	۲۵/۸	۸	۴/۵	۶	۳/۴	۹	۵/۱
۷	روحیه و فرهنگ	۹۱	۵۱/۱	۵۵	۳۰/۹	۱۸	۱۰/۱	۷	۳/۹	۷	۳/۹
۸	مبلمان شهری	۵۷	۳۲	۳۷	۲۰/۸	۳۹	۲۱/۹	۱۶	۹	۲۹	۱۶/۳

مأخذ: نگارنده

تأثیرگذارترین عوامل در سرزندگی خیابان ملت از نظر عابران و شاغلان به ترتیب شامل تنوع کاربری، امنیت و ایمنی، سامان‌دهی و بهسازی هستند.

تحلیل یافته‌ها

بررسی متغیرهای سنجش کیفیت خیابان ملت

بین ویژگی‌های کیفیت خیابان ملت (کالبدی، ادارک محیطی، کارکردی (فعالیت) و ویژگی‌های کارکردی (کارکرد اقتصادی) بین پاسخگویان، تفاوت معنی‌داری وجود دارد.

جدول- ۱۴: رتبه‌بندی ویژگی‌های کیفیت محیط

Test Statistics a. Friedman Test		Ranks	
N	178	Mean Rank	شرح
Chi-Square	489/1096516	4/00	کالبدی
df	3	2/91	ویژگی‌های ادارک محیطی
Asymp. Sig.	0/000	1/91	ویژگی‌های کارکردی (فعالیت)
		1/18	ویژگی کارکردی (کارکرد اقتصادی)

مأخذ: نگارنده

برای سنجش کیفیت خیابان ملت، چهار ویژگی کالبدی، ویژگی‌های ادارک محیطی، ویژگی‌های کارکردی (فعالیت) و ویژگی کارکردی (کارکرد اقتصادی) بررسی شدند. نتایج به‌دست‌آمده بیان‌کننده آن است که میانگین رتبه محاسبه‌شده برای ویژگی کالبدی برابر با ۴، ویژگی ادارک محیطی برابر با ۲/۹۱، ویژگی کارکردی (فعالیت) برابر با

۱/۹۱ و ویژگی کارکردی (کارکرد اقتصادی) برابر با ۱/۱۸ است. همچنین مقدار کای اسکوتر برابر با ۴۸۹/۱۰۹ و سطح معنی داری، مطلوب برآورد شده است (۰/۰)؛ یعنی از نظر پاسخگویان، بین ویژگی‌های کیفیت خیابان ملت تفاوت وجود دارد.

تأثیر کیفیت محیط بر سرزندگی خیابان (نتایج تجزیه و تحلیل رگرسیونی)

مؤلفه‌های کالبدی، کارکردی (فعالیت)، کارکردی (اقتصادی) و اداراک محیطی بر سرزندگی وضع موجود خیابان ملت تأثیرگذارند.

جدول - ۱۵: رگرسیون ویژگی اداراک محیطی، ویژگی‌های کارکردی (اقتصادی)، ویژگی‌های کارکردی (فعالیت) و کالبد

شهری

Model Summary

tvModel	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0/934a	0/873	0/870	1/94469

a. Predictors: (Constant)

مأخذ: نگارنده

جدول بالا خلاصه الگو را نشان می‌دهد. مقدار ضریب همبستگی (R) بین متغیرها ۰/۹۳۴ است که نشان می‌دهد بین مجموعه متغیرهای مستقل و متغیر وابسته پژوهش (سرزندگی وضع موجود خیابان ملت) همبستگی قوی وجود دارد؛ اما مقدار ضریب تعدیل شده (R Square) که برابر ۰/۸۷۳ است، نشان‌دهنده این است که از همه تغییرات، میزان سرزندگی خیابان ملت بین شهروندان شهرکرد، وابسته به ۴ متغیر مستقل یادشده در این رابطه است؛ به عبارت دیگر، مجموعه متغیرهای مستقل، بیش از نیمی از واریانس متغیر سرزندگی را تبیین می‌کنند.

جدول - ۱۶: رگرسیون سرزندگی وضع موجود

ANOVAa (رگرسیون)

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression 4498/270	4	1124/568	297/363	0/000b
	Residual 654/252	173	3/782		
	Total 5152/522	177			

Dependent Variable:

سرزندگی وضع موجود

b. Predictors: (Constant),

ویژگی اداراک محیطی، ویژگی کارکردی (اقتصادی)، ویژگی کارکردی (فعالیت)، کالبد شهری

مأخذ: نگارنده

باتوجه به معناداری مقدار آزمون (۲۹۷/۳۶۳) F، در سطح خطای کوچک تر از ۰/۰۱ می‌توان نتیجه گرفت که الگوی رگرسیونی پژوهش، مرکب از ۴ متغیر مستقل و یک متغیر وابسته (سرزندگی خیابان ملت) الگوی خوبی بوده است و مجموعه متغیرهای مستقل قادرند تغییرات سرزندگی خیابان ملت را تبیین کنند.

Coefficientsa

جدول - ۱۷: آزمون t معنی‌داری

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6/705	1/543		4/344	0/000
	کالبد شهری	0/983	0/031	0/906	31/903	0/000
	معیار کارکردی (فعالیت)	-0/186	0/081	-0/063	-2/300	0/023
	معیار کارکردی (اقتصادی)	-0/074	0/084	-0/024	-0/883	0/378
	ویژگی‌های ادارک محیطی	0/161	0/064	0/072	2/515	0/013
a. Dependent Variable		سرزندگی وضع موجود خیابان ملت				

مأخذ: نگارنده

جدول بالا نتایج مربوط به میزان تأثیر هر متغیر را بر الگو و همچنین میزان همبستگی بین آن‌ها نشان می‌دهد. در واقع، این جدول از دو بخش اصلی شامل ضرایب تأثیر رگرسیونی استاندارد نشده و استاندارد شده تشکیل شده است.

ضرایب تأثیر رگرسیونی استاندارد نشده و استاندارد شده

در این بخش، تفسیر ضرایب رگرسیونی براساس ضریب Beta انجام می‌شود، زیرا این آمار، نشان‌دهنده ضریب رگرسیونی استاندارد شده هریک از متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته پژوهش است. بنابراین می‌توانیم سهم نسبی هر متغیر مستقل را در الگو مشخص کنیم. مقایسه متغیرها نشان می‌دهد که:

۱- تأثیر سه مؤلفه کالبد شهری، کارکردی (فعالیت) و ادارک محیطی بر سرزندگی خیابان ملت، معنی‌دار است؛ اما مؤلفه معیار کارکردی (اقتصادی) به دلیل اینکه سطح خطای مقدار t آن بیشتر از ۰/۰۵ است، نشان‌دهنده تأثیرنگذاشتن این متغیر بر متغیر سرزندگی است.

۲- متغیرهای کالبد شهری با ضریب (۰/۹۰۶) کارکردی (فعالیت) با ضریب رگرسیونی (-۰/۰۶۳) و ادارک محیطی با ضریب (072/0) بر متغیر سرزندگی تأثیر داشته‌اند.

بررسی عوامل موثر بر افزایش سرزندگی

بین عوامل موثر بر افزایش سرزندگی خیابان ملت بین پاسخگویان، تفاوت معنی‌داری وجود دارد. برای بررسی از آزمون فریدمن استفاده شده است.

جدول - ۱۸: رتبه عوامل موثر بر افزایش سرزندگی خیابان ملت

Test Statisticsa		Mean Rank	Ranks	ردیف
N	178	13/79	تنوع کاربری	۱
Chi-Square	302/063	12/88	امنیت و ایمنی	۲
df	۲۰	12/57	ساماندهی و بهسازی	۳
Asymp. Sig	0/000	12/44	روحیه و فرهنگ	۴
a. Friedman Test		12/40	فضای مکث	۵
		12/05	فضای سبز	۶
		11/91	جشن‌ها و مراسم	۷
Test Statisticsa		11/76	میلان شهری	۸

مأخذ: نگارنده

برای سنجش نگرش پاسخگویان، درباره شناسایی عوامل موثر بر افزایش سرزندگی خیابان ملت، ۲۱ گویه بررسی شده‌اند. نتایج به دست آمده بیان‌کننده آن است که میانگین رتبه محاسبه شده به ترتیب برای گویه تنوع کاربری برابر با ۱۳/۷۹، گویه امنیت و ایمنی برابر با ۱۲/۸۸ و گویه سامان‌دهی و بهسازی برابر با ۱۲/۵۷ است و سایر گویه‌ها در رتبه‌های بعدی قرار دارند. همچنین مقدار کای اسکوتر برابر با ۳۰۲/۰۶۳ و سطح معنی‌داری، مطلوب برآورد شده است (۰/۰۰۰). بدین معنی که بین ابعاد نگرش با عوامل موثر بر افزایش سرزندگی خیابان ملت تفاوت وجود دارد.

پیشنهادها

در این بخش پیشنهادهایی برای ارتقاء نشاط و سرزندگی خیابان ملت و تبدیل شدن به پیاده‌راه ارائه می‌شود.

کاربری‌های پیشنهادی

کاربری‌هایی که در افزایش نشاط و سرزندگی می‌توانند تأثیرگذار باشند در ادامه آورده شده‌اند.



شکل - ۶: کاربری‌های پیشنهادی، مأخذ: نگارنده

پیشنهادهای افزایش سرزندگی

پیشنهادهایی برای افزایش سرزندگی خیابان ملت در جدول زیر ارائه شده‌اند.

جدول - ۱۹: پیشنهاد‌های افزایش سرزندگی

ردیف	پیشنهاد‌های سرزندگی
۱	افزایش تنوع در کاربری‌های تجاری
۲	نقاشی‌های دیواری برای سرزندگی و تنوع در خیابان و پوشاندن دیوارهای آزاد
۳	ایجاد فضاهایی برای نشستن مانند نیمکت، سکو و ...
۴	ایجاد حفاظ طبیعی (درخت) یا حفاظ مصنوعی (سایبان) برای نیمکت‌ها، برای در امان بودن از تابش آفتاب و بارش برف و باران
۵	ایجاد نورپردازی در خیابان برای ایجاد سرزندگی در شب هنگام.
۶	ساخت المان‌هایی در مسیر که معرف فرهنگ مردم شهر باشند و زیبایی را برای این محور نیز به ارمغان آورند.
۷	بهسازی سنگ فرش خیابان که مناسب عابران پیاده، معلولان و کالسکه (بچه) باشد و در زمستان لغزنده نباشد و آب حاصل از باران و برف در زیر آن‌ها تجمع پیدا نکند.
۸	آب‌نماهایی در مسیر برای زیبایی و همچنین ایجاد خنکی در تابستان‌های گرم برای عابران
۹	کاشت گیاهانی از گونه‌های مختلف در مسیر
۱۰	ایجاد پارکینگ‌های طبقاتی و زیرزمینی در ابتدا و انتهای محور پژوهشی
۱۱	امکاناتی برای حضور سالمندان و کودکان در این محور مانند ایجاد تعدادی سرویس بهداشتی و آب‌خوری در طول محور
۱۲	ایجاد سایبان‌هایی در دو سوی مسیر برای رفاه عابران.
۱۳	تعریض معابر پیاده (پیاده‌روها)، برای سهولت تردد عابران.
۱۴	ایجاد مسیری اختصاصی برای دوچرخه

مأخذ: نگارنده

منابع

- ۱- انوری آریا، مینا و نساچ، مینا (۱۳۸۶) بررسی و تبیین صنعت گردشگری در توسعه فضای شهری، همایش منطقه‌ای جغرافیا، گردشگری و توسعه پایدار، دانشگاه آزاد اسلامی واحد اسلامشهر، تهران، ص ۱۰.
- ۲- پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۵) راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، شرکت طرح و نشر پیام سیما، چاپ دوم، تهران، صص ۴۶۰-۱.
- ۳- توسلی، محمود و بنیادی، ناصر (۱۳۸۶) طراحی فضای شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، انتشارات شهیدی، چاپ دوم، تهران، صص ۱۳۶-۱.
- ۴- جامک لو، محمدحسین (۱۳۸۹) بررسی امکان‌سنجی ایجاد پیاده‌راه با رویکرد گردشگری با تأکید بر کاربری‌ها و عملکرد در مسیر دولت‌خانه صفوی - بازار قزوین، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، استاد راهنما: دکتر محمدرضا بمانیان، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین.
- ۵- جیکوبز، جین (۱۳۸۸) مرگ و زندگی در شهرهای بزرگ امریکا، ترجمه حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم، تهران، صص ۵۵۶-۱.
- ۶- حبیبی، سید محسن و سلیمی، جواد (۱۳۷۶) استخوان‌بندی شهر تهران، جلد اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، تهران، صص ۲۷۳-۱.

- ۷- حسینیون، سولماز (۱۳۸۳) مقدمه‌ای بر طراحی پیاده‌راه‌ها، مجله شهرداری‌ها، شماره ۶۱، سال ششم، صص ۶۹-۷۳.
- ۸- خستو، مریم (۱۳۸۸) بررسی عوامل موثر بر سرزندگی فضاهای شهری و طراحی یک فضای شهری سرزنده با تکیه بر مفهوم مرکز خرید پیاده (خیابان ستارخان، حدفاصل فلکه اول و دوم صادقیه)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، استاد راهنما: دکتر زهره داوودپور، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین.
- ۹- رفیعیان، مجتبی و صدیقی، اسفندیار (۱۳۹۰) امکان‌سنجی ارتقاء کیفیت محیط از طریق پیاده‌راه‌سازی محورهای شهری، مورد: محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال سوم، شماره ۱۱، زمستان ۱۳۹۰.
- ۱۰- طرح جامع شهرستان شهرکرد (شناخت وضع موجود) (۱۳۸۲) مرحله اول، مهندسان مشاور شهر و خانه، وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان مسکن و شهرسازی چهار محال و بختیاری.
- ۱۱- طرح سامان‌دهی بافت فرسوده شهرکرد مطالعات سطح ۱ و ۲، ۱۳۹۱.
- ۱۲- عظیمی مهرورز، المیرا (۱۳۹۱) بررسی نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده و ارزشمند شهر اردبیل با تکیه بر ایجاد پیاده‌راه‌های گردشگری (مسیر پیاده‌راه گردشگری: از شیخ صفی‌الدین تا بازار «اونچی میدان» و از داخل راسته بازار تا جمعه‌مسجد «کوچه علی»)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، استاد راهنما: دکتر منوچهر طبیبیان، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین.
- ۱۳- قربانی رسول و جام کسری محمد (۱۳۸۹) جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری، مورد مطالعه پیاده‌راه تربیت تبریز، دانشگاه تبریز، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال دوم، شماره ششم، پاییز ۱۳۸۹.
- ۱۴- کریمی دهکردی، فروغ (۱۳۹۳) بررسی امکان‌سنجی ایجاد پیاده‌راه به منظور ارتقاء نشاط و سرزندگی در فضاهای شهری (خیابان ملت شهرکرد)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، استاد راهنما: دکتر علی اصغر عبداللهی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین.
- ۱۵- کالن، گوردون (۱۳۷۷) گزیده منظر شهری، ترجمه منوچهر طبیبیان، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ ۱، تهران، صص ۲۰۶-۱.
- ۱۶- گل، یان (۱۳۸۷) زندگی در فضای میان ساختمان‌ها، ترجمه شیما شصتی، سازمان انتشارات جهاد دانشگاهی، تهران، صص ۱۹۸-۱.
- ۱۷- لینچ، کوین (۱۳۷۶) تئوری شکل خوب شهر، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم، تهران، صص ۶۹۸-۱.
- ۱۸- نیکزاد امیرحسینی دهکردی، سید کریم (۱۳۳۱) تاریخ سرزمین چهار محال و بختیاری، انتشارات گیتی، چاپ اول، اصفهان، ص ۱۸۳.

19- Barton H., Grant, M. and Guise, R. (2003) **Shaping neighborhoods**, Routledge, London.

20- Carmona, M. M, Claudio-hammond, L, (2008) **Public space, the management dimation**, Routledge, London.

- 21- Gehl J. (2006), **Life, spaces- buldings** in Moor M, and Rowndald J, **Urban Design Futures**, Routledge, London.
- 22- Schiller R (1994), **Vitality and viability: challenge to the town center** International journal of retail and distribution management 22(6): 46-50.
- 23- Timmer V. and Seymoar N (2006) **The livable city–the world urban forum** Vancouver working group discussion paper.





پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی