

نقش پیاده‌راه‌های شهری در ارتقای کیفیت محیط شهری از دیدگاه شهروندان (نمونه موردی: پیاده‌راه طالقانی شهر ایلام)

محمد مسعود غیابی^۱

منصور منصوری^۲

چکیده

پژوهش حاضر با هدف سنجش نقش پیاده‌راه طالقانی شهر ایلام در ارتقای کیفیت محیط شهری با توجه به دیدگاه شهروندان و بر اساس تحقیقی توصیفی - پیمایشی و با بهره‌مندی از مطالعات اسنادی انجام گرفته است. در جمع‌آوری اطلاعات لازم در مورد متغیرها از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شد. جامعه آماری تحقیق نیز شهروندان ایلامی بودند و نمونه آماری این تحقیق به روش کوکران (نمونه‌گیری مورگان) به تعداد ۳۸۴ نفر انتخاب شد؛ به این ترتیب تعداد ۳۸۴ پرسشنامه در بین عابران پیاده در خیابان طالقانی توزیع گردید. به منظور تحلیل داده‌ها نیز از نرم‌افزار SPSS استفاده شد. نتایج حاصل از یافته‌های تحقیق نشان داد از دیدگاه شهروندان ایلامی، نقش پیاده‌راه طالقانی در ارتقای کیفیت محیط شهری از حد متوسط کمتر است و این پیاده‌راه از نظر شهروندان از کیفیت محیطی ضعیفی برخوردار است؛ همچنین از دیدگاه آنان، شاخص‌های فرم و کالبد، اجتماعی - فرهنگی، کاربری و فعالیت و زیست محیطی به ترتیب در اولویت تأثیرگذاری اول تا چهارم اهمیت قرار دارد.

واژگان کلیدی: شهروندان، پیاده‌راه، ارتقای کیفیت، محیط شهری، شهر ایلام.

مقدمه

فضاهای شهری از مهمترین و فعالترین مکانهای شهری در دوران زندگی بشر محسوب می شود و توجه به عناصر کیفیتهای موجود در این گونه فضاها در دورههای مختلف تاریخی بر اساس اهداف و خواستههای ساکنان شهر متفاوت بوده است. آنچه در تمامی دورهها مشترک بوده، حضور مردم و وجود روابط اجتماعی حاکم بر آنهاست که مهمترین اصل در پویایی فضاهای شهری به حساب می آید (مرتضوی، ۱۳۹۰: ۱۹). فضای شهری دربرگیرنده چهار عنصر اساسی، شامل ساکنان یا عابران، عناصر انسان ساخت (کالبدی یا فعالیتی)، روابط (میان افراد و عناصر یا میان عناصر) و زمان است. در این میان اصلی ترین عامل شکل دهنده و تعریف کننده فضای شهری انسان و حضور اوست. متأسفانه فضای شهری در شهرهای امروزی فقط به مسیر عبور و مرور تبدیل شده اند و کمتر در ابعاد اجتماعی به نیازهای انسان امروزی پاسخگو هستند و فضاهایی که باعث رضایت خاطر انسان شوند، حذف شده اند (رزقی و رزقی، ۱۳۹۲: ۹۸). در این بین، فضاهای پیاده، یکی از مهمترین فضاهای شهری و عرصه های عمومی در شهرهاست؛ به طوری که جین جکوبز، پیاده راهها را فضای عمومی اصلی شهر و نیز حیاتی ترین عضو آن برمی شمارد. این مهم زمانی بیشتر نمود پیدا می کند که توسعه بی رویه کالبد شهری، افزایش وسایل نقلیه عمومی و خصوصی و زوال محیط زیست آثار زیانباری بر ساختار شهر و در نتیجه سلامت جسمی و روانی شهروندان داشته باشد (نظری و سروری، ۱۳۹۳: ۳).

سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری، برنامه ریزی و طراحی شهری را از مقیاسها و نیازهای انسان پیاده دور ساخته و در نتیجه، از ارزشها و جاذبه های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته است. تداوم چنین روندی باعث شده، حیات مدنی فضاها و تمدن شهری با خطر روبه رو شود (کریمی مشاور و نگین تاجی، ۱۳۹۱: ۷)؛ بنابراین توجه به مسئله ارتقای کیفیت محیطهای شهری و در پی آن، توجه به افراد پیاده در شهر به عنوان عناصر اصلی تشکیل دهنده شهر و یافتن راهحلهایی جهت به رسمیت شناختن عابران در سطح شهر به منظور ارتقای رضایتمندی آنها از این محیطها از جهات مختلف حائز اهمیت است؛ بدین جهت بررسی و سنجش نقش پیاده راه در ایجاد شرایطی به منظور ارتقای کیفیت محیطی فضای شهری و افزایش

ارتباطات و تعاملات اجتماعی افراد با یکدیگر در محیطی امن و سالم، رفع آلودگی‌های زیست‌محیطی و مهمتر از همه احترام به هویت عابران پیاده به عنوان جزئی مهم از سیستم حمل و نقل شهری در قالب بستر کالبدی، مناسب است. بسترهای کالبدی، خود به عنوان عرصه و خاستگاه، نقشی محوری در ارتقای سطح تماس‌ها، ارتباطات و تعاملات اجتماعی بین شهروندان ایفا می‌کنند. در این راستا عدم توجه به مقیاس انسانی و نادیده گرفته شدن نیازهای عابران پیاده از معضلات پیش‌رو است؛ به طوری که کمبود و نبود کیفیت در پیاده‌راه‌ها منجر به تضعیف حضور و تعاملات اجتماعی شهروندان شده است (عباس‌زاده و تمری، ۱۳۹۱: ۹۵).

امروزه ارتقای کیفیت محیط، به‌ویژه در محیط‌های شهری، هدف مهم اجرای طرح‌ها و برنامه‌ریزی‌های شهری در کشورهای مختلف به شمار می‌رود و پرداختن به فضاهای شهری و افزایش توانمندی‌های آنها از جمله ابزارهای مهم ارتقای کیفیت محیط تلقی می‌شود. برای تحقق اهداف رویکرد کیفیت محیط لازم است سطح رضایتمندی ساکنان از هر یک از مؤلفه‌ها و متغیرهای مربوط به وضعیت کیفی محیط سکونتشان در قالب امتیازهای کمی تعیین شود؛ به عبارت دیگر، در این رویکرد، ارزیابی کیفیت محیط شهری، اولین گام در مدیریت کیفیت محیط نواحی سکونتی شهر است که از عوامل زیادی متأثر می‌باشد؛ از مهمترین این عوامل می‌توان به انواع آلودگی‌ها (هوا، آب، فاضلاب‌های شهری، زباله‌ها و غیره)، محیط زیست شهری، نحوه ارتباطات و دسترسی‌ها، وجود تسهیلات و خدمات رفاهی، وجود امنیت اجتماعی، توجه به قشرهای خاصی از جامعه و فرهنگ و هویت آنها اشاره کرد. این عوامل هرچند می‌توانند به صورت مستقل عمل کنند؛ اما بی‌تردید هرگونه تغییر و پویایی در هر کدام از آنها سایر عوامل موجود در محیط را تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ بنابراین، توجه به این عوامل و سنجش و ارزیابی آنها در بهبودبخشی و ساماندهی محیط شهری یاری‌رسان است (مولودی، ۲۰۰۹: ۲). از آنجایی که وجود پیاده‌راه‌ها در عرصه عمومی شهر باعث ارتقای کیفیت محیط شهری می‌شود و عدم حضور مؤثر مردم در شهر به عنوان عابر پیاده، به معنی از دست رفتن مفهوم مدنی شهر و افت کیفیت زندگی شهری است؛ بنابراین باید به منظور حفظ چنین ویژگی‌های شهری، به عابر پیاده و فضاهای متناسب پیاده‌روی توجه ویژه‌ای

کرد. جنبش پیاده‌راه‌سازی و تخصیص نواحی پیاده به عابران در شهر، مدت زیادی است که در پروژه‌های شهرسازی کشورهای توسعه‌یافته، جایگاه خود را بازیافته است و ارتقای کیفیت این فضاها به عنوان یکی از اهداف پایه‌نهاد مدیریت شهری در این شهرها مطرح است.

سنجش و پایش مداوم و تلاش به منظور تشویق شهروندان برای مشارکت در نظارت بر پیاده‌راه‌ها، از جمله ابزار است که در تجارب جهانی به منظور بهبود کیفیت پیاده‌راه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد (رنجبر و رئیس اسماعیلی، ۱۳۸۹: ۱۵)؛ اما این حرکت در ایران گام‌های نخست را برمی‌دارد؛ بنابراین سنجش نقش پیاده‌راه‌ها در ارتقای کیفیت محیط شهری و شناسایی عوامل مؤثر بر کیفیت محیطی از دیدگاه شهروندان می‌تواند به عنوان یکی از مهمترین معیارهای سنجش در دستیابی به اهداف و ارزیابی میزان موفقیت برنامه‌ریزی‌های شهری از جمله در طرح‌های مربوط به ارتقای کیفیت محیط مطرح شود؛ همچنین با توجه به اینکه شهرهای کوچک، ویژگی‌ها و محیط‌های سکونتی خاص خود را دارند ارزیابی و سنجش وضعیت کیفی این محیط‌ها که در میزان رضایتمندی از آنها تجلی می‌یابد، دارای ضرورت و اهمیت بالایی است؛ بنابراین این پژوهش با هدف سنجش نقش پیاده‌راه‌ها طالقانی در کیفیت محیط شهر ایلام با توجه به ابعاد کیفیت محیط شهری به منظور اتخاذ و ارائه راهکارها و برنامه‌ریزی‌های شهری در جهت ارتقای کیفیت محیط شهری در شهر ایلام انجام گرفته است و به دنبال پاسخگویی به سؤالات زیر می‌باشد:

- با توجه به مؤلفه‌های کیفیت محیط شهری، کیفیت پیاده‌راه طالقانی از دیدگاه شهروندان ایلامی چگونه ارزیابی می‌شود؟
- با توجه به دیدگاه شهروندان اولویت‌بندی این ابعاد و تأثیر آنها در کیفیت محیط شهری به چه ترتیبی است؟

پیشینه تحقیق

تاکنون پژوهش‌های متعددی در زمینه ارتقای کیفیت محیط شهری و عوامل اثرگذار بر آن انجام شده است. اولین اقدامات در زمینه تفکیک حرکت سواره از پیاده در دنیا به سبک مدرن نیمه دوم قرن نوزدهم صورت گرفت. در این تجربه با یک خیابان حلقوی یا رینگ‌مانند پیرامون بخش مرکزی شهر، محدوده

مرکزی شهر به منطقه پیاده‌راه تبدیل شد (عباس‌زاده و تمری، ۱۳۹۱: ۲). از اواخر دهه ۶۰ میلادی و با آشکار شدن تبعات منفی حضور اتومبیل در شهرها و به واسطه روشنگری‌های متفکرانی همچون جین جیکوبز^۱، گرایش عمده دانش شهرسازی به سمت تحدید حرکت سواره در جهت احیای فضاهای شهری تغییر کرد؛ آنچنان که عرصه‌های عمومی به عنوان مهمترین بخش شهرها و محیط‌های شهری تعریف شدند (تیبالدز^۲، ۱۹۹۲: ۵)؛ بنابراین شاید بتوان اولین جرقه‌های حیات بخشی به خیابان‌های شهری را در کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ امریکایی اثر جیکوبز (۱۹۷۱) دید که برای عابران پیاده مطرح شده است (اکبرزاده مقدم لنگرودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۲۷).

در فرانسه توسعه خیابان‌های مختص عابران پیاده از سال ۱۹۷۵ به بعد شروع شد و امروزه در برنامه‌ریزی‌های بخش مرکزی شهرهای فرانسه، خیابان‌های مختص عابران پیاده با کارکردهای تجاری گنجانده شده است و تلاش‌های زیادی برای توسعه آنها صورت می‌گیرد. طرح بهسازی بخش مرکزی شهر آتن بر اساس گسترش پیاده‌راه‌ها و بهبود سیمای کالبدی و اجتماعی شهر برای گردشگران و مردم محلی اجرا شد (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹: ۵۶). پیاده‌راه در محدوده تاریخی و مرکزی شهرهای اروپایی برای نخستین بار در قالب تجربه‌ای محدود و محلی پس از جنگ جهانی دوم در مرکز شهر اسن آلمان ایجاد شد. بعدها به خیابان‌های پیاده در آمریکا طی دهه ۱۹۶۰ با مقاصد تجاری در مرکز شهرها مال اطلاق شد (همان: ۵۸).

در کشور ما امروزه بسیاری از شهرها درگیر مسائل و مشکلات متعدد در حوزه برنامه‌ریزی و طراحی شهری هستند که تا حد بسیاری متأثر از الگوهای شهرسازی غربی است. آنچه از آن در منابع به عنوان هویت کالبدی و بافت و ساخت شهری در عصر حاضر یاد می‌شود؛ در واقع نوعی بی‌هویتی کالبدی و بحران هویت در محیط کالبدی شهری ایرانی است که اکنون، فاقد نامی براننده است (پوراحمد و حاجی شریفی، ۱۳۹۱: ۴۸). بدین منظور عامل پیاده‌راه و افزایش حضور انسان در فضای شهری از جمله راهبردهای مؤثر در ارتقای

1. Jacobs
2. Tibbalds

کیفیت محیط شهری است که محققان در تحقیقات مختلف به بررسی آن پرداخته‌اند:

عباس‌زاده و تمری (۱۳۹۱) در پژوهشی با عنوان «بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی محورهای تربیت و ولیعصر تبریز»، به بررسی نمونه‌هایی از فضاهای پیاده در این کلانشهر پرداخته‌اند. نتایج این پژوهش، نشانگر این مدعاست که مؤلفه‌های سرزندگی، خوانایی، ایمنی و امنیت و نفوذپذیری که از مؤلفه‌های اصلی کیفیت فضاهای شهری محسوب می‌شوند، ارتباط معناداری با سطح تعاملات اجتماعی و میزان حضور شهروندان در فضاهای شهری پیاده‌محور کلانشهر تبریز دارند.

سپاوی و سعید (۲۰۱۲) در پژوهشی با عنوان «طراحی ویژگی‌های فیزیکی برای پیاده‌روی در محلات شهری»، معتقد است در ساختار فیزیکی محلات شهری باید معیارهای دسترسی، ایمنی و راحتی مد نظر قرار گیرد.

استانگل (۲۰۱۱) در پژوهشی با عنوان «برنامه‌ریزی حرکت پیاده در آمریکا»، علاوه بر تأکید بر جنبه‌های برنامه‌ریزی عابر پیاده، مهمترین عوامل تأثیرگذار در پیوستگی شبکه عابر پیاده‌راه، زیرساخت‌ها، کاربری‌های مورد نیاز پیاده‌ها، اتصال به شبکه‌های حمل و نقل عمومی و اختلاط کاربری‌ها را معرفی می‌کند. در پژوهش ماتسو بابیانو (۲۰۰۳) با عنوان «مدیریت فضای پیاده‌روی، به عنوان راهبردی در دستیابی به جابجایی پایدار»، عوامل مختلفی برای عابران پیاده در فضای شهری اهمیت دارند. وی مهمترین نیازهای عابران پیاده را در قابلیت حرکت، حفاظت، آسودگی، لذت و هویت معرفی کرده و معیارهای سنجش آنها را نیز مشخص نموده است.

جدول شماره (۱). خلاصه تحقیقات مرتبط با موضوع تحقیق

محقق	سال	نتیجه
تیبالدز	۱۹۹۲	تحدید حرکت سواره در جهت احیای فضاهای شهری.
جیکوبز	۱۹۷۱	اولین جرعه‌های حیات‌بخشی به خیابان‌های شهری برای عابران پیاده.
قربانی و جام کسری	۱۳۸۹	توسعه خیابان‌های مختص عابران پیاده از سال ۱۹۷۵.
قربانی و جام کسری	۱۳۸۹	خیابان‌های پیاده در آمریکا طی دهه ۱۹۶۰ با مقاصد تجاری در مرکز شهرها مال اطلاق شد.
عباس‌زاده و تمری	۱۳۹۱	مؤلفه‌های سرزندگی، خوانایی، ایمنی و امنیت و نفوذپذیری از مؤلفه‌های اصلی کیفیت فضاهای شهری محسوب می‌شوند.
پوراحمد و حاجی - شریفی	۱۳۹۱	نوعی بی‌هویتی کالبدی و بحران هویت در محیط کالبدی شهری ایرانی متأثر از الگوهای شهرسازی غربی است.
سپاوی و سعید	۲۰۱۲	در ساختار فیزیکی محلات شهری باید معیارهای دسترسی، ایمنی و راحتی مد نظر قرارگیرد.
استانگل	۲۰۱۱	زیرساخت‌ها، کاربری‌های مورد نیاز پیاده‌ها، اتصال به شبکه‌های حمل و نقل عمومی و اختلاط کاربری‌ها مهمترین عوامل تأثیرگذار در پیوستگی شبکه عابر پیاده‌راه هستند.
ماتئو بابیانو	۲۰۰۳	مهمترین نیازهای عابران پیاده در قابلیت حرکت، حفاظت، آسودگی، لذت و هویت است.

روش تحقیق

این پژوهش بر اساس روشی توصیفی - تحلیلی و با بهره‌مندی از مطالعات کتابخانه‌ای، تهیه شده است. جامعه آماری تحقیق نیز شامل شهروندان ایلامی است که نمونه آماری آن به روش کوکران به تعداد ۳۸۴ نفر، محاسبه شد و نمونه‌ها به روش در دسترس انتخاب گردید که بر اساس رندوم حجم جامعه ۱۰۰ هزار نفری است؛ البته جمعیت شهر ایلام طبق آخرین سرشماری سال ۱۳۹۵، ۲۳۵ هزار و ۱۴۴ نفر می‌باشد. تعداد ۳۸۴ پرسشنامه در بین عابرین

پیاده در خیابان طالقانی توزیع شد. برای جمع‌آوری اطلاعات لازم از پرسشنامه محقق‌ساخته استفاده گردید. تنظیم سؤالات این پرسشنامه بر اساس ابعاد کیفیت محیط شهری با توجه به نظریه‌های کیفیت محیط شهری در چهار بعد ملاحظات زیست‌محیطی، کاربری و فعالیت، فرم و کالبد و اجتماعی - فرهنگی صورت گرفت. روایی پرسشنامه توسط کارشناسان آماری تأیید شد و پایایی آن با استفاده از روش آلفای کرونباخ، ۸۵ درصد به دست آمد که بیانگر بالابودن پایایی پرسشنامه است. به منظور سنجش داده‌های تحقیق از نرم‌افزار spss، برای تبیین متغیرهای مستقل از آزمون کولموگروف - اسمیرنوف و به منظور رتبه‌بندی متغیرها از آزمون فریدمن استفاده شد.

محدوده و قلمرو پژوهش

شهر ایلام یکی از شهرهای غربی ایران است که در منطقه‌ای کوهستانی قرار دارد. این شهر در عرض جغرافیایی ۳۸ درجه و ۳۳ دقیقه شمالی و طول جغرافیایی ۴۶ درجه و ۴۶ دقیقه واقع شده است (محمودی، ۱۳۹۳: ۱۷).



شکل (۱). منظر قدیم و جدید پیاده‌راه طالقانی در شهر ایلام (مأخذ: نگارندگان)

خصوصیات کلی بافت شهری در منطقه مورد مطالعه، عبارت است از: الف) فضاهای شهری کوچک و محصور؛ ب) بافت شهری متراکم و ابنیه متصل به هم؛ ج) جهت آفتاب و عوارض زمین عامل تعیین‌کننده در نحوه استقرار، گسترش و سیمای کلی شهر و د) کوچه‌ها و معابر اصلی به موازات خط تراز زمین و با عرض کم.

خیابان طالقانی که به نوعی می‌توان آن را نقطه مرکزی شهر ایلام دانست

و در بطن بازار اصلی قرار دارد در سال ۱۳۹۷ به پیاده‌راه تبدیل شد (شکل ۱). این خیابان یکی از قدیمی‌ترین خیابان‌های شهر ایلام است که محل تجمع انواع خدمات شهری از قبیل بانک‌ها، مراکز تجاری، مراکز درمانی و پزشکی، میوه و تره‌بار، خدمات رفاهی و غیره می‌باشد (شکل ۲) (مهندسین مشاور بعد تکنیک، ۱۳۸۵: ۳۴).



شکل (۲). موقعیت قرارگیری پیاده‌راه طالقانی در شهر ایلام (مأخذ: نگارندگان)

تدوین مؤلفه‌ها، معیارها و شاخص‌های پژوهش

کیفیت محیط، که می‌توان آن را یکی از مهمترین دل‌مشغولی‌های دانش طراحی شهری دانست، به گونه‌ای است که بسیاری از نظریه‌پردازان، ارتقای آن را مهمترین وظیفه فعالیت طراحی شهری می‌دانند (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۷۷). در متون نظری برنامه‌ریزی و طراحی شهری، تعریف‌های متعددی در مورد مفهوم کیفیت محیط وجود دارد. «کیفیت محیط شهری، عبارت است از شرایط اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی-فضایی محیط شهری که نشان‌دهنده میزان رضایت یا عدم رضایت شهروندان از محیط شهری است» (شماعی و پوراحمد، ۱۳۸۴: ۲۷۴).

کوین لینچ حصول کیفیت مناسب طراحی شهری و به تبع آن ارتقای کیفیت زندگی شهری را در پنج معیار و دو فوق معیار بیان می‌کند:

۱. سرزندگی: به مفهوم امکان بقای زیست‌شناختی و جامعه‌شناختی انسان در محیط شهر؛

۲. معنی: به مفهوم نقش‌انگیزی ذهنی و معنادار بودن مکان‌های شهری؛

۳. سازگاری: به مفهوم انطباق فرم شهری با فعالیت‌های گوناگون و مدل‌های



رفتاری؛

۴. دسترسی: به مفهوم سهولت نفوذ فیزیکی به بخش‌های مختلف بافت

شهری؛

۵. کنترل و نظارت: به مفهوم فراهم نمودن امکان انتخاب و مداخله شهروندان

در امور مرتبط با مدیریت و استفاده از عرصه همگانی شهر؛

۶. فوق معیار کارایی؛

۷. فوق معیار عدالت (تابان، ۱۳۹۰: ۹).

هیلند برنند، بالا بودن کیفیت محیط شهر را در گرو ویژگی‌های زیر عنوان کرده است:

۱. باید کلیه نیازهای ساکنین خود را تأمین کند؛

۲. باید دارای ایمنی، امنیت و حفاظت باشد و از نظر بصری و عملکردی، محیطی سامان‌یافته و بانظم باشد؛

۳. باید محیط اجتماعی هدایت‌کننده باشد و حس مکان را تقویت نماید؛

۴. باید یک تصویر ذهنی مناسب، شهرت و اعتبار خوب داشته باشد و به مردم حس اعتماد و منزلت دهد؛

۵. باید به مردم فرصت خلاق بودن، شکل دادن به فضای شخصی و بیان خودشان را بدهد؛

۶. طراحی شده باشد، از نظر زیباشناسی مطبوع باشد و از نظر کالبدی هم قابل تصور باشد (هیل برنند، ۱۳۸۷: ۳۲).

به اعتقاد جین جیکوبز (۱۹۶۱) شهر را می‌توان با خیابان‌هایش شناخت. پس از بهبود و ارتقای سیمای شهر به علت افزایش حضور افراد پیاده، تصویر ذهنی افراد تغییر می‌کند. اگر خیابان‌ها جذاب باشند، به تمام شهر نیز حس جذابیت را خواهند دید. از دید او پیاده‌راه‌ها باید شاداب باشند تا ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند (جیکوبز، ۱۹۹۲: ۲۷).

مطالعه بر روی بیش از هزار فضای عمومی شهری در کشورهای مختلف جهان و سنجش نظریات شهروندان، عوامل مختلفی را در کیفیت فضاهای عمومی شهری، دارای اهمیت بسیار نشان داد؛ از جمله این عوامل می‌توان به دسترسی و به هم پیوستگی، آسایش و منظر، کاربری و فعالیت و اجتماع‌پذیری اشاره کرد؛ البته در این میان، اجتماع‌پذیری از مهمترین عوامل مطلوبیت‌سنجی

فضاهای شهری به حساب می‌آید و بر این نکته تصریح دارد که یک محیط مطلوب به طور یقین مورد استفاده و کاربری اجتماعی قرار می‌گیرد. جهت رسیدن به کیفیت مناسب طراحی شهری و به تبع آن ارتقای کیفیت زندگی شهری، شاخص‌های مورد بررسی در تحقیق و مؤلفه‌های آن در جدول شماره (۲) ارائه شده است.

جدول شماره (۲). شاخص‌های مورد بررسی در تحقیق و مؤلفه‌های آن (منبع: نگارندگان)

ابعاد	مؤلفه‌ها
زیست محیطی	نظافت و پاکیزگی مکان، وجود درختان و پوشش گیاهی مناسب، طراحی همساز با اقلیم، جمع‌آوری آب‌های سطحی و فاضلاب.
کاربری و فعالیت	تنوع عملکردی و بروز فعالیت‌های مختلف، فعالیت‌های شبانه‌گاهی، قابلیت استفاده‌های متفاوت از محور پیاده، امکان بارگیری و تخلیه بار واحدهای تجاری.
فرم و کالبد	جذابیت بصری، مطلوبیت سنگ فرش‌ها، مبلمان و المان‌های شهری، پیش‌بینی فضاها با باز جمعی، طراحی مناسب جداره‌ها، محوطه‌آرایی.
اجتماعی-فرهنگی	تعلق به مکان، حس شادی و سرزندگی، تأثیرات رفتاری و حسی و تأثیرات مثبت در روابط اجتماعی، احساس راحتی و امنیت در محیط، اجرای برنامه‌های فرهنگی در پیاده‌راه.

یافته‌های پژوهش

تجزیه و تحلیل داده‌ها

مطابق داده‌های جمع‌آوری شده از پرسشنامه‌ها و نتایج جدول شماره (۲)، کمترین فراوانی سنی پاسخگویان مربوط به سن ۵۰ سال به بالا با فراوانی ۱۲ درصد و بیشترین فراوانی سنی مربوط به سن ۴۰-۳۱ سال با فراوانی ۳۵ درصد بود. ۵۲ درصد پاسخگویان، زن و ۴۸ درصد آنان، مرد و ۳۵ درصد ساکنان مجرد و ۶۵ درصد آنان متأهل بودند. بیشترین فراوانی تحصیلات مربوط به تحصیلات دانشگاهی با ۴۹ درصد فراوانی و کمترین فراوانی تحصیلات مربوط به افراد بی‌سواد و افراد دارای تحصیلات ابتدایی با ۴ درصد فراوانی بود.

جدول شماره (۲). توزیع فراوانی سن، جنسیت، وضعیت تأهل و تحصیلات پاسخگویان

سن	فراوانی	درصد	جنسیت	فراوانی	درصد	وضعیت تأهل	فراوانی	درصد	تحصیلات	فراوانی	درصد
کمتر از ۳۰ سال	۱۲۶	۳۳٪							بیسواد	۱۵	۴٪
۳۱-۴۰ سال	۱۳۴	۳۵٪	مرد	۲۰۰	۵۲٪	مجرد	۱۳۴	۳۵٪	ابتدایی	۱۵	۴٪
۴۱-۵۰ سال	۷۷	۲۰٪	زن	۱۸۴	۴۸٪	متاهل	۲۵۰	۶۵٪	راهنمایی	۷	۲٪
۵۰ سال به بالا	۴۷	۱۲٪	مجموع	۳۸۴	۱۰۰٪	مجموع	۳۸۴	۱۰۰٪	دیپلم	۱۵۸	۴۱٪
مجموع	۳۸۴	۱۰۰٪							تحصیلات دانشگاهی	۱۸۹	۴۹٪
									مجموع	۳۸۴	۱۰۰٪

(منبع: نگارندگان)

به منظور تبیین متغیرهای مستقل از آزمون کولموگروف - اسمیرنوف استفاده شد. بررسی نتایج آزمون جدول شماره (۳) نشان داد که متغیرهای مختلف با احتساب سطح معناداری بزرگتر از ۰۵/۰ خطا است و این نشان می‌دهد که متغیرهای ذکر شده از توزیع نرمال برخوردار هستند.

جدول شماره (۳). آزمون توزیع نرمال بودن مؤلفه‌های مختلف پژوهش (منبع: نگارندگان)

متغیر	مقدار آزمون	سطح معناداری	نتیجه آزمون
شاخص زیست محیطی	۱/۳۳	۰/۰۵۷	توزیع داده‌ها نرمال است.
شاخص کاربری و فعالیت	۱/۳۴	۰/۰۵۲	توزیع داده‌ها نرمال است.
شاخص فرم و کالبد	۰/۸۹۵	۰/۳۹۹	توزیع داده‌ها نرمال است.
شاخص اجتماعی - فرهنگی	۰/۹۰۷	۰/۳۸۳	توزیع داده‌ها نرمال است.

جدول شماره (۴) در پاسخ به سؤال «با توجه به ابعاد کیفیت محیط شهری، نقش پیاده‌راه را در کیفیت محیط شهری چگونه ارزیابی می‌کنید؟» ارائه شده است.

جدول شماره (۴). نظرات پاسخگویان در مورد ارزیابی نقش پیاده‌راه در کیفیت محیط شهری (منبع: نگارندگان)

متغیر	میانگین	انحراف استاندارد	درجه آزادی	آماره تی	سطح معناداری	حد پایین	حد بالا
شاخص زیست محیطی	۱/۹۱	۰/۶۱۳	۹۹	۱۷/۷۱	۰/۰۰۰	۱/۲۰	۰/۹۶۵
شاخص کاربری و فعالیت	۲/۰۳	۰/۵۸۶	۹۹	۱۶/۴۳	۰/۰۰۰	۱/۰۷	۰/۸۴۷
شاخص فرم و کالبد	۲/۳۱	۰/۴۵۷	۹۹	۱۴/۸۳	۰/۰۰۰	۰/۷۷۳	۰/۵۹۰
شاخص اجتماعی- فرهنگی	۲/۱۸	۰/۳۷۳	۹۹	۲۱/۹۷	۰/۰۰۰	۰/۸۹۴	۰/۷۴۵

نتایج جدول شماره (۴) نشان داد با توجه به میانگین نظرات پاسخگویان در ارتباط با ارزیابی نقش پیاده‌راه در کیفیت محیط شهری که از مقدار آزمون ۳ کمتر است و با توجه به سطوح معناداری برآورد شده که این مقدار در سطح ۰/۰۰۰ معنادار می‌باشد و در سطح اطمینان ۰/۹۹ می‌توان ادعا کرد که تأثیر عناصر مؤثر معماری از حد متوسط کمتر است. از طرفی با مد نظر گرفتن یک طرفه بودن آزمون و منفی بودن حد بالا و پایین، مقدار میانگین از مقدار مورد آزمون کمتر است؛ در نتیجه فرض h_0 رد می‌شود؛ در واقع چون مقدار بحرانی به دست آمده از جدول برابر ۱/۶۴ است و t محاسبه شده از T جدول کمتر است، کیفیت محیط شهری در حد ضعیف می‌باشد.

رتبه‌بندی وضعیت عامل‌ها

برای رتبه‌بندی اهمیت متغیرهای پژوهش از آزمون فریدمن استفاده می‌شود. این آزمون معادل روش پارامتریک آنالیز واریانس دو عاملی است که در آن k تیمار به صورت تصادفی به n بلوک تخصیص داده شده است. با توجه به سطوح معناداری برآورد شده که این مقدار در سطح ۰/۰۰۰ معنادار می‌باشد و در سطح اطمینان ۰/۹۹ می‌توان ادعا کرد با توجه به دیدگاه شهروندان، شاخص‌های فرم و کالبد، اجتماعی- فرهنگی، کاربری و فعالیت و زیست محیطی به ترتیب در اولویت تأثیرگذاری اول تا چهارم اهمیت قرار دارند. نتایج آزمون فریدمن برای تعیین اولویت متغیرهای اصلی به تفکیک در جدول شماره (۵) آمده است.

جدول شماره (۵). نتایج رتبه‌بندی متغیرهای پژوهش

متغیرهای پژوهش	میانگین رتبه‌ای	اولویت	درجه آزادی	مقدار خی دو سطح معناداری
شاخص فرم و کالبد	۳/۰۹	۱	۳	۴۲/۳۴
شاخص اجتماعی - فرهنگی	۲/۶۵	۲		
شاخص کاربری و فعالیت‌ها	۲/۲۷	۳		
شاخص زیست‌محیطی	۱/۹۹	۴		

بحث و بررسی

امروزه فضاهای عمومی در شهرها به سبب نقش بارزی که در حیات مدنی و ایجاد تعامل اجتماعی شهروندان دارند، از مهمترین شاخصه‌های توسعه‌یافتگی شهرها به حساب می‌آیند. در این بین ارتقای کیفیت و بهسازی فضاهای عمومی در شهرها در کنار افزایش تعداد این فضاها به سبب نقش آنها در نزدیک‌تر کردن انسان‌ها به یکدیگر و ایجاد احساس لذت و خاطره در شهروندان، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ لیکن شکل‌دهی به فضاهای عمومی یا بهسازی فضاهای موجود، به سبب گستره وسیع آثار آن در حوزه‌های مختلف اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و کالبدی نیازمند برنامه‌ریزی و طراحی سنجیده می‌باشد. به موازات تقلیل کیفیت در مراکز شهر، رویکرد پیاده‌مداری به منظور کاهش استیلای خودروها بر مرکز شهر و بازگرداندن سرزندگی مورد توجه قرار گرفت. در چارچوب رویکرد پیاده‌مداری، ایجاد فضاهای عمومی مخصوص پیاده‌ها مطرح شد که نمونه‌ای از آن به صورت خیابان‌های پیاده (پیاده‌راه) است. خیابان طالقانی شهر ایلام یکی از خیابان‌های اصلی در مرکز شهر ایلام است که بازار اصلی شهر و عمده مراکز تجاری در آن قرار دارد. این خیابان در سال ۱۳۹۷ با هدف حفظ هویت مرکز شهر، کاهش بار ترافیکی محدودۀ مورد نظر، کمک به حفظ محیط زیست، افزایش تعاملات اجتماعی، کمک به رونق بازار و ایجاد فضای با نشاط و فرح‌بخش به پیاده‌راه تبدیل شد.

به منظور ارتقای سطح کیفی محیط شهری باید رضایتمندی ساکنین از محیط شهری را سنجید؛ به همین منظور برای سنجش نقش پیاده‌راه طالقانی در ارتقای کیفیت محیط شهر ایلام این تحقیق انجام گرفت. بر اساس یافته‌های

تحقیق، سن اکثریت پاسخگویان بین ۴۰-۳۱ سال بود. از لحاظ جنسیت، اکثر پاسخگویان زن و از لحاظ وضعیت تأهل، بیشتر پاسخگویان متأهل بودند. از لحاظ میزان تحصیلات نیز اکثر پاسخگویان تحصیلات دانشگاهی داشتند و کمترین فراوانی تحصیلات مربوط به افراد بی‌سواد و افراد دارای تحصیلات ابتدایی با ۴ درصد فراوانی بود.

با توجه به یافته‌های تحقیق در مورد صحت فرضیه مورد نظر، می‌توان گفت ارزیابی نقش پیاده‌راه طالقانی در کیفیت محیط شهری بر اساس شاخص‌های کیفیت محیطی انتخاب‌شده در این تحقیق (زیست محیطی، کاربری و فعالیت، فرم و کالبد و اجتماعی - فرهنگی) از نظر شهروندان ایلامی از حد متوسط پایین‌تر است و کیفیت محیط شهری از دیدگاه شهروندان ایلام ضعیف می‌باشد؛ همچنین با توجه به دیدگاه شهروندان شاخص‌های فرم و کالبد، اجتماعی - فرهنگی، کاربری و فعالیت و زیست محیطی، به ترتیب در اولویت تأثیرگذاری اول تا چهارم اهمیت قرار دارد؛ بنابراین با توجه به آنچه گفته شد، درک درست از تصورات ذهنی ساکنان و متغیرهای شخصیتی آنان و چگونگی تأثیرگذاری متغیرهای محیطی (مثبت و منفی) بر ادراک محیطی ساکنان از محیط زندگی خود می‌تواند دید مسئولان شهری را نسبت به کیفیت محیط شهری یک مکان واقع‌بینانه‌تر کند.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

با توجه به دیدگاه شهروندان شهر ایلام، به منظور ارتقای کیفیت پیاده‌راه طالقانی، پیشنهادهایی در راستای رسیدن به اهداف تحقیق ارائه می‌شود: با توجه به اینکه خیابان طالقانی، محل تجمع بازار و مجتمع‌های تجاری است، تشویق مردم و کسبه برای حفظ پاکیزگی فضا و توجه به شرایط محیط و عابران پیاده در شرایط مختلف آب و هوایی می‌تواند در ارتقای کیفیت محیط زیست شهری نقش سازنده‌ای داشته باشد؛ همچنین پیشنهاد می‌شود شهرداری به طور مرتب به لایروبی جوی‌ها و جمع‌آوری زباله‌ها از محیط پردازد تا آلودگی‌ها در محیط کاهش یابد.

پیشنهاد می‌شود بیشتر به مبلمان شهری و کاربرد آن در محیط توجه شود، از رنگ‌های شاد و گرم استفاده گردد و روشنایی در حد مطلوب باشد؛ همچنین از

آنجایی که استفاده از اصول طراحی در اجرای فضای سبز، محیط را دل‌انگیزتر می‌کند و سرزندگی را افزایش می‌دهد به فضای سبز در پیاده‌راه طالقانی بیشتر اهمیت داده شود. می‌توان این فضا را به وسایل ورزشی، امکانات بهداشتی و محوطه بازی کودکان نیز مجهز کرد.

همچنین پیشنهاد می‌شود به منظور درگیر کردن هرچه بیشتر شهروندان با حیات مدنی و اجتماعی، تنوع در کارکرد، فعالیت‌ها، زمان‌های مورد استفاده از فضا و گروه‌های مخاطب فضا افزایش یابد و تنوع در کاربری‌ها تقویت شود به نحوی که پذیرای گروه‌های مختلف شهروندان باشد.

فرصت‌های کالبدی مناسب جهت مکث، نشستن و تأمل بیشتر در فضا ایجاد شود، امکان افزایش میزان توجه شهروندان به ظرفیت‌های بصری پیرامون و بروز تعاملات اجتماعی افراد با حضور افراد و گروه‌های مختلف اجتماعی فراهم گردد و فراهم آوردن شرایط حضور مردم در فضا با پیش‌بینی فعالیت‌های جاذب و وقوع برخی رویدادها مانند نمایش خیابانی یا هنرهای عمومی، برگزاری جشنواره‌های موسیقی، تئاتر، خرید، صنایع دستی و خوراکی در فضای پیاده‌راه شهری به منظور افزایش تنوع و حضور مردم و ایجاد حس نشاط و سرزندگی مورد نظر قرار گیرد.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

- اکبرزاده مقدم لنگرودی، امیر، حسن احمدی و سیدرضا آزاده؛ (۱۳۹۵)، «ارزیابی مطلوبیت پیاده‌راه‌های شهری بر اساس مؤلفه کیفی (مطالعه موردی: پیاده‌راه علم‌الهدی شهر رشت)»، پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، شماره ۲۵، صص ۱۶۰-۱۲۵.
- پاکزاد، جهان‌شاه؛ (۱۳۸۵)، مبانی نظری و فرایندهای طراحی شهری، تهران: انتشارات وزارت مسکن و شهرسازی.
- پوراحمد، احمد و آرزو حاجی شریفی؛ (۱۳۹۱)، «سنجش و مقایسه کیفیت پیاده‌راه در محله‌های هفت‌حوض و مقدم شهر تهران»، آمایش جغرافیایی فضا، سال دوم، شماره ششم، ۳۷-۵۶.
- تابان، محسن؛ (۱۳۹۰)، کیفیت و ادراک محیط، جزوه درس تحلیل فضای

- شهری، دانشگاه صنعتی جندی شاپور.
- رزقی، مریم و کامبیز رزقی؛ (۱۳۹۲)، تحلیل فضاهای شهری، تهران: اول و آخر.
- رنجبر احسان و فاطمه رئیس اسماعیلی؛ (۱۳۸۹)، «سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران (نمونه موردی: پیاده‌راه سپهسالار تهران)»، هنرهای زیبای معماری و شهرسازی، شماره ۴۲، ۹۳-۸۳.
- سپاوی، رزینا و اسماعیل سعید؛ (۲۰۱۲)، «طراحی ویژگی‌های فیزیکی برای پیاده‌روی در محلات شهری»، علوم رفتاری و اجتماعی، دوره ۵۰، صص ۱۹۱-۱۷۹.
- شمعی، علی و احمد پوراحمد؛ (۱۳۸۴)، بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا، تهران: دانشگاه تهران.
- عباس‌زاده، شهاب و سودا تمری؛ (۱۳۹۱)، «بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیت فضایی پیاده‌راه‌ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی (مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولی عصر تبریز)»، مطالعات شهری کردستان، شماره ۴، صص ۱۰-۱.
- قربانی، رسول و محمد جام کسری؛ (۱۳۸۹)، «جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیای مراکز شهری (مورد مطالعه: پیاده‌راه تربیت تبریز)»، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، شماره ۶.
- کریمی مشاور، مهرداد و صمد نگین تاجی؛ (۱۳۹۱)، «طراحی پیاده‌راه‌ها در تهران (با تأکید بر نیازهای اجتماعی)»، دانش شهر، دوره ۱، شماره ۱، صص ۴۱-۳۳.
- محمودی، هما؛ (۱۳۹۳)، «بررسی آسایش اقلیم ایلام بر اساس شاخص دمای مؤثر استاندارد»، مجموعه مقالات شانزدهمین کنفرانس ژئوفیزیک ایران، دانشگاه کردستان، صص ۴۰۲-۳۹۸.
- مرتضوی، صبوخا؛ (۱۳۹۰)، «بازشناسی پیاده‌راه به عنوان بستری برای گذران اوقات فراغت در شهر»، شهر و منظر، پیاپی ۱۲، صص ۲۴-۱۷.
- مهندسین مشاور بعد تکنیک؛ (۱۳۸۵)، طرح تفصیلی شهر ایلام، سازمان مسکن شهرسازی استان ایلام.
- نظری، مصطفی و هادی سروری؛ (۱۳۹۳)، «بررسی نقش پیاده‌راه در هویت



و سرزندگی محورهای تجاری»، همایش ملی معماری، شهرسازی و توسعه پایدار، <https://civilica.com/doc/۳۴۶۹۴۸>،
- هیل برند، فری؛ (۱۳۸۷)، طراحی شهری به سوی یک شکل پایدارتر، ترجمه سیدحسین بحرینی، چ دوم، تهران: انتشارات شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری.

ب) انگلیسی

- Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Harmondsworth: Penguin.
- _____ (1971), *The Death and Life of Great American Cities*, Harmondsworth: Penguin.
- Jacobs, Jane. 1992. *The Death and Life of Great American Cities. the Failure of Town Planning*; New York; Vintage; London: Jonathan Cape.
- Mateo-Babiano, I. (2003). *Pedestrian Space Management as a Strategy in Achieving Sustainable Mobility*, from website: <http://www.oikos-international.org>.
- Moloudi, Jamshid (2009), “ Assessment of the urban environment quality in new towns: Case Study: Hashtgerd new town”, Mojtaba Rafieian, Mehdi Pour Taheri, Thesis for the Degree of Master of Art in Geography and Urban Planning, School of Humanities, Tarbiat Mo-dares University, Tehran.
- Stangl, P. (2011). *The US Pedstring Plan: Linking Practice and Research*, *Planning Practice & Research*, Vol.26, No.3, PP: 289-305.
- Tibbalds, F. (1992), *making People Friendly Towns: Improving the Public environment in Towns and Cities* Harlow: Longman Press.