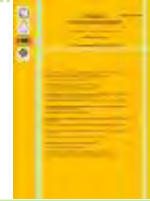




ISSN 2645-7784

# Journal of Urban Social Geography

© Department of Geography, Shahid Bahonar University of Kerman, Iran.



## Analysis of Vitality of Urban Commercial Streets, Case Study: Nobahar Boulevard in Kermanshah

Heidarzadeh, E.<sup>a</sup>, Haghi, M. R.<sup>b,1</sup>

<sup>a</sup> Assistant Professor of Urbanism, Persian Gulf University, Bushehr, Iran.

<sup>b</sup> Assistant Professor of Urbanism, Razi University, Kermanshah, Iran.

### ABSTRACT

**Objective:** At present, Kermanshah, as the largest Kurdish city in Iran and the center of the province, has failed to realize vibrant urban spaces. Of course, Nobahar Street is one of the few spaces in this city that is considered somewhat lively. The present study aims to analyze the vitality of this street.

**Methods:** This study is analytical-interpretive. At first, vitality indices were extracted from valid researches and were arranged in the form of a questionnaire. The validity of the questions has been confirmed by receiving the opinion of experts and the reliability by calculating Cronbach's alpha (0.806). The statistical population includes all citizens of Kermanshah who have visited Nobahar Street for commercial and entertainment. The sample size was based on Cochran's formula of 384 items, which is approximately 400. The sampling method is simple random. Data analysis was performed using factor analysis and linear multivariate regression model.

**Results:** Findings show that 38 indicators represent the vitality of an urban shopping street that are categorized in 8 factors including "Walkability", "Space to Stay", "Invigorating", "Shopping Convenience", "Accessibility", "Inclusiveness", "Flexibility" and "Memorable". Meanwhile, the two factors of Walkability and Space to Stay have the greatest impact on people's satisfaction with the vitality of a commercial street.

**Conclusion:** In the case of Nobahar Street, it was observed that although this street has a good vitality, dissatisfaction is evident in two factors: "Accessibility" and "Inclusiveness". Therefore, strategies in this regard are presented.

**Keywords:** Urban Vitality, Urban Space, Vibrant Street, Environmental Quality, Kermanshah.

Received: March 29, 2021 Reviewed: September 14, 2021 Accepted: September 19, 2021 Published online: September 23, 2021

**Citation:** Heidarzadeh, E., Haghi, M. R., (2021). *Analysis of Vitality of Urban Shopping Streets, Case Study: Nobahar Boulevard in Kermanshah*. Journal of Urban Social Geography, 8(2), 245-265. (In Persian)

DOI: [10.22103/JUSG.2021.2055](https://doi.org/10.22103/JUSG.2021.2055)

<sup>1</sup> Corresponding author at: Razi University, Kermanshah, Iran, P.C: 67144-14971. E-mail address: [mr.haghi@razi.ac.ir](mailto:mr.haghi@razi.ac.ir) (Haghi, M. R.).



## تحلیلی بر سرزندگی خیابان‌های تجاری شهری، نمونه مطالعه: بلوار نوبهار شهر کرمانشاه

احسان حیدرزاده<sup>a</sup>، محمدرضا حقی<sup>ب</sup>

<sup>a</sup> استادیار شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه خلیج فارس، بوشهر، ایران.

<sup>b</sup> استادیار شهرسازی، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران.

### مقاله پژوهشی

### چکیده

**تبیین موضوع:** در حال حاضر شهر کرمانشاه به عنوان بزرگترین شهر کُردنشین کشور و مرکز استان، در تحقق فضاهای شهری سرزنده ناموفق عمل نموده است. البته خیابان نوبهار جزو معدود فضاهای این شهر است که به سبب حضور پر جنب و جوش مردم، تا حدودی سرزنده قلمداد می‌شود. لذا پژوهش حاضر تلاش دارد با تحلیل وضعیت این خیابان، ضمن ارائه راهبردهایی پیشنهادی برای آن، راه را برای ارتقای سرزندگی سایر فضاهای شهری کرمانشاه، روشن و هموار نماید.

**روش:** پژوهش حاضر تحلیلی-تفسیری است. لذا ابتدا شاخص‌های سرزندگی از پژوهش‌های معتبر داخلی و خارجی استخراج شده و به صورت سؤالات پرسشنامه‌ای تنظیم شده‌اند. روایی سؤالات با دریافت نظر کارشناسان و پایایی با محاسبه آلفای کرونباخ (۰/۸۰۶) مورد بررسی و تأیید قرار گرفته است. جامعه آماری شامل کلیه شهروندان کرمانشاهی است که برای خرید یا تفریح به خیابان نوبهار مراجعه داشته‌اند. حجم نمونه نیز بر مبنای فرمول کوکران ۳۸۴ مورد بوده است که به تقریب ۴۰۰ در نظر گرفته شده است. همچنین نمونه‌گیری به صورت تصادفی ساده صورت پذیرفته است. تجزیه و تحلیل داده‌ها در نرم‌افزار SPSS و به کمک مدل‌های تحلیل عاملی و رگرسیون چندمتغیره خطی انجام گرفته است.

**یافته‌ها:** یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد حدود ۳۸ شاخص، نمایانگر سرزندگی یک خیابان تجاری شهری هستند که در قالب ۸ عامل شامل «پیاده‌مداری»، «فضایی برای ماندن»، «نشاطبخشی»، «راحتی خرید»، «دسترس پذیری»، «همه‌شمولی»، «انعطاف‌پذیری» و «خاطره‌انگیزی» دسته‌بندی می‌شوند. در این میان، دو عامل پیاده‌مداری و فضای برای ماندن بیشترین تأثیر را بر جلب رضایت مردم از سرزندگی یک خیابان تجاری دارند که باید مورد توجه برنامه‌ریزان و طراحان شهری قرار گیرد.

**نتایج:** اگرچه خیابان نوبهار در شهر کرمانشاه از سرزندگی نسبتاً مطلوبی برخوردار است اما نارضایتی مراجعه‌کنندگان در دو عامل «دسترس‌پذیری» و «همه‌شمولی» مشهود است. از همین رو، در انتهای مقاله، راهبردهایی برای ارتقاء این دو عامل ارائه شده است.

**کلیدواژه‌ها:** سرزندگی شهری، فضای شهری، خیابان سرزنده، کیفیت محیطی، شهر کرمانشاه.

انتشار آنلاین: ۱۴۰۰/۰۷/۰۱

پذیرش: ۱۴۰۰/۰۶/۲۸

بازنگری: ۱۴۰۰/۰۶/۲۳

دریافت: ۱۴۰۰/۰۱/۰۹

استناد: حیدرزاده، احسان؛ حقی، محمدرضا (۱۴۰۰). *تحلیلی بر سرزندگی خیابان‌های تجاری شهری، نمونه مطالعه بلوار نوبهار شهر کرمانشاه*. دوفصلنامه جغرافیای اجتماعی شهری، ۸ (۲)، ۲۶۵-۲۴۵.

DOI: [10.22103/JUSG.2021.2055](https://doi.org/10.22103/JUSG.2021.2055)

## مقدمه

فضاهای عمومی از زمان آگورای یونانی و فروم رومی یکی از دغدغه‌های اصلی برنامه‌ریزان شهری بوده است، تا در دوره مدرنیسم که توجه برنامه‌ریزی به جای توجه به نیازها و انتظارات عابران پیاده، بیشتر به خودروها معطوف گردید. در نتیجه شهرها بسیاری از کیفیت‌های قبلی موجود در شهرهای قدیمی را از دست داده و سرزندگی در بسیاری زمینه‌ها به دست فراموشی سپرده شد (Jalaladdini & Oktay, 2012: 664-665). همین مساله سبب گردید امروزه به عامل سرزندگی نسبت به دیگر عوامل جامعه‌شناختی توجه ویژه شود. این امر به سبب انتظارات و توقعاتی است که بلافاصله بعد از مطرح شدن نام فضای شهری در اذهان شهروندان شکل می‌گیرد. در واقع، یکی از برجسته‌ترین توقعاتی که افراد از فضاهای شهری دارند، پویایی و نشاط آن فضاهاست که در قالب مفهوم سرزندگی شهری معنا می‌شود (ذاکر حقیقی، ۱۳۹۸: ۵). می‌توان گفت سرزندگی یکی از نیازهای اساسی شهرواست که با توسعه روند شهرنشینی و آسیب‌های اجتماعی، اهمیت آن روزبه‌روز بیشتر می‌شود (قربان‌پور و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۰۶). اگر ساکنان شهری خودشان را در یک شهر سرزنده بیابند، برداشت آن‌ها از مکان ارزشمند است. در واقع، سرزندگی شهری یک عنصر کلیدی برای دستیابی به کیفیت زندگی شهری است (Nogueira Lopes & Camanho, 2013: 753).

درک سرزندگی شهری برای نظارت بر سلامت شهری، توسعه شهری فشرده، رشد خلاق شهری و شهرنشینی مردم‌گرا، ضروری است (Fang et al., 2021: 2). توجه به این مسأله بویژه برای کلانشهرها که ذهنیت مردم نسبت به فضاهای شهری، شلوغی، ترافیک، آلودگی و هرج‌ومرج است از اهمیت دوچندان برخوردار است. همین مسأله سبب شد تا در پژوهش حاضر به تحلیل و ارزیابی سرزندگی یکی از خیابان‌های تجاری-تفریحی شهر کرمانشاه پرداخته شود. اگرچه شهر کرمانشاه به عنوان یکی از کلانشهرهای کشور از سبقت تاریخی و فرهنگی بالایی برخوردار است اما فضاهای شهری مناسبی در آن دیده نمی‌شود. از همین رو، به نظر می‌رسد ارتقای کمی و کیفی سرزندگی فضاهای شهری در کرمانشاه می‌تواند به افزایش تعاملات جمعی، ارتقای احساس امنیت و آرامش عابران پیاده منجر گردد. در این میان، خیابان نوبهار را می‌توان از جمله معدود فضاهای شهری باکیفیت در شهر کرمانشاه دانست که پژوهش حاضر تلاش دارد وضعیت سرزندگی آن را مورد ارزیابی قرار دهد. ارزیابی سرزندگی خیابان نوبهار می‌تواند کاستی‌های آن را مشخص نماید و مسیر را برای ارائه راهبردهای مناسب هموار سازد. حرکت به سمت ارتقای سرزندگی خیابان نوبهار (به مثابه یک فضای شهری) نه تنها احساس بهتری به عابران پیاده می‌بخشد بلکه به جذب بیشتر مردم، افزایش تنوع طیف‌های مختلف مراجعه‌کننده، رونق فعالیت‌های تجاری و توسعه فعالیت‌های اقتصادی و تفریحی مکمل خواهد انجامید.

ارتقای سرزندگی خیابان نوبهار را نباید تنها در قالب یک پروژه موضعی تصور نمود بلکه موفقیت این خیابان موجب شکل‌گیری جریانی خواهد شد که مردم، مسئولین و سایر ذی‌نفعان را برای سازماندهی اقدامات مشابه در دیگر خیابان‌های شهر ترغیب می‌کند. در مقابل، بی‌توجهی و کم‌اهمیت جلوه دادن موضوع ارتقاء سرزندگی خیابان نوبهار و عدم تدوین برنامه‌ای منسجم و آینده‌نگرانه برای آن، موجب خواهد شد به مرور برخی کیفیات خیابان افول پیدا کند و در نهایت با کاهش حضور و ماندگاری مردم در این فضا، تک‌جنسیتی شدن و کاهش احساس امنیت عابران، ارزش‌های پیشین خود را نیز از دست بدهد.

بر این اساس، مهمترین سؤالات پژوهش حاضر عبارتند از:

- شاخص‌های ارزیابی و تحلیل سرزندگی خیابان‌های شهری چه هستند؟
- کدام عوامل بیشترین تأثیر را بر سرزندگی خیابان نوبهار داشته‌اند؟
- نقاط ضعف خیابان نوبهار از نظر سرزندگی چه هستند و چه راهبردهایی برای ارتقاء سرزندگی آن پیشنهاد می‌شوند؟

## پیشینه نظری

مفهوم سرزندگی شهری که می‌توان آن را احساسی از لذت و اطمینان خاطر در انسان که متأثر از جنب‌وجوش و فعالیت است (پاکزاد، ۱۳۹۸: ۴۸) معرفی کرد، توسط جین جیکوبز در کتاب «مرگ و زندگی شهرهای آمریکایی» پیشنهاد شد و غالباً به عنوان قدرت و انرژی پنهان درون یک شهر و همچنین به عنوان هدف طراحی شهری خوب، در نظر گرفته می‌شود (Liu et al, 2019: 1). به عنوان یک هدف اصلی طراحی شهری، ارتقای سرزندگی شهری از یک دیدگاه ریخت‌شناسانه در بسیاری از تئوری‌های طراحانه بحث شده است. در این مباحثات، قابلیت دسترسی خیابان، تراکم و گونه‌شناسی و تنوع ساختمان‌ها، به طرز گسترده‌ای به عنوان زیربناهای مهم کالبدی سرزندگی شهری برجسته شده‌اند. دیدگاه جیکوبز در سال ۱۹۶۱ تحت عنوان «تمرکز متراکم مردم» هم به قابلیت دسترسی خیابان و هم به تراکم ساختمانی اشاره دارد. بلوک‌های کوچک موجب ایجاد یک قلمرو عمومی نفوذپذیر می‌شوند که به بهبود قابلیت دسترسی و ایجاد فضا برای تعاملات و فعالیت‌ها می‌انجامد. اختلاط کاربری و ساختمان‌های با قدمت و کیفیت متفاوت، بازتاب ترکیب عملکردی در بلوک‌های خیابانی هستند. مونته‌گمری در سال ۱۹۹۸ بر اهمیت «شدت توسعه» به عنوان یک محرک زندگی شهری سرزنده تأکید دارد. وی با برجسته کردن قابلیت انطباق، مقیاس انسانی، بلوک‌های شهری و نفوذپذیری در مطالعاتش، بیان کرد که گونه‌شناسی‌های بلوکی و یا خطی، منجر به ایجاد تعامل بین ساختمان‌ها و فعالیت‌های خیابانی می‌شوند. اصول دیگر او در ارتباط با ریزدانی، ارتباط با خیابان و اختلاط کاربری نیز به اهمیت قابلیت دسترسی و تنوع عملکردی اشاره دارند. به همین ترتیب یان گل در سال ۱۹۷۱ نیز به سطوح بالای قابلیت دسترسی و تراکم در مطالعاتش در مورد کهنه‌هاگ اشاره کرد. پیشنهادات مشابهی نیز در خطوط راهنمای نوشهرگرایی مشاهده می‌شود که اصولی چون خیابان‌های پیاده‌مدار، تراکم مناسب و اختلاط کاربری را برجسته می‌سازد (Ye et al, 2018: 3).

می‌توان گفت سرزندگی به شمار افراد داخل و اطراف خیابان (جریان‌های پیاده)، در اوقات گوناگون روز و شب اشاره دارد. همچنین شمار رخدادهای فرهنگی و جشن‌ها در طول سال، وجود یک زندگی خیابانی فعال و به طور کلی میزانی که یک مکان احساس زنده بودن دارد. قطعاً می‌توان با برنامه‌ریزی رخدادهای و فعالیت‌هایی که در خیابان به وقوع می‌پیوندد، در اوقاتی از روز به ایجاد سرزندگی پرداخت، اگر چه در درازمدت سرزندگی شهری می‌تواند در جایی حاصل شود که تنوع پیچیده‌ای از کاربری زمین اولیه و فعالیت (اقتصادی بزرگ) وجود دارد (Montgomery, 1998: 97-98). سه بعد اصلی در مدلسازی سرزندگی شهری نقش دارند که در تعامل با هم هستند. این سه بعد عبارتند از محیط ساخته شده، فعالیت‌های انسانی، تعامل انسان-محیط. در ارتباط با محیط ساخته شده شاخص‌ها عبارتند از تنوع در سن و کیفیت ساختمان‌ها، وجود بلوک‌های با سایز کوچک و اختلاط کاربری، در ارتباط با فعالیت‌های انسانی شاخص‌ها عبارتند از سکونتگاه‌های متراکم و عملکردهای متنوع و در بعد تعامل انسان-محیط شاخص‌ها عبارتند از دسترسی به زیرساخت‌ها و دسترسی به شبکه حمل‌ونقلی (Yue et al, 2019: 4).

برای ساختن یک محیط شهری سرزنده، ماهیت آن پیچیدگی استفاده از پیاده‌رو است که با چشمان ناظری که امنیت خیابان‌ها و آزادی شهر را تأمین می‌کنند، مراقبت می‌شود. اگر چه مطالعات قبلی در مورد سرزندگی شهری، تعدادی از عوامل کالبدی و اجتماعی را در نظر می‌گیرند. به عنوان مثال سیاست جلوگیری از پارک خودرو، قابلیت دسترسی به خرده‌فروشی‌ها و حمل‌ونقل، محرومیت اجتماعی اقتصادی محله، تعامل زیبایی‌شناختی، رفاهی و اجتماعی، پیاده‌مداری شهرها، محیط مصنوع و محیط طبیعی، عوامل اصلی هستند که مورد بررسی قرار گرفته‌اند. این واقعیات توجه بیشتری را به تنوع محیط‌های ساخته شده معطوف می‌دارند (Kang et al, 2020: 3). با توجه به این دیدگاه‌ها، حضور مداوم مردم در خیابان‌ها و پیاده‌روها تعامل اجتماعی را تسهیل می‌کند. بیشتر محیط‌های پیاده‌روی با برخی از موارد کالبدی رایج مانند قابلیت جابه‌جایی، قابلیت دسترسی، امنیت و فشردگی مشخص می‌شوند. یکی دیگر از ویژگی‌های مهم کالبدی که به نظر

می‌رسد تأثیر زیادی در قابلیت پیاده‌روی و سرزندگی شهری دارد، پیکربندی شبکه‌های عابر پیاده و حضور چند لایه سیستم‌های گردش هوا است (Geraldine et al, 2018: 1). عوامل تأثیرگذار بر سرزندگی اساساً شامل تراکم جمعیتی، تراکم ساختمانی، تراکم عملکردی، اختلاط کاربری زمین، فضای باز، معماری‌های با قدمت و الگوهای متفاوت، دسترس-پذیری، پیاده‌مداری و پیوستگی خیابان‌ها است (Zhang et al, 2020: 5).

توجه گسترده به موضوع سرزندگی از سوی نظریه‌پردازان غربی در دوران پسامدرن در پاسخ به گرایش‌هایی ایجاد شد که تعاملات اجتماعی را نفی و شهروند را منزوی می‌نمود. مروری بر ادبیات موضوع سرزندگی بیانگر آن است که جهت‌گیری نظریات فوق به سمت موارد زیر می‌رود: ۱- مطرح شدن مفهوم فضای سرزنده برای تمام ساعات و برخوردار از فعالیت ممتد شبانه‌روزی، شهرها را به سمت زندگی شبانه سوق داده است و مفاهیمی چون شهر ۲۴ ساعته در ادبیات شهری جایگاه جدیدی باز کرده است. این در حالی است که در فرهنگ سنتی فضا و زندگی شبانه هنوز مذموم به شمار می‌آید و با در نظر داشتن دغدغه‌های امنیتی مربوط به این موضوع، نوعی مقابله برای ترویج این سبک زندگی به چشم می‌خورد. ۲- از آنجایی که انسان‌ها یکی از عوامل سرزندگی فضای شهری هستند، مطرح شدن مفاهیمی چون فضاهای دوستدار زنان، خواستار دوری از نگاه تک‌جنسیتی و حضور هر چه بیشتر زنان در فضا به منظور سرزنده نمودن آن است. ۳- تنوع استفاده از سرزندگی در حوزه‌های مختلف مسائل شهری و ابعاد گوناگون مطالعات شهری، بیشتر شده است. مثلاً سرزندگی فرهنگی یکی از این ابعاد است. ۴- تأکید به ماهیت خاص هر فضا به منظور سرزنده نمودن آن و تزریق میزان سرزندگی لازم، نوعی طبقه‌بندی «سرزندگی برای فضاهای مختلف» را ایجاد نموده است. مثلاً تفاوت‌های یک فضای محلی با یک فضای شهری باید به رسمیت شناخته شود. در یک فضای محلی سرزندگی تا حدی مطلوب است که محل احساس امنیت، آرامش و دنجی نشود. در هر مکان باید مراقب دیالکتیک میان آرامش و سرزندگی و توجه کافی به آن بود. این در حالی است که نظریات پیشین سرزندگی فضاها را به طور کلی و فارغ از معنای خاص آن‌ها بحث می‌کرد.

### انواع سرزندگی

با مروری بر متون اسنادی، انواع سرزندگی مرتبط با مطالعات شهری را می‌توان به شرح زیر دسته‌بندی نمود:

**سرزندگی محیطی:** دو جنبه را در برمی‌گیرد؛ اول پایداری اکولوژیکی که با متغیرهایی نظیر آلودگی هوا و صوت، دفع مواد زائد و فاضلاب، شلوغی ترافیکی و فضاهای سبز سنجیده می‌شود و جنبه دوم، جنبه‌های طراحی‌شده است که متغیرهایی مانند خوانایی، حس مکان، تمایز معمارانه، اتصال و ارتباط بخش‌های مختلف شهر، روشنایی و امنیت و دوستانه بودن محیط را شامل می‌شود (Landry, 2000). برخی از مؤلفه‌های سرزندگی محیطی عبارتند از ملاحظات زیبایی‌شناسانه و اهمیت به محیط کالبدی (فیضی و بصیری، ۱۳۹۹: ۲۵).

**سرزندگی اقتصادی:** با متغیرهای سطوح اشتغال، درآمد خالص و استانداردهای زندگی مردم در یک منطقه تحت بررسی، شمار سالیانه گردشگران، عملکرد خرده‌فروشی‌ها و ارزش زمین و دارایی مورد ارزیابی قرار می‌گیرد (Landry, 2000). برخی از مؤلفه‌های سرزندگی اقتصادی عبارتند از نزدیکی به محل کار و دسترسی به خدمات مورد نیاز خانواده (فیضی و بصیری، ۱۳۹۹: ۲۵). سرزندگی اقتصادی به معنای آن است که توسعه اقتصادی یک منطقه پایدار می‌باشد و یک توسعه باثبات است و با شاخص‌هایی چون مزیت اقتصادی، منابع انسانی، قوانین دولتی، کیفیت زندگی ساکنین، نوآوری در فناوری، باز بودن به جهان خارج و ... در ارتباط است (Wu, 2020: 219-220).

**سرزندگی اجتماعی:** با متغیرهای سطوح فعالیت‌ها و تعاملات اجتماعی و ماهیت ارتباطات اجتماعی سنجیده می‌شود. سطوح پایین محرومیت، پیوستگی اجتماعی قوی، ارتباطات خوب و پویایی میان لایه‌های اجتماعی، روحیه جمعی و غرور مدنی، از دیگر شاخص‌های سرزندگی اجتماعی هستند (Landry, 2000). مؤلفه‌های سرزندگی اجتماعی عبارتند از سلامت

جسمی و روانی، رابطه بین مردم و رویدادها، امکان حرکت و جابه‌جایی و طراحی برای همه سنین (فیضی و بصیری، ۱۳۹۹: ۲۵).

**سرزندگی فرهنگی:** دربرگیرنده بقا، احترام و تجلیل از شهر و مردمانش، هویت، خاطرات، سنت، جشن‌های اجتماعی، تولید، توزیع و مصرف محصولات دست‌ساخت و نشانه‌هایی است که بیانگر ماهیت متمایز شهر است (Landry, 2000). سرزندگی فرهنگی ناظر به شواهد ایجاد، اشاعه، اعتبارسنجی و حمایت از هنر و فرهنگ به عنوان یک بعد زندگی روزمره در جوامع می‌باشد. این موضوع طیف وسیعی از دارایی‌ها و فعالیت‌های فرهنگی مردم را شامل می‌شود که در سراسر کشور به عنوان آثار قابل توجه ثبت می‌شوند و همچنین مشارکت فرهنگی افراد را در بر می‌گیرد (Jackson et al, 2006: 4). مؤلفه‌های سرزندگی فرهنگی عبارتند از غنای روحانی و فرهنگی و حفظ نشانه‌های تاریخی (فیضی و بصیری، ۱۳۹۹: ۲۵).

### خیابان تجاری شهری

خیابان مکانی است که مردم در آن به خرید، فروش و لذت بردن از فعالیت تجاری می‌پردازند. خیابان نقش مهمی را در تنوع استفاده از فعالیت‌های تجاری ایفا می‌کند. تنوع مغازه‌ها و کیفیت کالاها نقش مهمی را در استفاده مردم از یک خیابان دارند (Sami Al-obeidy & Shamsuddin, 2015: 193). خیابان به عنوان یک فضای محصور شده تعریف می‌شود که مردم در آن از میان ساختمان‌ها، درختان، دیوارها یا هر ترکیبی از این عناصر، حرکت می‌کنند. اصولاً خیابان‌ها دارای محصوریت و مقیاس انسانی می‌باشند. فعالیت‌های موجود در خیابان یا غیررسمی هستند (همچون دکه‌ها) و یا فعالیت‌های رسمی هستند که معمولاً درون ساختمان‌ها قرار می‌گیرند (Ja'afar et al, 2012: 645). خیابان‌های اصلی به طور ویژه به عنوان مرکز مبادلات اجتماعی و اقتصادی شهرها شناخته می‌شوند. آن‌ها معمولاً شامل طیف گسترده‌ای از خرده‌فروشی‌های کوچک هستند و دسترسی آسان عابران پیاده به کالاها و خدمات روزمره را تضمین می‌کنند. فعالیت خرید کردن در خیابان‌های اصلی، آن‌ها را به فضاهای عمومی پر جنب‌وجوش و پویا تبدیل می‌کند. از دهه ۱۹۷۰، مراکز خرید بزرگ تجاری به رقیب قدرتمندی برای مغازه‌های تجاری کوچک در مراکز شهرها، تبدیل شده و نقش آن‌ها را کم‌رنگ کرده‌اند. با توجه به افزایش مالکیت خودرو و الگوهای در حال تغییر مبادلات اجتماعی - اقتصادی از طریق خرید آنلاین و یا ترجیح به خرید از مجتمع‌های تجاری بزرگ، خیابان‌های اصلی رونق خود را از دست داده‌اند (Istrate et al, 2020: 2-3). خیابان‌ها فضاهایی هستند که در آنها شهرها نفس می‌کشند. همانطور که وایت یادآور می‌شود، خیابان جریان زندگی شهر است، جایی که ما با یکدیگر دیدار می‌کنیم. در اواخر دهه ۱۹۵۰ دو رویکرد متضاد به توسعه خیابان پیشنهاد شد. رویکرد اول با افزایش ظرفیت خیابان‌ها برای پذیرش سریع جمعیت و وسایل نقلیه مرتبط بود. رویکرد دوم ایجاد خیابان‌های متنوع بود که قادر به پذیرش گزینه‌های گوناگون حمل‌ونقل و افزایش نقش پیاده به جای ماشین بودند. اخیراً روند جهانی به سمت ایجاد خیابان‌های سرزنده‌ای است که به نیازهای پایه از قبیل غذا، امنیت، زیبایی، حس تعلق و حس مکان پاسخ می‌دهند و مردم را تشویق به ماندن برای زمان طولانی‌تر در فضا می‌کنند (Ghazi & Radi Abaas, 2019: 1).

خیابان‌های شهری سرشار از رویدادهای متعدد و متنوع‌اند و شهروندان به دلایل گوناگون و در ساعات مختلف در آن حضور می‌یابند. رجوع به مراکز مهم فعالیتی خرید، تماشای مغازه‌ها، پرسه زدن و گردش، دیدن دیگران و دیده شدن توسط آن‌ها، همه و همه خیابان شهری را تبدیل به فضایی متراکم از انواع رویدادهای جمعی و فردی برای شهروندان نموده است. خیابان‌های شهری در تصویر ذهنی شهروندان بیش از هر چیزی یک مکان متراکم از رویدادها و فرصت‌های متنوع زندگی شهری است. خیابان‌های شهری مملو از خاطرات، نیازها و سلاقی شهروندان بوده و گویای نوع زندگی، طرز تفکر، سطح اقتصادی، نوع روابط اجتماعی و سایر اشتراکات ذهنی و عینی شهروندان در مقیاس شهر می‌باشد. توقعات موردی از خیابان شهری عبارتند از سرزندگی، انعطاف، خاطره‌انگیزی و ایمنی. در راستای ارتقای سرزندگی خیابان، ایجاد تنوع در عملکردهای یک خیابان، یک گام اساسی است. این تنوع در کاربری‌های همجوار باعث جذب گروه‌های مختلف سنی

می‌شود که فضا را سرزنده‌تر می‌کند. باید اجازه قرارداد ملزمان و سایبان در عرصه مسیر داده شود. در نظر گرفتن ایستگاه‌های اتوبوس مختلف و متناسب با شخصیت خیابان، ضروری است. عرصه پیاده‌رو خیابان شهری باید قابلیت بروز انواع فعالیت‌های شهری را داشته باشد. تداوم رویدادهای بدنه به داخل فضا، نقش بسیار مهمی در ایجاد محیطی سرزنده دارد. متنوع نمودن سکناس‌های خیابان شهری از یکنواختی و کسالت آن جلوگیری می‌نماید. استفاده از رواق و یا مسقف نمودن بخشی از مسیر، قرارگاه‌های رفتاری خاصی به دست می‌دهد. یکی از نکات اساسی در ایجاد سرزندگی خیابان ایجاد امنیت در آن است و خیابان باید امکان حضور شهروند را در هر ساعت و شرایطی فراهم آورد (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۱۳۵-۱۴۳). با توصیفات که مطرح شد می‌توان ادعا نمود بخشی از موفقیت خیابان‌های تجاری معطوف به میزان سرزندگی آنهاست. خیابان‌های تجاری اگر از سرزندگی اجتماعی و محیطی برخوردار باشند بسیار محتمل خواهد بود که از سرزندگی اقتصادی نیز بهره‌مند شوند. از همین روست که امروزه بسیاری از شهرها بویژه شهرهای گردشگرپذیر تمام تلاش خود را برای هرچه سرزنده‌تر جلوه‌دادن فضاهای مختلف شهر از جمله خیابان‌ها و مراکز تجاری متمرکز نموده‌اند. نمونه بارز چنین نگرشی را می‌توان در پروژه‌های پیاده‌راه‌سازی خیابان‌های تجاری مشاهده کرد که مدیران و برنامه‌ریزان شهری برای ارتقای سرزندگی اجتماعی، اقتصادی و محیطی خیابان، حذف ترافیک سواره و تعبیه ملزمان‌ها و تجهیزات مورد نیاز عابران پیاده را در دستور کار خود قرار می‌دهند.

### پیشینه عملی

مطابق پژوهش ایسیکلار (۲۰۱۷)، شهرهایی که دارای معیارهای مدنظر لینچ و جیکوبز هستند از سرزندگی خوبی برخوردارند. به طور کلی کیفیت‌هایی که سرزندگی شهرها را افزایش می‌دهند عبارتند از: تعاملات اجتماعی، حس امنیت شخصی، تعلق فردی نسبت به فضا، تأمین نیازهای مختلف در محلات شهر، استفاده فعال از فضاهای باز، نیمه‌باز و بسته‌ای که در آن فرد می‌تواند نیازهای فردی و اجتماعی خود را ارضا کند، قابلیت تغییر واحدها با توجه به نیازهای زمان، فراهم کردن معیار زیبایی‌شناختی که نیازهای بصری را ارضا می‌کند، قابلیت دسترسی شهروندان به شبکه‌های اجتماعی.

پارکر و همکاران (۲۰۱۷)، به دنبال ارزیابی تأثیرات پروژه "HSUK2020" در بریتانیا می‌باشند. در این پژوهش لیستی از ۲۰۱ عامل تأثیرگذار بر سرزندگی شهری تدوین شده است و با استفاده از تکنیک دلفی (نظرات گروه کارشناسان)، ۲۵ اولویت اول سرزندگی محدوده مشخص شده‌اند. برخی از عوامل اولویت‌دار سرزندگی عبارتند از: ساعات فعالیت، ارتقای کیفیت ظاهر بصری محدوده، پاسخگویی دامنه و کیفیت کالاها به نیازهای افراد، برخورداری از امکانات الزامی همچون وجود پارکینگ، مکان‌هایی برای نشستن و توالی عمومی، وجود یک محرک مانند فروشگاه و یا حمل‌ونقل بزرگ، تنوع و چند عملکردی بودن خیابان، قابلیت پیاده‌مداری مرکز، وجود فعالیت‌های سرگرمی و اوقات فراغت، قابلیت دسترسی به مکان، راحتی خرید، امنیت و ایمنی، سازگاری و انعطاف‌پذیری خیابان.

لی‌یو و همکاران (۲۰۲۰)، در پژوهشی اقدام به ساخت یک رابطه نگاشتی بین انواع مختلف فعالیت‌های شهری و جنبه‌های مختلف سرزندگی از جمله اجتماعی و اقتصادی می‌کنند. نتایج نشان می‌دهد که الگوی فضایی و عوامل محرکه سرزندگی شهری در هر دو جنبه‌ی اقتصادی و اجتماعی بیش از حد در فضا ناهمگن است.

در پژوهش ژیا و همکاران (۲۰۲۰)، سرزندگی شهری به عنوان شدت (ازدیاد و تنوع) فعالیت‌های اجتماعی-اقتصادی تعریف شده است. در این پژوهش برای اندازه‌گیری سرزندگی در روز از وجود مشاغل کوچک مربوط به پذیرایی و برای اندازه‌گیری سرزندگی در شب از نورپردازی (روشنایی) شبانه بهره برده است. توسعه با تراکم بالا (افزایش تراکم ساخت و ساز)، اختلاط کاربری و مناسب بودن محیط برای فعالیت پیاده‌روی، از دیگر شاخص‌های سرزندگی معرفی شده‌اند.

سعیدی و همکاران (۱۳۹۹)، در پژوهشی به دنبال کشف عواملی هستند که به صورت زیربنایی و بنیادی بر سرزندگی فضای عمومی مؤثر هستند. در این راستا، داده‌های مورد نیاز بر مبنای شاخص‌های مستخرج از ادبیات علمی موضوع و با استفاده از پرسشنامه در محدوده چهارراه ولیعصر تهران، گردآوری شده و با استفاده از روش تحلیل عاملی اکتشافی بررسی شدند. پس از محاسبه ماتریس‌های مختلف، تفسیر و نامگذاری عوامل بنیادی صورت گرفته است. پنج عامل شامل: ۱- کیفیت‌های محیطی کارکردی-فضایی ۲- هنجارهای اجتماعی و زمینه‌های لازم برای جامعه‌پذیری (اجتماعی شدن) ۳- درآمد مناسب و رونق فعالیت‌های اقتصادی ۴- حالت روان، علایق و روحیه فردی ۵- نحوه ادراک و برهم‌کنش دوستانه شهروندان باهم، بر سرزندگی فضای عمومی مؤثر هستند.

خراسانی‌زاده و همکاران (۱۳۹۹)، به بررسی عوامل مؤثر بر سرزندگی در فضاهای عمومی شهری از دیدگاه شهروندان و گردشگران در مناطق شهری ۱، ۳، ۵ و ۶ اصفهان پرداخته‌اند. به منظور اندازه‌گیری عوامل مؤثر در سرزندگی از مفاهیم امنیت، هویت و جذابیت کالبدی به عنوان متغیر وابسته و شاخص سرزندگی به عنوان متغیر مستقل استفاده گردیده است. مطابق با نتایج، امنیت، هویت و جذابیت کالبدی دارای تأثیر معناداری بر سرزندگی می‌باشند.

طهماسبی و همکاران (۱۳۹۹)، در پژوهشی به دنبال ارزیابی و تحلیل معیارهای سرزندگی شهری در خیابان ولیعصر تهران هستند. در این راستا، با انتخاب روش تحقیق ترکیبی و مصاحبه با شهروندان، ۷ مؤلفه‌ی کلیدی سرزندگی شهری شامل: فراگیری، اجتماع‌پذیری، آسایش، امنیت، کاربری، دسترس‌پذیری و حس مکان مورد ارزیابی قرار گرفت. بر اساس نتایج، در نگاه کاربران خیابان ولیعصر، مهمترین متغیرهای اثرگذار بر سرزندگی این خیابان، اغلب جزو متغیرهای غیرکالبدی هستند که از میان آنها حضور زنان در فضای خیابان، امکان پرسه‌زنی، اولویت پیاده بر سواره، تنوع در پوشش و رفتار و وجود امنیت اهمیت بیشتری نسبت به سایر معیارها دارند.

مرور پژوهش‌های انجام گرفته پیرامون موضوع سرزندگی فضاهای شهری نشان می‌دهد توجه به این موضوع به ویژه در سال‌های اخیر بیشتر شده است. اما پژوهش حاضر از چند وجه نسبت به مطالعات پیشین متمایز است. نخست آنکه در این پژوهش سعی گردیده است با بهره‌گیری از مطالعات قبل، طیفی وسیع‌تر از شاخص‌های سرزندگی شناسایی و در نمونه مورد مطالعه مورد ارزیابی قرار گیرند (این متغیرها در جدول (۱) به طور مستند مشخص شده‌اند). دوم آنکه نگاه به موضوع سرزندگی تک‌بعدی نبوده و شاخص‌ها ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، کالبدی، ترافیکی و ... را در بر گرفته‌اند. مسأله سوم به روش‌شناسی پژوهش حاضر بر می‌گردد که ذهنی و برگرفته از نظرات مردم (به عنوان ذی‌نفعان اصلی) است. در واقع به سبب استفاده از مدل ترکیبی تحلیل عاملی و رگرسیون چندمتغیره، تحلیل صورت گرفته ماهیت استقرایی و از پایین به بالا دارد. به عبارت دیگر، خلاصه‌سازی و دسته‌بندی متغیرها، شناسایی نقاط قوت و ضعف محدوده و نهایتاً راهبردهای پیشنهادی از بطن نظرات مردم بدست آمده‌اند و سلايق کارشناسی هیچ دخل و تصرفی در نتایج نداشته است. مسأله چهارم کاربست مدل تحلیل عاملی است که بر طبق آزمون‌های آماری و منطق‌های ریاضی، روابط پنهان میان متغیرها را سنجیده و آنها را با توجه به تشابهات و ارتباطات درونی‌شان، در قالب عواملی کلی‌تر دسته‌بندی می‌کند. مسأله پنجم به کاربست مدل رگرسیون چندمتغیره خطی بر می‌گردد که وزن و تأثیر عوامل مختلف را در تحقق سرزندگی خیابان مورد مطالعه با دقتی قابل قبول مشخص می‌نماید و راه را برای تدوین راهبردهای متناسب با ضعف‌های موجود هموار می‌سازد. اگرچه پژوهش‌های پیشین، برخی از موارد ذکر شده را مدنظر داشته‌اند اما کاربست تمام این موارد به طور یکجا و یکپارچه در مقاله حاضر، پیش‌تر رخ نداده و لذا به نظر می‌رسد نتایج قابل‌انگاتری از پژوهش حاضر استنتاج شود.

## داده‌ها و روش‌شناسی

در پژوهش حاضر، نخست از طریق مروری بر متون معتبر داخلی و خارجی، شاخص‌های سرزندگی خیابان‌های شهری استخراج گردیده است. از آنجا که سرزندگی فضاهای شهری متأثر از ابعاد مختلف کالبدی، اجتماعی، اقتصادی، زیست



محیطی و ... است، لذا برای سنجش آن نیاز به شناسایی گستره جامعی از شاخص‌های مرتبط با آن است. از همین‌رو، پس از تدوین مبانی نظری و گردآوری پیشینه پژوهش، اقدام به خلاصه‌سازی و مستندسازی شاخص‌ها در قالب جدول (۱) شده است. لازم به ذکر است مستندسازی و گزینش شاخص‌ها با در نظر گرفتن مواردی همچون «تواتر استفاده از شاخص در مقالات»، «همپوشانی حداقلی با سایر شاخص‌ها»، «قابلیت ارزیابی ذهنی و کیفی توسط مردم» و «تطابق با شرایط فرهنگی و بومی ایران» انجام پذیرفته است.

جدول ۱- مستندسازی شاخص‌های سرزندگی فضاهای شهری

منابع										معیارها (Criteria)	
A	B	C	D	E	F	G	H	I			
*	*	*	*	*	*		*	*	*	نورپردازی محیط	C <sub>1</sub>
*	*	*	*		*	*	*	*	*	کیفیت و مطلوبیت پیاده‌روها	C <sub>2</sub>
*	*	*	*	*		*	*	*	*	تنوع و تراکم کاربری‌ها و خدمات	C <sub>3</sub>
*	*	*	*			*	*	*	*	سهولت دسترسی سواره به خیابان	C <sub>4</sub>
*	*	*	*			*	*	*	*	سهولت دسترسی کافی به پارکینگ و جای پارک خودرو	C <sub>5</sub>
*	*	*	*			*	*	*	*	سهولت دسترسی به وسایل نقلیه عمومی	C <sub>6</sub>
	*	*	*	*		*				وجود ابنیه خاص و نشانه‌های شهری	C <sub>7</sub>
*	*	*	*	*			*	*	*	ایمنی و عدم خطر جانی بویژه از طرف اتومبیل‌ها	C <sub>8</sub>
*	*	*	*	*			*	*	*	برپایی مراسم و وقوع رویدادهای متنوع خیابانی	C <sub>9</sub>
*	*	*	*	*			*	*	*	میلان و اثاثیه شهری بویژه محل نشستن	C <sub>10</sub>
	*	*	*	*				*	*	فضای سبز، گیاهان، آبنا و ...	C <sub>11</sub>
	*	*	*	*			*	*	*	امنیت اجتماعی	C <sub>12</sub>
	*	*	*	*			*	*	*	فعالیت‌های خرده فروشی بویژه اغذیه فروشی و کافی شاپ	C <sub>13</sub>
			*	*	*	*				تراکم جمعیت و شلوغی	C <sub>14</sub>
*	*	*	*			*	*			تنوع و کیفیت نمای ساختمان‌ها	C <sub>15</sub>
*	*	*	*	*						فعالیت دستفروشان	C <sub>16</sub>
*	*	*	*	*						ارائه خدمات و کالاهای سنتی و بومی	C <sub>17</sub>
	*	*	*	*				*	*	کیفیت و تنوع رنگ در محیط	C <sub>18</sub>
*			*	*						تنوع رفتاری و استفاده‌های گوناگون از محیط	C <sub>19</sub>
*		*	*	*			*	*	*	کیفیت و میزان فعالیت‌های شبانه	C <sub>20</sub>
		*	*	*		*	*			پراکنش و توزیع مناسب کاربری‌ها	C <sub>21</sub>
*			*	*			*	*	*	حضور افراد کهنسال و گروه‌های ناتوان جسمی حرکتی	C <sub>22</sub>
*	*			*						آسایش اقلیمی	C <sub>23</sub>
		*	*	*				*	*	قرارگاه‌ها، پاتوق‌ها و فضاهای تعامل جمعی	C <sub>24</sub>
*	*			*				*	*	فرهنگ و احترام متقابل کاربران	C <sub>25</sub>
*		*	*	*						رؤیت‌پذیری و دید بصری به فضا و نشانه‌ها	C <sub>26</sub>
	*		*	*				*	*	وضعیت تابلوها و علائم	C <sub>27</sub>
*		*								ابعاد و مقیاس انسانی فضا	C <sub>28</sub>
*			*				*	*	*	سازگاری کاربری‌ها و فعالیت‌ها	C <sub>29</sub>
*			*							حضورپذیری زنان و کودکان	C <sub>30</sub>
		*	*				*	*	*	سهولت و تعداد دسترسی برای پیاده و دوچرخه	C <sub>31</sub>
*			*							تنوع وضع اقتصادی کاربران	C <sub>32</sub>
			*				*	*	*	اولویت پیاده بر سواره	C <sub>33</sub>
			*				*	*	*	دسترسی به سرویس بهداشتی و کیفیت آن	C <sub>34</sub>
*							*	*	*	ارتباط و همپوندی با محیط پیرامون و محلات	C <sub>35</sub>
			*					*	*	پاکیزگی محیط و عدم آلودگی	C <sub>36</sub>
*							*	*	*	خوانایی و سهولت مسیریابی	C <sub>37</sub>
*							*	*	*	به صرفه بودن قیمت کالاها و خدمات عرضه شده	C <sub>38</sub>

منابع:

A: سعیدی و همکاران، ۱۳۹۹

B: خستو و سعیدی رضوانی، ۱۳۸۹

C: حبیبی و همکاران، ۱۳۹۵

D: طهماسبی و همکاران، ۱۳۹۹

E: خراسانی‌زاده و همکاران، ۱۳۹۹

F: Xia et al., 2020

G: Zhang et al., 2020

H: Parker et al., 2017

I: Zang Zarin et al., 2015

در ادامه، شاخص‌ها به صورت سوالات پرسشنامه‌ای تنظیم شده و روایی و پایایی آن مورد بررسی قرار گرفته است. روایی سوالات از طریق دریافت نظر ۱۵ کارشناس کنترل گردیده و پایایی نیز با توجه به مقدار آزمون آلفای کرونباخ (۰/۸۰۶) برای ۳۰ پرسشنامه آزمایشی مورد تأیید قرار گرفته است. با توجه به اینکه خیابان نوبهار به عنوان محدوده مورد مطالعه انتخاب شده است و از آنجا مردم کرمانشاه برای خرید یا تفریح در بازه‌های زمانی مختلف به این خیابان مراجعه می‌کنند، لذا جامعه آماری پژوهش کلیه شهروندان کرمانشاهی هستند که جمعیتی حدوداً یک میلیون نفری را شامل می‌شود. به منظور برآورد حجم نمونه از فرمول کوکران استفاده شده است که در آن  $p=q=0.5$  و بیشینه خطا  $0.05$  در نظر گرفته شده است که بر طبق آن حجم نمونه برابر با ۳۸۴ نفر به دست آمد که به تقریب ۴۰۰ نفر در نظر گرفته شد. در ادامه، پرسشنامه‌ها در بستر سایت‌های طراحی پرسشنامه اینترنتی تنظیم گردیده و به طور تصادفی در میان شهروندان کرمانشاهی توزیع گردیده است. پس از آن، داده‌های حاصل از پرسشنامه‌ها در نرم‌افزار SPSS وارد شده و با مدل تحلیل عاملی اکتشافی و رگرسیون چندمتغیره خطی مورد سنجش قرار گرفته‌اند. خروجی مدل تحلیل عاملی ۳۸ شاخص سرزندگی خیابان را در ۸ عامل خلاصه نموده و در ادامه مدل رگرسیون چندمتغیره خطی، وزن و تأثیر ۸ عامل در سرزندگی خیابان‌های تجاری را مشخص نموده است.

### قلمرو پژوهش

کرمانشاه نهمین شهر پر جمعیت و یکی از کلانشهرهای ایران و مرکز استان کرمانشاه در ایران می‌باشد که دارای جمعیتی بالغ بر یک میلیون نفر و مساحتی در حدود ده هزار هکتار است. شهر کرمانشاه بزرگترین شهر کردنشین و مهمترین شهر در منطقه مرکزی غرب ایران است. کرمانشاه از شهرهای تاریخی و فرهنگی ایران به شمار می‌رود و پیدایش آن به سده چهارم میلادی باز می‌گردد. شهر کرمانشاه اقلیم معتدل کوهستانی دارد و به دلیل نزدیکی به کوه‌های زاگرس آب و هوایی به نسبت خنک دارد. این شهر مهمترین کانون مهاجران روستایی استان و نواحی پیرامونی خود است. بلوار نوبهار خیابانی است که در دهه ۱۳۴۰ همزمان با ساخت محلات شهری پیرامونی خود شکل گرفت. این بلوار به تدریج به مکانی با کارکردهای مختلف تجاری، فرهنگی و تفریحی شد و مردم اجازه ندادند روح عقلانی و تکنیکی کسالت‌باری بر این خیابان حاکم شود. از اواسط دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ با شکل‌گیری فضاهای مصرف، فعالیت‌های زیادی از جمله پرسه‌زنی، خرید، تفریح و گذران اوقات فراغت در آن متداول گشت. هم‌اکنون بلوار نوبهار یکی از حوزه‌های عمومی و مراکز تجمع مردم در شهر کرمانشاه به شمار می‌رود (شکل ۱) (عزتی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۴۴).

طول خیابان نوبهار (حد فاصل میدان مرکزی تا تقاطع بلوار چمران) حدود یک کیلومتر، عرض آن ۳۰ متر و جهت‌گیری آن شمالی-جنوبی است. همچنین بر اساس پژوهش محمدی و همکاران (۱۳۹۸) بلوار نوبهار از میان چندین معبر اصلی شهر کرمانشاه، تنها معبری است که در هر دو فصل تابستان و زمستان در محدوده آسایش حرارتی قرار دارد (محمدی و همکاران، ۱۳۹۸).



شکل ۱ - نقشه هوایی شهر کرمانشاه و خیابان نوبهار

### یافته‌ها

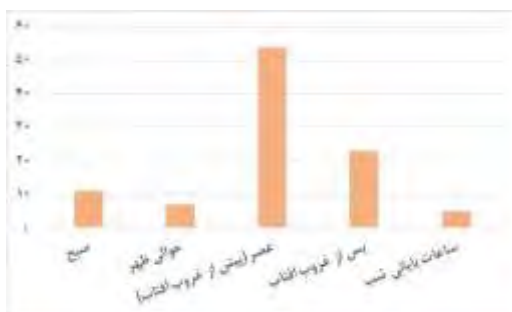
پس از استخراج و جمع‌بندی شاخص‌های سرزندگی فضاهای شهری، تنظیم پرسشنامه بر اساس شاخص‌ها انجام پذیرفته است. سوالات پرسشنامه در سه بخش تدوین شده‌اند. بخش اول شامل سوالات کلی و توصیفی است که نیم‌رخ از وضعیت کاربران را مورد پرسش قرار می‌دهد. بخش دوم شامل سوالاتی است که شاخص‌های سرزندگی را در قالب سوالات طیف لیکرت مورد پرسش قرار می‌دهد. در بخش سوم نیز سوالاتی باز برای دریافت نظرات، ایده‌ها و پیشنهادات کاربران تنظیم شده است. برخی از یافته‌های بخش اول پرسشنامه در قالب شکل‌های ۲ تا ۵ نمایش داده شده است.



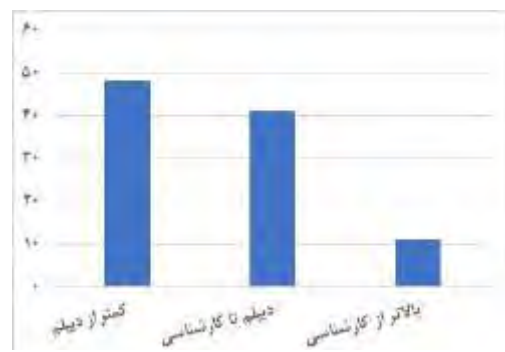
شکل ۳- نمودار گروه درآمدی مراجعه‌کنندگان به خیابان نوبهار



شکل ۲- نمودار گروه سنی مراجعه‌کنندگان به خیابان نوبهار



شکل ۵- نمودار بازه زمانی مراجعه‌کنندگان به خیابان نوبهار



شکل ۴- نمودار تحصیلات مراجعه‌کنندگان به خیابان نوبهار

مطابق شکل‌های ۲ تا ۵، مراجعه‌کنندگان به خیابان نوبهار عمدتاً در رده سنی جوان و میانسال هستند. این افراد به لحاظ اقتصادی عمدتاً در وضعیت متوسط و بالاتر قرار دارند. به لحاظ تحصیلات نیز بیش از ۵۰ درصد از آنها بالاتر از سطح دیپلم هستند. آنچه بیش از موارد پیشین خودنمایی می‌کند زمان مراجعه افراد به خیابان نوبهار است که بیش از ۵۰ درصد مردم در ساعات بعدازظهر (پیش از غروب آفتاب) به این خیابان مراجعه می‌کنند و بسیاری از آنها نیز تا پس از غروب آفتاب در خیابان و مغازه‌ها حضور دارند. علاوه بر این، اکثریت مراجعه‌کنندگان هدف از حضور در خیابان نوبهار را به ترتیب «تفریح»، «پیاده‌روی»، «خرید» و «کافه‌گردی» عنوان کرده‌اند.

پس از استخراج اطلاعات بخش دوم از پرسشنامه‌ها و وارد کردن آنها در نرم‌افزار SPSS اقدام به تشکیل ماتریس اولیه اطلاعات گردید. این ماتریس از ۴۰۰ ردیف (هر ردیف به ازای یک پرسشنامه) و ۳۹ ستون (۳۸ ستون به ازای ۳۸ متغیر و یک ستون برای سوال کلی) تشکیل گردیده است. مطابق با انجام مدل بدست آمده، مقدار عددی تمامی متغیرها در جدول اشتراکات بیش از ۰,۴ به دست آمد که بیانگر مناسب بودن قدرت تبیین‌کنندگی مدل و مقدار آماره KMO است. خروجی بعدی تحلیل عاملی مربوط به آزمون KMO است. مقدار KMO، همواره بین ۰ و ۱ است. در صورتی که مقدار مورد نظر کمتر از ۰,۵۰ باشد، داده‌ها برای تحلیل عاملی مناسب نخواهند بود، و اگر مقدار آن بین ۰,۵۰ تا ۰,۶۹ باشد، بایستی با احتیاط بیشتر به تحلیل عاملی پرداخت. اما در صورتی که این مقدار بیشتر از ۰,۷ باشد، همبستگی موجود میان داده‌ها برای تحلیل داده‌ها مناسب خواهد بود. از سوی دیگر برای اطمینان از مناسب بودن داده‌ها برای تحلیل عاملی باید از آزمون بارتلت استفاده کرد. آزمون بارتلت این فرضیه را که ماتریس همبستگی‌های مشاهده شده، متعلق به جامعه‌ای با متغیرهای ناپسته است، می‌آزماید. به همین دلیل است که قبل از تحلیل عاملی باید به تشکیل ماتریس همبستگی بین متغیرها اقدام کرد. اگر ماتریس همبستگی واحد باشد برای تحلیل عاملی نامناسب است، آزمون بارتلت هنگامی معنادار است که احتمال وابسته به آن کمتر از ۰/۰۵ باشد. مطابق با جدول (۲) مقدار عددی آزمون KMO در این پژوهش برابر با ۰/۸۰۶ بدست آمد که به معنی آن است که همبستگی موجود میان داده‌ها برای تحلیل داده‌ها مناسب خواهد بود. خروجی بعدی مربوط به آزمون بارتلت می‌باشد که مقدار آن در حد پذیرش قرار دارد (سطح معناداری،  $\text{Sig}=0/000$ ). همچنین مقدار آلفای کرونباخ بیش از ۰/۷ به دست آمده است که مؤید پایایی پرسشنامه است.

جدول ۲- مقادیر آزمون‌های اعتبارسنجی داده‌ها در شناسایی رضایتمندی مردم از سرزندگی خیابان نوبهار

	آلفای کرونباخ	۰/۹۱۴
	آزمون کفایت نمونه‌گیری کایزر مییر	۰/۸۰۶
آزمون کرویوت بارتلت	کای اسکوتر	۱۲۵۲/۰۳۷
	درجه آزادی	۳۹۱
	سطح معناداری	۰/۰۰۰

منبع: نگارندگان

بعد از کنترل و مناسبت آزمون‌های آماری، که داده‌های خام را برای کاربست در تحلیل عاملی آزمایش و سنجش می‌نمایند، به محاسبه ماتریس مقدماتی پرداخته می‌شود، که در آن واریانس تبیین‌شده بوسیله هر عامل مشخص می‌گردد. به عبارت دیگر ماتریس مربوطه که در قالب جدول واریانس تبیین شده نشان داده می‌شود، به روشنی مشخص می‌کند که برآیند تحلیل عاملی در کاهش و خلاصه‌سازی متغیرها و سنجه‌های سرزندگی خیابان نوبهار شهر کرمانشاه به چند عامل نهایی منتهی شده است و مهم‌تر اینکه سهم هر یک از عوامل مربوطه در تبیین مطلوبیت سرزندگی خیابان به چه میزان بوده است.

در ارتباط با تعیین نهایی تعداد عوامل تبیین‌کننده‌ی سرزندگی خیابان نوبهار باید به لحاظ آماری سه شرط را رعایت نمود. شرط اول توجه به این نکته است که مقادیر ویژه مربوط به تمامی عوامل باید بالاتر از ۱ باشد. شرط دوم رعایت مقدار واریانس تجمعی است که مجموع واریانس عوامل استخراج شده نهایی باید بالاتر از ۶۰ باشد و شرط سوم اینکه واریانس تبیین شده هر عامل باید به تنهایی بالاتر از ۱۰ باشد، که معمولاً در مطالعات شهری شرط سوم محقق نمی‌شود.

مطابق با جدول (۳) در نهایت ۸ عامل به عنوان عوامل تبیین‌کننده‌ی مطلوبیت سرزندگی خیابان نوبهار مشخص گردید. مقدار ویژه کلیه این عوامل استخراجی بیشتر از ۱ می‌باشد. همچنین درصد واریانس برای عامل اول برابر با ۱۷/۹۰، برای عامل دوم برابر با ۱۴/۴۰ و برای عامل سوم برابر با ۱۱/۸۵ درصد می‌باشد. در نهایت، مجموع واریانس تجمعی این ۸ عامل استخراجی برابر با ۸۰/۵۷ می‌باشد یعنی در مجموع بیش از ۸۰ درصد از رضایتمندی مردم از سرزندگی خیابان را تبیین می‌کنند که آماره قابل قبولی می‌باشد.

جدول ۳- مجموع واریانس تبیین‌شده عوامل مؤثر بر مطلوبیت سرزندگی خیابان نوبهار شهر کرمانشاه

عوامل	مجموع ضرایب عاملی چرخش داده شده		
	مقدار ویژه	درصد از واریانس	درصد از واریانس تجمعی
۱	۵/۸۸	۱۷/۹۰	۱۷/۹۰
۲	۴/۷۳	۱۴/۴۰	۳۲/۳۱
۳	۳/۸۹	۱۱/۸۵	۴۴/۱۵
۴	۳/۳۴	۱۰/۱۷	۵۴/۳۲
۵	۲/۷۴	۸/۳۴	۶۲/۶۷
۶	۲/۳۷	۷/۳۲	۶۹/۸۸
۷	۱/۸۷	۵/۶۹	۷۵/۵۸
۸	۱/۶۴	۴/۹۹	۸۰/۵۷

منبع: نگارندگان

در این مرحله و بعد از تعیین واریانس هر یک از عوامل، ماتریس عاملی را دوران داده تا هر یک از متغیرهای مربوطه بیشترین ارتباط را با عوامل ۸ گانه به دست آورند و شرایط را برای نام‌گذاری و شناسایی عوامل، تسهیل نمایند (جدول ۴).

جدول ۴- ماتریس عاملی دوران یافته و بارهای عاملی متغیرها

شاخص‌ها	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸
C1	۰/۶۸۱							
C2	۰/۶۰۸							
C3				۰/۷۷۱				
C4					۰/۶۸۰			
C5					۰/۷۷۳			
C6					۰/۵۶۷			
C7								۰/۵۹۰
C8	۰/۴۵۲							
C9								۰/۷۱۱
C10		۰/۶۴۵						
C11			۰/۶۶۸					
C12		۰/۶۳۷						
C13				۰/۷۹۵				
C14	۰/۶۶۳							
C15			۰/۴۳۷					

C16							۰/۷۲۰	
C17							۰/۴۹۲	
C18			۰/۶۰۵					
C19							۰/۴۴۹	
C20							۰/۸۰۳	
C21				۰/۵۲۳				
C22							۰/۵۵۲	
C23		۰/۷۵۵						
C24		۰/۶۶۷						
C25		۰/۶۲۷						
C26								۰/۴۳۳
C27			۰/۵۵۳					
C28	۰/۴۷۱							
C29				۰/۶۹۲				
C30							۰/۶۹۱	
C31	۰/۵۰۹							
C32							۰/۵۳۳	
C33	۰/۵۲۰							
C34		۰/۴۸۴						
C35						۰/۶۵۷		
C36			۰/۷۴۲					
C37	۰/۴۱۶							
C38							۰/۴۴۷	

منبع: نگارندگان

بعد از ایجاد ماتریس دوران یافته عوامل و با استفاده از جایگاه متغیرهای ۳۸ گانه در عوامل، باید عوامل را تفسیر و نام گذاری نمود. این مرحله به نوعی مهم ترین مرحله تحلیل عاملی است، زیرا هیچ ملاک مشخصی در این زمینه وجود ندارد و با یقین کامل نمی توان گفت که متغیرهای مرتبط با هر یک از عوامل چه چیز مشترک یا چه واقعیتی را نشان می دهند. این مرحله به صورت زیر انجام گرفته است:

عامل اول: این عامل ۱۷/۹۰٪ از کل واریانس را توضیح می دهد. این عامل بیشترین نقش را در تبیین رضایتمندی شهروندان از سرزندگی خیابان ایفا می کند. با ملاحظه ی ماتریس عاملی دوران یافته و با توجه به بار عاملی شاخص های مربوط به این عامل مشاهده می شود که این عامل با متغیرهای «نورپردازی محیط»، «کیفیت و مطلوبیت پیاده روها»، «ایمنی و عدم خطر جانی بویژه از طرف اتومبیل ها»، «تراکم و شلوغی جمعیت»، «ابعاد مقیاس انسانی فضا»، «سهولت و تعداد دسترسی برای پیاده و دوچرخه»، «اولویت پیاده بر سواره» و «خوانایی و سهولت مسیریابی» بیشترین ارتباط را دارا می باشد. این عامل را می توان تحت عنوان «پیاده مداری» تفسیر و نام گذاری کرد.

عامل دوم: این عامل ۱۴/۴۰٪ از کل واریانس را توضیح می دهد و با توجه به نتایج با متغیرهای «مبلمان و اثاثیه شهری بویژه محل نشستن»، «امنیت اجتماعی»، «آسایش اقلیمی»، «قرارگاه ها، پاتوق ها و فضاهای تعامل جمعی»، «فرهنگ و احترام متقابل کاربران» و «دسترسی به سرویس بهداشتی و کیفیت آن» بیشترین رابطه را دارا می باشد. این عامل را می توان «فضایی برای ماندن» نام گذاری کرد.

عامل سوم: سهم این عامل در تبیین و توضیح واریانس ۱۱/۸۵٪ می باشد. این عامل با متغیرهای «فضای سبز، گیاهان و آبنا»، «تنوع و کیفیت نمای ساختمان ها»، «کیفیت و تنوع رنگ در محیط»، «وضعیت تابلوها و علائم» و «پاکیزگی محیط و عدم آلودگی» بیشترین ارتباط را دارا می باشد. این عامل را می توان «نشاط بخشی» نام گذاری نمود.

عامل چهارم: این عامل با متغیرهای «تنوع و تراکم کاربری‌ها و خدمات»، «فعالیت‌های خرده‌فروشی بویژه اغذیه‌فروشی و کافی‌شاپ»، «پراکنش و توزیع مناسب کاربری‌ها» و «سازگاری کاربری‌ها و فعالیت‌ها» ارتباط معناداری دارد و ۱۷٪ از کل واریانس را توضیح می‌دهد. این عامل را می‌توان «راحتی خرید» تفسیر و نام‌گذاری کرد.

عامل پنجم: این عامل ۸٪ از واریانس را توضیح می‌دهد و با متغیرهای «سهولت دسترسی سواره به خیابان»، «سهولت دسترسی کافی به پارکینگ و جای پارک خودرو»، «سهولت دسترسی به وسایل نقلیه عمومی» و «ارتباط و همپوندی با محیط پیرامون و محلات» ارتباط تنگاتنگی را دارا می‌باشد؛ بنابراین این عامل را می‌توان «دسترس‌پذیری» نام‌گذاری نمود.

عامل ششم: این عامل ۷٪ از کل واریانس را توضیح می‌دهد و با توجه به نتایج با متغیرهای «حضور افراد کهنسال و گروه‌های ناتوان جسمی حرکتی»، «حضورپذیری زنان و کودکان»، «تنوع وضع اقتصادی کاربران» و «به صرفه بودن قیمت کالاها و خدمات عرضه شده» بیشترین رابطه را دارا می‌باشد. این عامل را می‌توان «همه‌شمولی» نام‌گذاری کرد.

عامل هفتم: سهم این عامل در تبیین و توضیح واریانس ۵٪ می‌باشد. این عامل با متغیرهای «فعالیت دستفروشان»، «ارائه خدمات و کالاهای سنتی و بومی»، «تنوع رفتاری و استفاده‌های گوناگون از محیط» و «کیفیت و میزان فعالیت‌های شبانه» بیشترین ارتباط را دارا می‌باشد. این عامل را می‌توان «انعطاف‌پذیری» نام‌گذاری نمود.

عامل هشتم: این عامل با متغیرهای «وجود ابنیه خاص و نشانه‌های شهری»، «برپایی مراسم و وقوع رویدادهای متنوع خیابانی» و «رویت‌پذیری و دید بصری به فضا و نشانه‌ها» ارتباط معناداری دارد و ۴٪ از کل واریانس را توضیح می‌دهد. این عامل را می‌توان «خاطره‌انگیزی» تفسیر و نام‌گذاری کرد.

در ادامه با توجه به بار عاملی شاخص‌ها و میزان رضایتمندی شهروندان از شاخص‌ها، وضعیت کلی خیابان نوبهار به تفکیک عوامل ۸ گانه مشخص شده است. بر این اساس، دو عامل «انعطاف‌پذیری» و «راحتی خرید» با بیشترین رضایت و دو عامل «دسترس‌پذیری» و «همه‌شمولی» با کمترین میزان رضایت همراه بوده‌اند. از سوی دیگر، درصد واریانس عوامل با یکدیگر متفاوت هستند که باید در قضاوت‌ها مورد توجه قرار گیرد. لذا نمودار درختی (Treemap) امتیاز عوامل، مطابق شکل (۶) به دست می‌آید که در آن مساحت مستطیل‌ها نمایانگر وزن عامل و رنگ آنها نمایانگر میزان رضایتمندی شهروندان است (شکل ۶).



شکل ۶- نمودار درختی امتیاز عوامل سرزندگی در خیابان نوبهار

مطابق شکل (۶)، خیابان نوبهار به لحاظ دسترس‌پذیری و همه‌شمولی با شرایط مطلوبی همراه نیست و پس از آن، عامل پیاده‌مداری به سبب وزن زیادی که بر سرزندگی می‌گذارد نیازمند توجه بیشتر در فرایند برنامه‌ریزی و طراحی شهری است.

در ادامه رابطه خطی میان عوامل ۸ گانه (متغیر مستقل) و رضایتمندی کلی مردم از سرزندگی خیابان نوبهار (متغیر وابسته) با روش رگرسیون خطی چندگانه مورد بررسی قرار گرفته است. مطابق با تحلیل رگرسیونی، مقدار ضریب همبستگی (R) برابر با ۰/۸۰۶، ضریب تعیین (R Square) برابر با ۰/۶۵۰ و دوربین واتسون (Durbin-Watson) برابر ۲/۰۸۳ می‌باشد که بیانگر مناسب بودن مدل رگرسیونی است. در نهایت خروجی مدل رگرسیونی مطابق جدول ۵ به دست می‌آید.

جدول ۵- ضرایب عوامل در مدل رگرسیونی

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	۲/۵۱۰	-۰/۰۳۳		۱۶/۷۴۷	۰/۰۰۰
عامل ۱ (A)	۰/۵۱۴	-۰/۰۲۶	-۰/۴۹۵	۲/۳۸۲	۰/۰۰۰
عامل ۲ (B)	۰/۳۶۵	-۰/۰۲۶	-۰/۳۵۱	۱/۳۳۱	۰/۰۰۰
عامل ۳ (C)	۰/۳۲۷	-۰/۰۲۶	-۰/۳۱۵	۳/۷۰۹	۰/۰۱۴
عامل ۴ (D)	۰/۲۶۱	-۰/۰۲۶	-۰/۲۵۱	۱/۷۵۵	۰/۰۰۰
عامل ۵ (E)	۰/۲۲۰	-۰/۰۲۶	-۰/۲۱۱	۲/۰۰۴	۰/۰۰۰
عامل ۶ (F)	۰/۲۸۵	-۰/۰۲۶	-۰/۲۷۲	۲/۶۸۳	۰/۰۱۱
عامل ۷ (G)	۰/۱۱۵	-۰/۰۲۶	-۰/۱۱۱	۱/۸۰۵	۰/۰۳۱
عامل ۸ (H)	۰/۰۹۶	-۰/۰۲۶	-۰/۰۹۳	۱/۴۵۱	۰/۰۰۰

منبع: نگارندگان

با توجه به ضرایب جدول ۵، میتوان مدل رگرسیونی را به صورت زیر استخراج نمود:  
رابطه ۱:

$$۰/۰۹۶ H + ۰/۱۱۵ G + ۰/۲۸۵ F + ۰/۲۲۰ E + ۰/۲۶۱ D + ۰/۳۲۷ C + ۰/۳۶۵ B + ۰/۵۱۴ A + ۲/۵۱ = \text{رضایتمندی از سرزندگی خیابان}$$

مطابق رابطه (۱)، عامل اول (پیاده‌مداری) و دوم (فضایی برای ماندن) بیشترین تاثیر را بر رضایتمندی مردم از سرزندگی خیابان دارند. ضرایب بدست آمده از مدل رگرسیونی به میزان زیادی متناسب با درصد واریانس عوامل در مدل تحلیل عاملی است. در واقع رابطه (۱) نشان می‌دهد سریع‌ترین و مؤثرترین راه برای ارتقاء سرزندگی یک خیابان شهری، فراهم نمودن تسهیلات لازم برای راحتی حرکت و پیاده‌روی مراجعان و نیز ایجاد فضاهایی برای مکث و ماندن آنهاست. این یافته، با اصل ایستایی و پویایی فضاهای شهری در شهرسازی سنتی ایران نیز منطبق است.

## نتیجه‌گیری

اگرچه نمی‌توان زمان دقیقی برای توجه به موضوع سرزندگی در شهرها مشخص نمود اما می‌توان آغاز جنبش سرزندگی شهری را همزمان با ظهور دیدگاه‌های انتقادی نسبت به طرح‌های سخت و خشک دوره مدرنیسم قلمداد نمود. تفکراتی که به دنبال استانداردسازی نیازهای انسان، کیفیت را قربانی کمیت نمودند و با سیطره خودروهای شخصی در شهرها، مردم را از خیابان‌ها و میدان‌ها دفع کردند. در این میان معماران و شهرسازان متأثر از شعارهایی چون «کمتر بیشتر است» (میس ون دروهه)، «خانه ماشینی برای زندگی است (لوکوربوزیه)» و «فرم تابع عملکرد است (لویی سالیوان)» به طور کامل نیازهای روحی و روانی انسان را به ورطه فراموشی سپردند. در چنین شرایطی کیفیت فضاهای شهری تقلیل یافت، امنیت و ایمنی عابران در خیابان‌ها از دست رفت و در نهایت دهه ۱۹۶۰ سرآغاز جنبش‌های انتقادی نسبت به مدرنیسم شد. جین جیکوبز با رویکردی جامعه‌شناسانه و کوین لینچ و ویلیام وایت با رویکردی رفتارشناسانه با انتقادات و پژوهش‌های خود بر تفکرات



مدرنیستی خط بطلان کشیدند. رویکردی که در ادامه به عنوان «پست مدرنیسم» مطرح گردید و مسیر را برای طرح مسائل اجتماعی و روانی مردم در برنامه‌ریزی شهری هموار نمود.

توجه به مسائل اجتماعی در فضاهای شهری را می‌توان به عنوان اولیه جرقه‌های طرح موضوع سرزندگی در فضاهای شهری قلمداد نمود. مساله‌ای که به دنبال خود سبب گردید فضاهای شهری اجتماع‌پذیرتر در حوزه‌های دیگر نیز موفق‌تر عمل نمایند. بنابراین به طور عام می‌توان گفت که سرزندگی اجتماعی مقدمه‌ای برای تحقق سرزندگی در حوزه‌های اقتصادی، محیطی و فرهنگی شد. روندی که سبب گردید سرزندگی به نمودی از کیفیت فضاهای شهری تبدیل گردید که شهرهای مختلف جهان برای دستیابی به آن برنامه‌های متنوعی را در پیش گیرند. از همین‌رو، در پژوهش حاضر به سنجش سرزندگی خیابان‌های تجاری پرداخته شده است. در این پژوهش خیابان نوبهار در شهر کرمانشاه به عنوان نمونه مورد مطالعه انتخاب شده و با استفاده از دریافت نظر کاربران و مراجعه‌کنندگان به این فضا، سعی گردیده است نقاط قوت و ضعف آن در حوزه سرزندگی مورد تحلیل قرار گیرد. لذا در ابتدا شاخص‌های سنجش سرزندگی فضاهای شهری از منابع معتبر داخلی و خارجی استخراج شده و در ادامه به صورت پرسشنامه از مراجعه‌کنندگان به خیابان نوبهار مورد پرسش قرار گرفته‌اند. در ادامه داده‌ها در نرم‌افزار SPSS وارد شده و به کمک مدل تحلیل عاملی اکتشافی و تحلیل رگرسیون خطی چندمتغیره مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند.

یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد بر اساس پژوهش‌های پیشین حدود ۳۸ شاخص در سرزندگی خیابان‌های شهری نقش کلیدی دارند که در قالب ۸ عامل شامل «پیاده‌مداری»، «فضایی برای ماندن»، «نشاط‌بخشی»، «راحتی خرید»، «دسترس-پذیری»، «همه‌شمولی»، «انعطاف‌پذیری» و «خاطره‌انگیزی» خلاصه می‌شوند. در این میان دو عامل «پیاده‌مداری» و «فضایی برای ماندن» در مجموع بیش از یک سوم از تغییرات سرزندگی خیابان تجاری را تبیین می‌کنند. این یافته با پاسخ کاربران در مورد هدف آنها از مراجعه به خیابان نوبهار که به ترتیب تفریح، پیاده‌روی و خرید را مطرح کرده‌اند، مطابق است. در واقع به نظر می‌رسد خیابان نوبهار بیش از آنکه با هدف خرید مورد توجه مراجعه‌کنندگان باشد، فضایی برای گردش و تفریح است. همین مساله نشان می‌دهد ارتقاء سرزندگی خیابان نوبهار باید در رأس پروژه‌ها و مداخلات مرتبط با این خیابان مورد توجه ویژه قرار گیرد. لذا نگاه مدیریت شهری در قبال خیابان نوبهار نیازمند بازنگری است و این خیابان باید به جای مسیری برای رسیدن به خدمات و کاربری‌ها به مثابه هدف و مقصدی برای تفریح و گردش قلمداد شود.

یافته‌های پژوهش حاضر در بیشتر موارد همسو با پژوهش‌های پیشین است و در مواردی نیز مغایرت‌هایی دیده می‌شود. به طور مثال عوامل «راحتی خرید» و «نشاط‌بخشی» از این تحقیق به ترتیب با عامل‌های «درآمد مناسب و رونق فعالیت‌های اقتصادی» و «حالت روان، علاقه و روحیه فردی» از پژوهش سعیدی و همکاران (۱۳۹۹)، مطابقت دارد. همچنین اگرچه به اندازه پژوهش لی‌یو و همکاران (۲۰۲۰)، در این پژوهش به جنبه‌های اقتصادی سرزندگی توجه نشده است ولی عامل «راحتی خرید» از این تحقیق را می‌توان با تحقیق مذکور مرتبط دانست. در تطابق با پژوهش‌های خراسانی‌زاده و همکاران (۱۳۹۹)، طهماسبی و همکاران (۱۳۹۹) و پارکر و همکاران (۲۰۱۷)، متغیر امنیت (که در این پژوهش زیر مجموعه عامل فضایی برای ماندن است)، دارای تأثیر معناداری بر سرزندگی خیابان است. این موضوع بیانگر آن است که رعایت اصول امنیت و پیشگیری از جرم از طریق طراحی، می‌تواند کمک شایانی به سرزندگی خیابان‌های شهری نماید. همچنین اگرچه روش تحلیل استفاده شده در این پژوهش (تحلیل عاملی) با روش تحلیل استفاده شده در پژوهش پارکر و همکاران (۲۰۱۷)، یعنی روش دلفی، دارای تفاوت است اما عامل «پیاده‌مداری» از این تحقیق با عامل «قابلیت پیاده‌مداری» از پژوهش مذکور دارای انطباق است.

در تضاد با پژوهش طهماسبی و همکاران (۱۳۹۹)، که متغیر حضور زنان در فضای خیابان واجد اهمیت بالایی شده بود، در این پژوهش رضایتمندی از عامل «همه‌شمولی» در خیابان نوبهار پایین ارزیابی شد. این موضوع بیانگر آن است

که در خیابان نوبهار همچون سایر خیابان‌های تجاری، باید زمینه‌سازی بیشتری برای حضور همه گروه‌های سنی و جنسی فراهم شود. لازم به ذکر است متغیر اولویت پیاده بر سواره از پژوهش مذکور با عامل پیاده‌مداری از این تحقیق قرابت دارد. بر خلاف پژوهش‌های زنگ زرین و همکاران (۲۰۱۵) و پارکر و همکاران (۲۰۱۷) عامل دسترسی در این پژوهش واجد رضایتمندی بالایی نشد. در واقع علی‌رغم دسترسی مناسب به خیابان نوبهار، این دسترسی بیشتر موجب افزایش ترافیک در این خیابان شده است و شاخص‌های پارکینگ و حمل‌ونقل عمومی در این خیابان با ضعف همراه است.

همچنین از مقایسه پژوهش حاضر با دو نمونه از مقالاتی که خیابان نوبهار را با موضوعی نسبتاً مشابه مورد تحلیل قرار داده‌اند نیز می‌توان به برخی وجوه تشابه و افتراق پی برد. پژوهش بختیاری‌منش و بختیاری‌منش (۱۴۰۰)، صرفاً بر نقش عوامل کالبدی بر سرزندگی این خیابان پرداخته و در بررسی خیابان صرفاً از روشی غیر کمی بهره برده است. این درحالی است که پژوهش حاضر، سرزندگی را با شاخص‌هایی از ابعاد مختلف تحلیل نموده و روش‌های آماری را مبنای تحلیل و تفسیر قرار داده است. پژوهش امیری‌پریان و همکاران (۲۰۱۹) نیز که تاثیر خیابان نوبهار بر اجتماع‌پذیری شهر کرمانشاه را مورد بررسی قرار داده است علاوه بر آنکه شاخص‌های محدودی را مورد تحلیل قرار داده، از تحلیل همبستگی با حجم نمونه‌ای کمتر استفاده نموده است. با این وجود، نتایج هر دو پژوهش ذکر شده با یافته‌های پژوهش حاضر همخوانی دارند. چنانکه در پژوهش بختیاری‌منش و بختیاری‌منش تاثیر عوامل کالبدی و در پژوهش امیری‌پریان و همکاران تاثیر عوامل اجتماع‌پذیری بر سرزندگی خیابان نوبهار مورد تایید قرار گرفته است و این نتایج با وزنی که این عوامل در پژوهش حاضر کسب نموده‌اند همخوان است.

## پیشنهادها

در راستای ارتقاء سرزندگی خیابان نوبهار ضروری است دو دسته راهبرد دنبال شوند. در درجه اول، راهبردهایی که به رفع کاستی‌های موجود کمک کند که شامل عواملی است که با رضایت حداقلی کاربران مواجه بوده‌اند و در درجه دوم، راهبردهایی که تاثیر ملموس‌تر و عمیق‌تری بر سرزندگی خیابان می‌گذارند (جدول ۶).

جدول ۶ - راهبردهای ارتقاء سرزندگی خیابان نوبهار شهر کرمانشاه

نوع راهبرد	عوامل	راهبردهای پیشنهادی
حل کاستی‌های موجود (اولویت سطح یک)	دسترسی-پذیری	- تعبیه پارکینگ‌های عمومی طبقاتی در حوزه بلافضل خیابان نوبهار - افزایش شبکه مسیرهای حمل‌ونقل عمومی منتهی به خیابان نوبهار - کنترل و نظم‌بخشی به پارک حاشیه‌ای در خیابان نوبهار
	همه‌شمولی	- سالم‌سازی و ایمن‌سازی پیاده‌روها و گذرگاه‌ها برای حرکت گروه‌های ناتوان جسمی حرکتی - مدیریت فضاهای تجاری با هدف افزایش تنوع و صرفه اقتصادی کالاها و خدمات - ایجاد فضاهای مکث و استراحت برای افراد کهنسال، زنان باردار، کودکان و غیره - اختصاص فضاهای دارای حریم برای حضور دختران و زنان، به دور از آزار و اذیت پسران
تقویت سرزندگی (اولویت سطح دو)	پیاده‌مداری	- کنترل و کاهش سرعت تردد خودروها از طریق تغییر در نوع کفسازی مسیرهای سواره - ارجحیت برقراری اتصال و پیوستگی پیاده‌روها بر پیوستگی سواره‌روها - تعبیه تجهیزات بویژه روشنایی معابر متناسب با نیاز عابران پیاده (بجای خودروها) - مدیریت زمانی و مکانی فعالیت دستفروشان با هدف پرهیز از سد معبر و حفظ تردد روان عابران پیاده - مدیریت زمانی ترافیک سواره در خیابان با رویکرد کاهش ترافیک سواره همزمان با افزایش حجم تردد پیاده‌ها - اولویت‌بخشی به عابران پیاده در گذرگاه‌های عابر پیاده و بویژه در زمان‌بندی چراغ‌های راهنمایی تقاطع‌ها
	فضایی برای ماندن	- جانمایی مبلمان‌ها و فضاهای تعامل جمعی بر مبنای عوامل جوی، تابش آفتاب، سایه و غیره - تنوع و طراحی منقطع فضاهای نشستن برای استفاده فردی، گروه‌های کوچک و جمع‌های بزرگ - تشویق و بسترسازی برای گسترش فعالیت‌های کافه‌ها، اغذیه‌فروشی‌ها و ... به داخل پیاده‌روها - به روزرسانی فضاهای مبلمان و غیره به صورت دوره‌ای با هدف حفظ جذابیت، تازگی و عدم تکراری شدن

## References:

- بختیاری منش، الهام؛ بختیاری منش، مهیا (۱۴۰۰). *بررسی نقش عوامل کالبدی در سرزندگی خیابان نوبهار کرمانشاه، با رجوع به آراء کاربران فضا*. نشریه معماری و شهرسازی آرمان شهر، شماره ۳۴، صص ۴۷-۶۰.
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۸۵). *راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران*. طرح و نشر پیام سیما.
- پاکزاد، جهانشاه (۱۳۹۸). *جستاری پیرامون مفهوم و جایگاه سرزندگی*. گفتمان طراحی شهری، دوره ۱، شماره ۱، صص ۴۶-۵۳.
- حیبی، کیومرث؛ نسترن، مهین؛ محمدی، مهرداد (۱۳۹۵). *سنجش و ارزیابی سرزندگی فضاهای عمومی شهری و نقش آن در ارتقای کیفیت زندگی جوانان مورد شناسی: خیابان نظر شرقی شهر اصفهان*. جغرافیا و آمایش شهری - منطقه‌ای، شماره ۱۹، صص ۱۷۹-۱۶۱.
- خراسانی‌زاده، فرنوش؛ صابری، حمید؛ مؤمنی، مهدی؛ موسوی، میرزنجف (۱۳۹۹). *تبیین ساختاری عوامل مؤثر بر سرزندگی در فضاهای عمومی شهری اصفهان از دیدگاه شهروندان و گردشگران*. نشریه علمی جغرافیا و برنامه‌ریزی، دوره ۲۴، شماره ۲، صص ۱۸۱-۱۵۱.
- خستو، مریم؛ سعیدی رضوانی، نوید (۱۳۸۹). *عوامل مؤثر بر سرزندگی فضاهای شهری، خلق یک فضای شهری سرزنده با تکیه بر مفهوم «مرکز خرید پیاده»*. نشریه هویت شهر، دوره ۴، شماره ۶، صص ۶۳-۷۴.
- ذاکر حقیقی، کیانوش (۱۳۹۸). *سنجش میزان سرزندگی در چهارراه ولی عصر شهر تهران بر مبنای تحلیل الگوهای فعالیت موجود در آن*. مجله باغ نظر، دوره ۱۶، شماره ۷۱، صص ۵-۱۸.
- سعیدی، مهدی؛ خیرالدین، رضا؛ بهزادفر، مصطفی (۱۳۹۹). *تبیین عوامل مؤثر بر سرزندگی فضای عمومی مطالعه موردی: چهارراه ولیعصر شهر تهران*. فصلنامه شهر پایدار، دوره ۲، شماره ۲، صص ۱۰۵-۱۳۳.
- طهماسبی، فرخ؛ نظم‌فر، حسین؛ قنبری، ابوالفضل؛ رضایی‌نیا، حسن (۱۳۹۹). *ارزیابی و تحلیل ترجیحات معیارهای سرزندگی شهری در خیابان ولیعصر تهران*. فصلنامه شهر پایدار، دوره ۳، شماره ۱، صص ۱۸-۱.
- عزتی، مهسا؛ قلی‌پور، سیاوش؛ مرادخانی، همایون (۱۳۹۹). *تولید اجتماعی فضای شهری، مورد مطالعه پارک نوبهار کرمانشاه*. فصلنامه تحقیقات فرهنگی ایران، شماره ۱۳، صص ۱۳۱-۱۶۲.
- فیضی، سعیده؛ بصیری، مصطفی (۱۳۹۹). *بررسی اهمیت نورپردازی در ارتقاء سرزندگی شبانه فضاهای شهری (نمونه موردی: محله سنتی مقصودیه تبریز)*. نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، دوره ۲۰، شماره ۵۸، صص ۱۷-۳۴.
- قربان‌پور، مریم؛ زالی، نادر؛ یوردخانی، مختار؛ آزاده، سید رضا (۱۳۹۷). *ارزیابی مؤلفه‌های مؤثر بر تقویت سرزندگی در مسیرهای پیاده شهری (مطالعه موردی: پیاده‌راه علم‌الهدی شهر رشت)*. فصلنامه علم - پژوهشی مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی، دوره ۱۳، شماره ۱ (پیاپی ۴۲)، صص ۱۰۵-۱۳۳.
- محمدی، کلثوم؛ ذوالفقاری، حسن؛ کولیوند، طاهره (۱۳۹۸). *تسبیه‌سازی شرایط میکروکلیمایی و آسایش حرارتی در معابر اصلی کلانشهر کرمانشاه*. فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری منطقه‌ای، دوره ۹، شماره ۳۰، صص ۷۷-۹۳.

- Amiriparyan, P., Reicher, C., Kiani, Z (2019). *Analysing the effectiveness of public spaces on sociability potential of cities: Case study of Nobahar Street, Kermanshah, Iran*. The Sustainable City XIII conference, pp. 119-130.
- Fang, C., He, S., Wang, L (2021). *Spatial Characterization of Urban Vitality and the Association with Various Street Network Metrics from the Multi-Scalar Perspective*. *frontiers in public health*, 9, 677910, pp. 1-13.
- Geraldine, M., Lunecke, H., Mora, R (2018). *The layered city: pedestrian networks in downtown Santiago and their impact on urban vitality*. *Journal of Urban Design*, Volume 23, Issue 3, pp. 1-18.
- Ghazi, N. M., Radi Abaas, Z (2019). *Toward liveable commercial streets: A case study of Al-Karada inner street in Baghdad*. *Heliyon*, 5, pp.1-11.
- Işiklar, S (2017). *Vitality of The Cities*. *International Journal of Architectural Engineering Technology*, 4, pp. 18-23.
- Istrate, A.L., Bosák, V.E., N.C., A., Slach, O.R (2020). *How Attractive for Walking Are the Main Streets of a Shrinking City?*. *Sustainability*, 12, 6060, pp. 1-20.
- Ja'afar, N. H., Sulaiman, A. B., Shamsuddin, Sh (2012). *The Contribution of Landscape Features on Traditional Streets in Malaysia*. *Social and Behavioral Sciences*, 50, pp. 643-656.
- Jackson, M. R., Kabwasa-Green, F., Herranz, J (2006). *Cultural Vitality in Communities: Interpretation and Indicators, Culture, Creativity, and Communities Program*. The Urban Institute.
- Jalaladdini, S., Oktay, D (2012). *Urban Public Spaces and Vitality: A Socio-Spatial Analysis in the Streets of Cypriot Towns*. *Social and Behavioral Sciences*, 35, pp. 664-674.
- Kang, C., Fan, D., Jiao, H (2020). *Validating activity, time, and space diversity as essential components of urban vitality*. *Urban Analytics and City Science*, 0(0), pp. 1-18.
- Landry, Ch (2000). *Urban Vitality: A New Source of Urban Competitiveness*. Prince Claus Fund Journal, ARCHIS issue, Urban Vitality / Urban Heroes.
- Liu, Sh., Zhang, L., Long, Y (2019). *Urban Vitality Area Identification and Pattern Analysis from the Perspective of Time and Space Fusion*. *Sustainability*, 11, 4032, pp. 1-28.
- Liu, Sh., Zhang, L., Long, Y., Long, Y., Xu, M (2020). *A New Urban Vitality Analysis and Evaluation Framework Based on Human Activity Modeling Using Multi-Source Big Data*. *International Journal of Geo-Information*, 9, 617, pp. 1-25.
- Montgomery, J (1998). *Making a city: Urbanity, vitality and urban design*. *Journal of urban design*, Vol. 3, No. 1, pp. 93-116.
- Nogueira, L., Miguel, S., Camanho, A (2013). *Public Green Space Use and Consequences on Urban Vitality: An Assessment of European Cities*. *Social Indicator Research*, 113, pp. 751-767.
- Parker, C., Ntounis, N., Millington, S., Quin, S., Rey Castillo-Villar, F (2017). *Improving the vitality and viability of the UK High Street by 2020: Identifying priorities and a framework for action*, *Journal of place management and development*, Vol. 10, Issue 4, pp. 310-348.
- Sami Al.Obeidy, M., Shamsuddin, Sh (2015). *Evaluating Diversity of Commercial Streets by the Approach of Sense of Place*. *Advances in Environmental Biology*, 9(4), pp. 193-196.

- Wu, Y (2020). *Research on Regional Economic Vitality and Its Influencing Factors*. Journal of Social Sciences, 8, pp. 217-233.
- Xia, Ch., Gar-On Yeh, A., Zhang, A (2020). *Analyzing spatial relationships between urban land use intensity and urban vitality at street block level: A case study of five Chinese megacities*. Landscape and Urban Planning, 193, pp. 1-18.
- Ye, Y., Li, D., Liu, X (2018). *How block density and typology affect urban vitality: an exploratory analysis in Shenzhen, China*. Urban Geography, Volume 39, Issue 4, pp. 1-22.
- Yue, W., Chen, Y., Zhang, Q., Liu, Y (2019). *Spatial Explicit Assessment of Urban Vitality Using Multi-Source Data: A Case of Shanghai, China*. Sustainability, 11, 638, pp. 1-20.
- Zang Zarin, Sh., Miroomand, M., Heidari, A. A (2015). *Physical and Social Aspect of Vitality Case Study: Traditional Street and Modern Street Tehran*. Asian Conference on Environment-Behaviour Studies Chang-Ang University, Seoul, Korea, 25-27 August
- Zhang, A., Li, W., Wu, J., Lin, J., Chu, J., Xia, Ch (2020). *How can the urban landscape affect urban vitality at the street block level? A case study of 15 metropolises in China*. Urban Analytics and City Science, 0(0), pp. 1-18.

