

دریافت مقاله: ۱۴۰۰/۹/۰۵

پذیرش مقاله: ۱۴۰۰/۱۲/۰۲

نوع مقاله: پژوهشی

صفحه ۴۹-۳۵

برنامه‌ریزی فضاهای شهری به منظور ارتقاء حس سرزندگی^۱

(مورد پژوهی: خیابان خیام شهر قزوین)

ملیحه باباخانی*، زهرا رجبی^۳

چکیده

امروزه با پیشرفت بالای تکنولوژی و نیز اهمیت اتومبیل در خیابان‌ها، حرکت عابران پیاده در سطوح مختلف شهری بی‌اهمیت شده و از مهم‌ترین مشکلات حال حاضر توجه بالای متخصصین شهری بر حرکت سواره بوده و عابران پیاده و رفع نیازهای آن‌ها اولویت بالایی ندارد که نتیجه‌ی آن کاهش تعاملات اجتماعی میان شهروندان و نیز عدم برخورداری فضاهای شهری از حس سرزندگی می‌باشد. این مسئله در بسیاری از شهرهای ایران نیز دچار بی‌توجهی گشته و نیازمند برنامه‌ریزی است. هدف از این پژوهش بررسی نقش پیاده‌راه خیام بر ارتقاء حس سرزندگی شهر بوده به گونه‌ای که از فضایی صرفاً برای گذر مردم خارج شده و به فضایی پویا تبدیل گردد، به طوری که شهروندان با میل و خواسته خود در آن حضور یابند، بوده و با استخراج شاخص‌های مؤثر بر این هدف به ارائه راهکارهای مؤثر در جهت ارتقاء حس سرزندگی فضا پرداخته است. این پژوهش از موضع هدف در دسته پژوهش‌های کاربردی قرار دارد. در بخش نمونه مورد مطالعه از مشاهدات میدانی، مصاحبه با مسئولان و همچنین پرسشنامه از عابران خیابان بهره برده شد. طبق فرمول کوکران ۳۸۴ پرسشنامه به صورت تصادفی توزیع شد و در ادامه داده‌های حاصل مبتنی بر تحلیل عامل اکتشافی، آزمون همبستگی پیرسون و تحلیل رگرسیونی مورد تحلیل قرار گرفتند. نتایج حاصل از تحلیل‌های کارشناسانه و تحلیل‌های آماری صورت گرفته، بهره‌گیری از اصولی همچون: در نظرگیری فضاهای تجمعی جاذب به عنوان مبدأ و مقصد در بخش‌های مختلف خیابان، طراحی مناسب جداره، استفاده از عناصر تاریخی و ... می‌توان در جهت ارتقاء حس سرزندگی در خیابان گام برداشت.

واژه‌های کلیدی: فضاهای شهری، سرزندگی، پیاده‌راه، قزوین

^۱ - این مقاله برگرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد تحت عنوان «برنامه‌ریزی نظام‌مند زندگی جمعی به منظور ارتقاء حس سرزندگی در فضاهای شهری (نمونه موردی: خیابان خیام قزوین)» می‌باشد.

^۲ - استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره). نویسنده مسئول: babakhani@Arc.ikiu.ac.ir

^۳ - کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)

مقدمه

پیش از عصر صنعت شهرها بر اساس مقیاس انسانی شکل می‌گرفتند و پیاده‌مداری رایج‌ترین شیوه جابجایی در سطح شهرها محسوب می‌شد. مبدأ و مقصد مسیره‌ها بر اساس میزان توان و تحمل شهروندان تعیین می‌شد (Xia, Yeh & Zhang 2020, 66). با شکل‌گیری انقلاب صنعتی اروپا و حاکمیت تفکر مدرن بر شهرسازی، بالا رفتن میزان تحرک و نیاز به جابجایی در سطوح مختلف شهری موجب شد تا شهروندان به‌عنوان عضو اصلی فضاهای شهری مورد بی‌توجهی قرار گرفته و شهرها به گونه‌ای تغییر شکل یافتند تا پاسخگوی نیازهای وسایل نقلیه موتوری و افراد سواره باشند (Gehl 2011, 356; Delso et al. 2019, 234).

شهرهای امروز با محوریت حرکت سواره با مشکلات بسیاری روبرو هستند. ورود تعداد بالای اتومبیل به بافت‌های شهری معضلاتی از جمله ترافیک، آلودگی صوتی و آلودگی هوا، عدم وجود ایمنی و امنیت کافی و تأثیر منفی بر سلامت روانی شهروندان جامعه ایجاد کرده است (Pere 2017, 68; Kim & Macdonald 2016, 98). شهر معنا، ارزش و اعتبار خود را از دست داده و تنها به کانونی برای عبور اتومبیل تبدیل شده است (پاکزاد ۱۳۹۰، ۲۷۲-۲۷۱). با توجه به نقش و جایگاه پیاده‌راه‌ها در تحقق تعاملات اجتماعی، سلامت شهروندان و حل بسیاری از مسائل زیست‌محیطی موجب شده که در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته توجه به برنامه‌ریزی و طراحی این پیاده‌راه‌های شهری از اهمیت بالایی برخوردار باشد (Von schonfeld & Bertolini 2017, 48).

یکی از راهکارهای احیای مجدد خیابان به‌عنوان فضای عمومی برای حضور افراد پیاده، توجه به بعد سرزندگی در این فضاها است. سرزندگی به‌مثابه یکی از ویژگی‌های کیفیت فضای شهری بستگی زیادی به ویژگی‌های مرفولوژیک شهر داشته (Xia, Yeh & Zhang 2020, 3)؛ همان ادراک مثبتی است که به‌وسیله مردمی که در یک فضا زندگی می‌کنند شکل می‌گیرد (Sepe 2017, 725) به‌طوری‌که هرچه فضاهای شهری همچون پیاده‌راه‌ها جاذب جمعیت از بعد عملکردی، اجتماعی، فرهنگی، اختلاط

کاربری و... باشند، موجب افزایش حضور و تعاملات اجتماعی بین مردم شده و به سرزندگی هر چه بیشتر فضا کمک خواهد کرد (Mouratidis 2018, 14). خیابان خیام قزوین یکی از خیابان‌های اصلی شهر قزوین است و به‌عنوان یکی از مهم‌ترین محورهای تجاری شهر محسوب می‌شود. روزانه افراد زیادی با مراجعه به این خیابان نیاز خود را برطرف می‌کنند که این نیاز غالباً مادی بوده و تأثیر بسزایی در روحیه و تعاملات اجتماعی آن‌ها ندارد. خیابان خیام با وجود داشتن پتانسیل‌های لازم در جهت تبدیل شدن به مسیری پیاده و تأثیر بسیار بر سرزندگی و پویایی شهری، مورد بی‌توجهی واقع گردیده است. از جمله مسائل و مشکلات این خیابان بی‌توجهی به مسائل هویتی و طراحی‌های جاذب، عدم تلاش در جهت نگهداشت و جذب عابرین در بخش‌های مختلف خیابان، فضایی صرفاً جهت گذر عابرین و... می‌باشد که این عوامل خیابان خیام را به فضایی صرفاً جهت رفع نیاز و استفاده از کاربری‌های تجاری تبدیل کرده است. این پژوهش بر آن است تا ضمن تبیین مؤلفه‌های تأثیرگذار بر سرزندگی فضاهای شهری، این مؤلفه‌ها را در نمونه مورد مطالعه بررسی کرده و با شناسایی خلأهای شرایط حاضر این محور شهری، پیشنهادهایی را برای ارتقاء این مسیر به یک پیاده‌راه ارائه دهد. به‌عبارت‌دیگر سؤالات این پژوهش عبارت‌اند از:

- اصول و معیارهای ارتقاء سرزندگی در فضای (خیابان‌های) شهری کدام‌اند؟
- وضعیت خیابان خیام قزوین در نسبت با مؤلفه‌های سرزندگی در فضاهای شهری به چه صورت است؟
- با چه راهکارهایی می‌توان حس سرزندگی و پویایی خیابان خیام را موجب شد؟

مبانی نظری

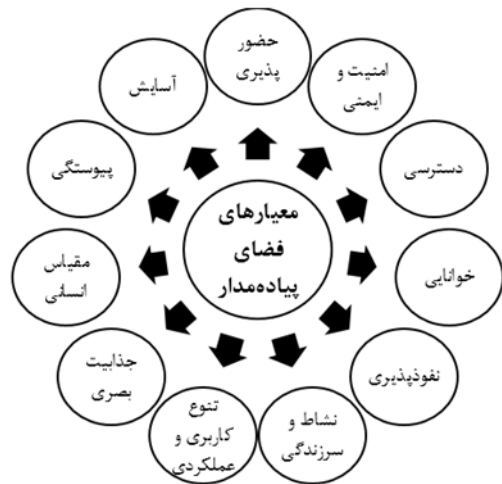
فضای شهری به فضاهای باز و همگانی شهر اطلاق می‌شود که محل تجمع، حضور و زندگی جمعی مردم بوده و زندگی جمعی در آن شکل می‌گیرد (ماجدی، منصوری و حاجی‌احمدی ۱۳۹۰، ۲۷۹). به‌عبارت‌دیگر فضای شهری محل زندگی جمعی، فعالیت و ارتباط است (پاکزاد ۱۳۸۵، ۸۱). این فضا به مردم اجازه می‌دهد تا به‌صورت اتفاقی و بدون

امکانات، احساس تعلق به فضا و ... محسوب می‌شوند (الهی ۱۳۹۰، ۲).

فضاهایی را که به سبب حضور اختصاصی عابران پیاده، تبدیل به پیاده‌راه شده‌اند، منطقه پیاده مدار می‌نامند. پیاده مداری نه تنها برای سلامت جسمی و روحی افراد (به ویژه افراد مسن) مفید است، بلکه بر رفاه ذهنی آن‌ها نیز مؤثر است و همچنین به شکل‌گیری سرمایه اجتماعی در جامعه کمک می‌کند. فضاهای پیاده‌مدار در مقیاس همه‌ی شهر قابل استفاده بوده و گروه‌های متفاوتی از شهروندان را در خود جای می‌دهند و علاوه بر نقش تعاملی و دسترسی خود، کانونی امن و مناسب برای تعاملات، سرگرمی و فراغت و تفریح ... ایجاد می‌کنند (سعادت‌ی ۱۳۹۴، ۲۲). بخش مهمی از مناطق پیاده‌مدار شهری پیاده‌راه‌ها می‌باشند. پیاده‌راه‌ها محل گرد هم‌آیی شهروندان و فعالیت‌های اشتراکی آنان می‌باشند (Vo et al. 2020, 120). پیاده‌راه‌ها از جمله فضاهای شهری هستند که به دلایل ویژه و یا وجود برخی پتانسیل‌های خاص در تمام یا بخشی از ساعات شبانه‌روز کاملاً یا تا حدودی مشخص بر روی حرکت سواره محدود شده و تنها به حرکت عابران پیاده تعلق می‌گیرند (کاشانی‌جو ۱۳۹۵، ۴۸). پیاده راه‌ها مکان‌هایی هستند که ذهن شهروندان را انباشته از خاطرات جمعی و ذهنیت مشترک راجع به نوع و چگونگی حیات مدنی می‌گردانند (ذکاوت ۱۳۸۸، ۱-۲ & Xia, Yeh & Zhang 2020, 98). طبق آیین‌نامه طراحی راه‌های شهری، پیاده‌راه خیابانی است که برای برتری بخشیدن به فضاها و محیط‌های شهری، مانع از ورود اتومبیل‌ها شده و یا محدودیت‌هایی را ایجاد می‌کند (سعادت‌ی ۱۳۹۴، ۲۵). پیاده راه‌ها از جمله فضاهای شهری هستند که با هدف تأمین ایمنی طراحی می‌شوند و در نهایت خیابان مانند یک فضای شهری عمل می‌کند و وجود مبلمان شهری چون نیمکت و میزها و صندلی‌ها نیز فضایی برای ارتباطات اجتماعی ایجاد کرده و کانون‌های پیاده محوری را شامل مناطق مخصوص حرکت پیاده، فراهم می‌سازند (رسولی و رحیم‌دخت‌خرم ۱۳۸۸، ۱۰۵). مؤلفه‌های سازنده یک پیاده‌راه عبارت‌اند از عابر پیاده، معبر پیاده، فعالیت‌ها و کاربری‌های شهری پیرامون مسیر. (تقفی اصل ۱۳۸۷، ۸۴ و ۸۵). در شکل شماره ۱ معیارهای

هماهنگی با یکدیگر ارتباط داشته و به فعالیت‌های جمعی بپردازند. درواقع فضاهای شهری شرایطی را فراهم می‌کنند تا مردم با میل و خواسته خود در فضا حضور یابند (Kim & An 2017, 234). بسیاری از نظریه‌پردازان معتقدند که فضای شهری عضو جدانشدنی از زندگی اجتماعی بوده و عامل اصلی شکل‌دهی به آن می‌باشد و نمی‌توان فضای شهری را جدا از جامعه و اجتماع دانست. فضای شهری محل تبلور زندگی و فعالیت اجتماعی افراد جامعه بوده که بر اساس تفکرات خردگرایان، مشارکت میان مردم جامعه و فعالیت‌های اجتماعی تشکیل شده است و ارزش‌های انسانی موجب شکل‌دهی به آن شده‌اند. این تعامل و ارتباط میان شهروندان مفهوم فضای شهری را می‌سازد و روابط انسانی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. بنابراین فضای شهری، فضایی است که ارتباطات انسانی و تعاملات را شامل می‌شود (سیف‌الهی فخر و همکاران ۱۳۹۲، ۸۶). فضاهای شهری انواع فضاهای عمومی و خصوصی را شامل می‌شوند. فضاهای خصوصی، فضاهایی هستند که تحت تملک افرادی خاص قرار دارند و قابل استفاده برای عموم نیستند مانند خانه‌های مسکونی، باغ و ویلاهای شخصی. فضاهای نیمه‌خصوصی یا نیمه‌عمومی، فضاهایی در سطح شهر هستند که به دلیل محدودیت‌هایی که در زمینه کاربری آن‌ها وجود دارد، توسط گروه‌هایی خاص از شهروندان مورد استفاده قرار دارند، مانند مجتمع‌های مسکونی و برج‌های مسکونی و تجاری، نمایشگاه‌ها و ورزشگاه‌ها. فضاهای عمومی نیز فضاهایی هستند که اکثریت مردم فاقد از هر سن و جنس و فرهنگ و ... توان حضور در آن را دارند (راهنمایی و اشرفی ۱۳۸۶، ۲۲؛ Xia, Yeh & Zhang 2020 124) به عبارت دیگر فضای عمومی شهر محلی برای تعامل مردم با یکدیگر است. در فضاهای عمومی مفهوم شهروندی ساخته شده و معنا می‌یابد. به عبارتی دیگر جابجایی در شهر، تا حد زیادی به دلیل وجود فضاهای عمومی است. این حرکت خود نوعی از پویایی توسط شهروندان است (راهنمایی و اشرفی ۱۳۸۶، ۲۵). یکی از مهم‌ترین و بهترین فضاهای عمومی که به عنوان کانون حضور و ارتباط میان شهروندان شناخته می‌شوند پیاده‌راه‌ها هستند که زمینه‌ساز فعالیت، احساس شور و نشاط، بهره‌گیری از

قابل ملاحظه در برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای پیاده‌مدار را می‌توان ملاحظه کرد.



شکل ۱: معیارهای فضای پیاده‌مدار، نگارندگان بر گرفته از (آقاجانی و پندار ۱۴۰۰، ۲۰۹؛ مولوی و همکاران ۱۴۰۰، ۸۸۵؛ سیف‌الهی فخر و همکاران ۱۳۹۲، ۸۷؛ Sallis et al. 2016)

نقلیه موتوری تنها به‌منظور سرویس‌دهی به زندگی جاری در معابر استفاده می‌شود. بنابراین، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است. این فضاها هم‌اکنون ارتباطی و هم‌به‌لحاظ کالبدی - فضایی از جایگاه ارزشمندی در ارتقاء و بهبود کیفیت محیطی در مراکز شهری برخوردارند (Handy 2019, 56).

این فضاها با توجه به ماهیتشان از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردارند و با جذب طیف وسیعی از گروه‌های اجتماعی به‌سوی خود، حس همگرایی، تعامل و برخورد مستقیم شهروندان را باوجود بینش‌ها، احساس‌ها، خواسته‌ها و گرایش‌های مختلف تقویت می‌نمایند و در نتیجه موجب ارتقاء حس سرزندگی و نشاط و پویایی هر چه بیشتر در فضا خواهند شد (Poortinga et al. 2020, 90; Sepe 2017, 725).

بنابراین پیاده‌راه‌ها به‌موجب ایجاد آرامش روحی و روانی، رونق تجاری و افزایش رضایتمندی ساکنان، نقش قابل‌ملاحظه‌ای در ایجاد سرزندگی شهری دارند (محمدی ده چشمه ۱۴۰۰، ۲۸). مبتنی بر مؤلفه‌ها و شاخص‌های سنجش سه بعد فضای شهری، سرزندگی و پیاده‌راه؛ مؤلفه‌های ارتقاء سرزندگی در پیاده‌راه‌های شهری قابل تبیین است و شاخص‌های آن در دو بعد عملکردی-محیطی و اجتماعی-فرهنگی قابل دسته‌بندی است (شکل شماره ۲).



شکل ۲: مدل مفهومی پژوهش (نگارندگان)

بر این اساس یکی از راهکارهای برون‌رفت از مسائل و مشکلات موجود در فضاهای شهری و احیای مجدد خیابان‌ها به‌عنوان فضای عمومی، توجه به بعد سرزندگی این فضاها است. سرزندگی به‌مثابه یکی از ویژگی‌های کیفیت فضای شهری؛ همان ادراک مثبتی است که به‌وسیله مردمی که در یک فضا زندگی می‌کنند شکل می‌گیرد (Xia, Yeh & Zhang 2020, 245). سرزندگی شهری حاصل تعامل بین شهر و شهروند است. تا زمانی که انسان و مقاصد انسانی نادیده گرفته شود شهر به‌عنوان عاملی که سلامت روابط آدمیان را متضمن می‌شود به‌کلی نقش خود را از دست خواهد داد. شکل‌گیری این تعامل نه اقدامی یک‌باره بلکه نیازمند برنامه‌ریزی و در نظر گرفتن تدابیر مدیریت شهری است. سرزندگی شهری محصول به‌هم‌پیوستن مجموعه‌ای از اقدامات برنامه محور است (Poortinga et al. 2020, 87). در این میان پیاده‌راه‌ها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می‌توانند شور و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهرها آورده، مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و در نتیجه پایداری مراکز شهری را تضمین کنند. این فضاها، خیابان‌های محصور هستند که ترافیک سواره در آن‌ها حذف شده و تسلط کامل با عابر پیاده است و از وسایل

در جدول شماره ۱ می‌توان شاخص‌های مؤثر بر ارتقاء حس سرزندگی در فضاها و خیابان‌های شهری را به تفصیل ملاحظه کرد.

جدول ۱. ابعاد و شاخص‌های مؤثر بر ارتقاء حس سرزندگی در فضاها و خیابان‌های شهری

شاخص	بعد
خط آسمان	سازگاری کاربری‌ها
سهولت دسترسی از دیگر نقاط شهری	فعالیت‌های شبانگامی
خیابان‌های اصلی اطراف محدوده	تنوع کاربران
مسیر دوچرخه	تنوع در طراحی
عرض پیاده‌روها	هماهنگی در مصالح
میلان مناسب	نمای مطلوب ساختمان‌ها
تسهیلات خدماتی متفاوت در محور خیابان	تابلوا، علائم و نشانه‌های بصری خوانا
نورپردازی مناسب و روشنایی در شب	پاکیزگی جداره و عدم وجود دیوارنوشته
تمیزی محدوده	برخورداری از پوشش گیاهی متنوع و متناسب با محیط
استفاده از فضای سبز مناسب	نظافت و پاکیزگی محیط
کف پوش مناسب	حفاظت از پیاده‌ها در برابر تغییرات جوی
عرض پیاده‌روها	سلسله‌مراتب دسترسی
خلاقیت در معماری بناها	تقاطع‌های اصلی
	ورودی‌های اصلی خیابان
ایمنی در هنگام تردد	وجود فضاها و جمعیت پذیر
روشنایی محیط	حضور سرزنده مردم در فضا
مقیاس انسانی	امکان تعامل میان عابران
عدم وجود نقاط عمیق و کور	وجود عناصر تاریخی و هویتی
	نشانه‌ها و بناهای شاخص

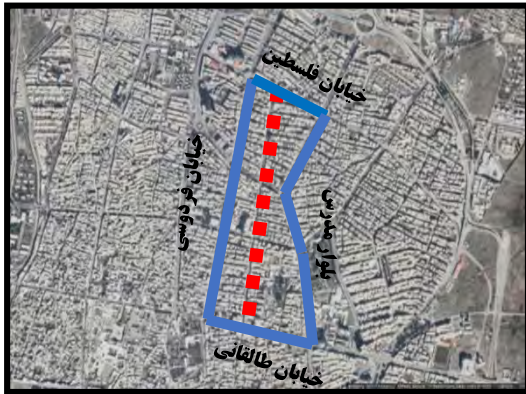
منابع: رهنمایی و اشرف ۱۳۸۶؛ عباس‌زاده و تمری ۱۳۹۱؛ معینی ۱۳۹۱؛ رایزر ۲۰۱۰؛ سعادت ۱۳۹۴؛ پور احمد و همکاران ۱۳۹۱؛ جوری، سرور و منیری ۱۳۹۴؛ پیرایه‌گر ۱۳۹۱؛ سیف‌الهی فخر ۱۹۳۲؛
 (Jalaladdini and Oktay 2012), (Molavi, Mardoukhi, Jalili 2016), (Fitch, Rhemtulla & Handy 2019), (Mazumdar, Learnihan, Cochrane, & Davey 2018), (Brown & Lombard 2014), (Xia, Yeh & Zhang 2020), (Gehl 2011), (Anderson et al. 2017)

روش‌شناسی

بررسی اسناد موجود در زمینه‌های فضاها و خیابان‌های شهری، سرزندگی و پیاده‌راه پرداخته و سپس مؤلفه‌های مؤثر بر ارتقاء حس سرزندگی در فضای شهری و افزایش حضورپذیری مردم در فضا تبیین شده است. در بخش نمونه مورد مطالعه جهت بررسی مؤلفه‌های مؤثر بر ارتقاء حس سرزندگی و نقش آن بر ارتقاء نشاط فضاها و خیابان‌های شهری از مشاهدات میدانی و همچنین نظرسنجی از ساکنان و عابران (در قالب پرسشنامه) خیابان بهره برده شده است. پرسشنامه مبتنی بر توجه به کلیه معیارها و شاخص‌های فضاها و خیابان‌های شهری، سرزندگی و پیاده

هدف این پژوهش دستیابی به چگونگی رابطه میان فضای شهری، سرزندگی و پیاده‌راه و تأثیرگذاری آن‌ها بر سرزندگی خیابان شهری است لذا ماهیت آن از موضع هدف در دسته روش‌های تحلیلی قرار دارد. به بیان دیگر رابطه میان این دو موضوع مبتنی بر روش تحلیل علی تبیین و همچنین با بررسی اسناد مبتنی بر استدلال استنتاجی به تبیین مؤلفه‌های مؤثر بر ارتقاء حس سرزندگی در فضاها و خیابان‌های شهری پرداخته شده است. این پژوهش از بعد فرآیند اجرا از روش کیفی بهره برده است. به طوریکه طبق روش تحقیق کیفی به

سه محور شهرداری، بوعلی و عدل به چهار قسمت تقسیم می‌گردد.



شکل ۳: خیابان‌های اصلی اطراف (نگارندگان)

بحث

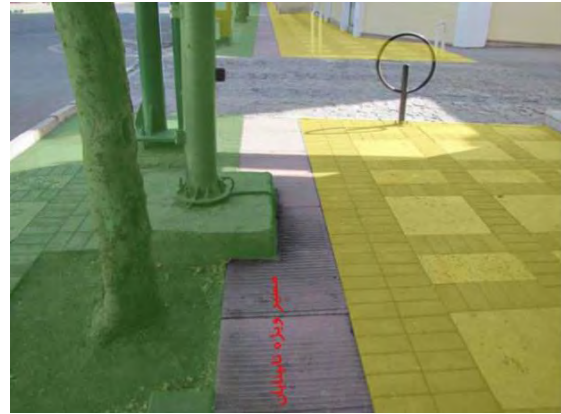
بررسی‌ها و مشاهدات کارشناسانه نشانگر ویژگی‌های مثبت و منفی در این خیابان به‌عنوان یک پیاده‌راه سرزنده شهری است که به شرح [جدول شماره ۲](#) می‌باشد.

جدول ۲. جنبه‌های مثبت و منفی خیابان خیام از نگاه کارشناسانه و مبتنی بر مؤلفه‌های چارچوب نظری

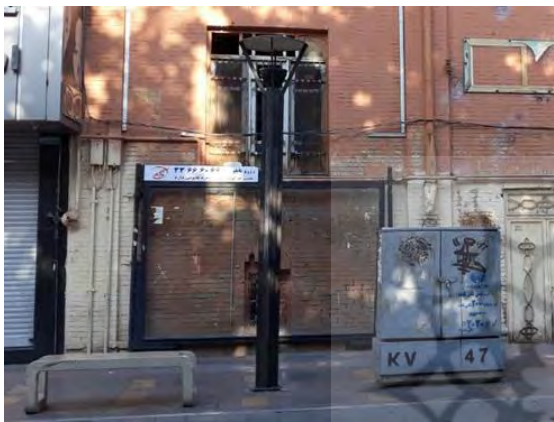
منفی	مثبت
<ul style="list-style-type: none"> ▪ پوشش گیاهی ضعیف و نامتناسب با محیط ▪ عدم وجود عناصر و نشانه‌های شاخص و هویت‌مند ▪ عدم وجود معماری خلاقانه و هویت‌اند در جداره خیابان عدم وجود فضاهای جاذب و تجمعی در طول مسیر ▪ کمبود فضاهای تجمعی و جاذب جمعیت ▪ عدم وجود فعالیت‌های شبانه‌گاهی ▪ عدم توجه به فراهم‌سازی فضاهای سرگرمی کودکان ▪ کف‌سازی نامناسب و ناکارآمد، خصوصاً برای معلولان و نابینایان ▪ ناکارآمدی مسیر عبور دوچرخه 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ افزایش حضور نسبی عابرین پیاده در خیابان خصوصاً در ساعات عصر ▪ وجود تعامل میان عابرین به دنبال حضور در ساعات شلوغ

راه‌ها و چارچوب نظری پژوهش تهیه شد. جامعه و نمونه آماری شامل کلیه افراد عابر و ساکن در خیابان خیام می‌باشند. از آنجایی که امکان استفاده از فرمول‌های آماری برای تعیین دقیق تعداد پرسشنامه که می‌بایست توسط ساکنین و عابران پر شود ممکن نبود، لذا با مراجعه به جدول مورگان، حداکثر تعداد نمونه ۳۸۴ (حافظ‌نیا ۱۳۸۹) مبنای پژوهش قرار گرفت و با حضور در محیط در روزهای متوالی هفته از ۱۵ تا ۲۱ آذرماه سال ۱۳۹۹ و در ساعات ۱۱ تا ۱۳ و ۱۸ تا ۲۱ که بیشترین حضور عابرین را شاهد هستیم، پرسشنامه‌ها به‌صورت تصادفی توزیع شد. لازم به ذکر است که پیش از پر کردن کلیه پرسشنامه‌ها، جهت تحلیل و سنجش میزان روایی سؤالات پرسشنامه ۳۵ عدد پرسشنامه به‌عنوان نمونه در خیابان خیام پر شد و سپس بعد از ورود اطلاعات در محیط نرم‌افزار SPSS با استفاده از روش تحلیل قابلیت اطمینان ضرایب آلفای کرونباخ تعیین شد. با انجام تحلیل فوق و کسب آلفای کرونباخ بالای ۰٫۷۶ در ارتباط با کلیه سؤالات، روایی پرسشنامه در سطح بسیار بالا مورد تأیید قرار گرفت. در ادامه به‌منظور شناسایی مؤلفه‌های سرزندگی شهری در خیابان خیام از تحلیل عامل اکتشافی (F. A^f) استفاده شد و سپس جهت تبیین نحوه تأثیرگذاری شاخص‌های هر یک از عوامل سرزندگی شهری در خیابان خیام از ضریب همبستگی پیرسون و تحلیل رگرسیون چندمتغیره (Regression) بهره برده شد.

محدوده مورد پژوهش در این مطالعه، خیابان خیام شهر قزوین می‌باشد. براساس تقسیمات شهری صورت گرفته، محدوده خیابان خیام در منطقه دو شهری و ناحیه یک، واقع شده است. بلوار شهید مدرس در شرق آن و خیابان فردوسی به‌موازات و در غرب آن می‌باشد. پروژه پیاده‌راه خیام، مسیر حدفاصل خیابان عدل تا خیابان طالقانی، واقع گردیده است. این مسیر که از شمال به محور عدل و از جنوب به محور طالقانی محدود گردیده، به طول تقریبی ۸۵۰ متر و عرض ۱۷ تا ۲۲ متر در بخش‌های مختلف مسیر می‌باشد. خیابان خیام توسط



شکل ۴: مسدود شدن و نامناسب بودن مصالح کف مسیر ویژه نابینایان و عرض کم پیاده رو در بخش‌هایی از مسیر، نگارندگان



شکل ۵: مکان‌یابی نامناسب مبلمان شهری، نگارندگان

سال بیشترین درصد پاسخ‌دهندگان را با ۴۱ درصد شامل می‌شوند. از میان جامعه آماری، تقریباً ۱۴٪ دارای مدرک تحصیلی سیکل، ۲۰٪ دارای مدرک تحصیلی دیپلم، ۳۴٪ دارای مدرک تحصیلی لیسانس، ۲۵٪ دارای مدرک تحصیلی کارشناسی ارشد و ۶٪ دارای مدرک تحصیلی دکترا هستند که از این میان بیشترین تعداد را افرادی با مدرک تحصیلی لیسانس شامل می‌شوند.

در این بخش به تبیین نتایج حاصل از نظرسنجی کاربران خیابان خیام پرداخته شده است. جامعه آماری کاربران مورد پرسش قرار گرفته، ۶۸ درصد بانوان و ۳۲ درصد مرد هستند. ۱۳ درصد در رنج سنی (۱۰-۲۰) سال، ۴۱٪ در رنج سنی (۲۰-۳۰) سال، ۱۹٪ در رنج سنی (۳۰-۴۰) سال، ۲۰٪ در رنج سنی (۴۰-۵۰) سال و ۶٪ در رنج سنی بالاتر از ۵۰ سال قرار دارند. بنابراین تعداد پاسخ‌دهندگان در رنج سنی (۲۰-۳۰)

جدول ۳. ویژگی‌های پرسش‌شوندگان

تحصیلات		سن		جنسیت	
٪ ۱۴	زیر دیپلم	٪ ۱۳	۱۰ - ۲۰ سال	٪ ۶۸	زن
٪ ۲۰	دیپلم	٪ ۴۱	۲۰ - ۳۰ سال		
٪ ۳۴	لیسانس	٪ ۱۹	۳۰ - ۴۰ سال		
٪ ۲۵	فوق لیسانس	٪ ۲۰	۴۰ - ۵۰ سال	٪ ۳۲	مرد
٪ ۶	دکتری	٪ ۶	بیشتر از ۵۰ سال		

مؤلفه‌های مؤثر بر ارتقاء حس سرزندگی در خیابان خیام مبتنی بر دیدگاه ساکنان و عابران

نتایج تحلیل عامل اکتشافی با نتایج آزمون K-M-O (0.741) و بارلت (Sig= 0.000)، قابل قبول بودن این تحلیل را در سطح بالا نشان می‌دهد.

جدول ۴. نتایج آزمون KMO و بارلت

آزمون KMO (کفایت تعداد نمونه)	۰/۷۴۱
تقریب کای اسکوار	۱۸۷۵/۴۳۵
درجه آزادی	۱۰۳۴
سطح معناداری	۰/۰۰۰

مبتنی بر تحلیل فوق پنج عامل به عنوان عوامل اصلی مؤثر بر ارتقاء سرزندگی و حضور پذیری خیابان خیام معرفی شدند که مجموعاً واریانس ۶۲٪ را نشان می‌دهند. عامل اول با عنوان عملکردی و خدماتی بیشترین درصد واریانس را به خود اختصاص داده و بیشترین تأثیر را بر ارتقاء حس سرزندگی در خیابان خیام خواهد داشت و پس از آن به ترتیب عواملی چون منظر شهری، تعاملات اجتماعی، پاکیزگی و دسترسی مؤثر خواهند بود.

جدول ۵. نتایج حاصل از تحلیل عاملی مبتنی بر اطلاعات پرسشنامه‌های پر شده در خیابان خیام (نگارندگان)

شاخص‌های معرف عامل	درصد تبیین واریانس	عامل
رضایتمندی از فعالیت‌های شبانگاهی از طریق در نظرگیری فعالیت‌های شبانگاهی در طول مسیر که موجب پویایی و حضور شهروندان در طول فضا می‌شوند (۰/۶۵۳)، سازگاری و هماهنگی کاربری‌ها در طول مسیر (۰/۵۱۵) کارایی و قابل دسترس بودن مبلمان‌های شهری (همچون نشیمن‌گاه، آلاچیق‌ها، سطل زباله و ...) در فواصل مشخص از یکدیگر در طول مسیر. (۰/۵۸۵)، حفاظت عابران پیاده در برابر تغییرات جوی از طریق سایه‌بان و آلاچیق (۰/۴۵۴)، خوانایی تابلوها و نشانه‌های بصری که موجب مسیریابی و حس آشنایی با فضا می‌شوند (۰/۷۷۶)، مناسب‌سازی پیاده‌روها برای استفاده همگانی از طریق مصالح مناسب برای کف و متناسب با شرایط جسمی معلولین (۰/۶۶۲)، مسیر دوچرخه کارآ و استاندارد و جلوگیری از مسدود شدن توسط مبلمان شهری (۰/۶۹۴)، کف پوش مناسب برای عبور افراد با شرایط جسمانی مختلف از جمله معلولین (۰/۶۰۳)	۱۱,۵٪	عملکردی و خدماتی
بناها و نشانه‌های شاخص که موجب افزایش حس تعلق در شهروندان و نیز هویت‌مند شدن فضا می‌شوند (۰/۵۶۲)، تنوع در طراحی بناها از نظر مصالح قابل استفاده و نیز معماری آن‌ها (۰/۵۶۲)، هماهنگی در مصالح و نیز استفاده از مصالح بومی و متناسب با جغرافیای منطقه (۰/۰۵۹۴)، زیبایی در نما و افزایش جذابیت در ظاهر (۰/۵۷۴)، خلاقیت در معماری (۰/۶۱۰)، پوشش گیاهی متنوع، زیبا و متناسب با جغرافیای منطقه (۰/۶۲۴)، عناصر تاریخی و هویتی متناسب با هویت و آداب و رسوم شهروندان که موجب هویت‌مندی هر چه بیشتر فضا می‌گردند (۰/۷۴۹)	۸,۰۸٪	منظر شهری

تعملات اجتماعی	۷,۷۳٪	تنوع کاربران و فراهم‌سازی فضایی مناسب برای حضور شهروندان در سنین و شرایط اقتصادی و اجتماعی مختلف (۰/۴۸۴)، تعاملات اجتماعی عابران از طریق انجام فعالیت‌های جمعی و نیز فراهم‌سازی فضاهای جمعی همچون آلاچیق‌ها برای گردهم آیی و ارتباط (۰/۴۷۴)، برخورداری از فضاهای اجتماع‌پذیر و جاذب جمعیت برای حضور و تعامل همچون پارک، تئاتر خیابانی و... (۰/۷۶۵)
پاکیزگی	۷,۱۷۵٪	پاکیزگی بدنه و در نظرگیری فضاهای مناسب در بخش‌هایی از مسیر برای تبلیغات (۰/۴۹۳)، پاکیزگی کف (۰/۷۶۴)
دسترسی	۵,۲۰٪	سهولت در دسترسی و امکان ورود به خیابان از مسیرهای مختلف (۰/۶۴۲)، ایمنی هنگام تردد از طریق در نظرگیری سرعت کم برای عبور و مرور اتومبیل‌ها و... (۰/۶۰۶)

عوامل مؤثر بر سرزندگی خیابان خیام

به‌منظور درک تأثیر عوامل مختلف بر سرزندگی خیابان، عوامل تشکیل‌دهنده سرزندگی خیابان با استفاده از رگرسیون خطی چندمتغیره با استفاده از نرم‌افزار SPSS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. متغیر وابسته میزان سرزندگی و حضور پذیری و متغیرهای مستقل عوامل استخراج‌شده از تحلیل عاملی شامل عامل عملکردی-خدماتی، منظر شهری، تعاملات اجتماعی، پاکیزگی و دسترسی می‌باشد.

با توجه به نتایج تحلیل همبستگی سرزندگی (جدول ۲)، Sig. عامل پاکیزگی بزرگ‌تر از ۰,۰۵ است که در آزمون معناداری موفق نمی‌شوند. بنابراین متغیر پاکیزگی حذف شد. چهار عامل دیگر همگی با سرزندگی خیابان همبستگی داشتند که در این میان تعاملات اجتماعی همبستگی بالاتری دارد، عامل منظر شهری و عملکردی-خدماتی همبستگی متوسطی دارند و عامل دسترسی همبستگی ضعیفی دارد.

جدول ۶. نتایج آزمون پیرسون

شاخص	ضریب پیرسون	سطح معناداری	درجه ارتباط
عملکردی-خدماتی	۰/۳۵۴	۰/۰۰۸	همبستگی متوسط
منظر شهری	۰/۳۱۵	۰/۰۰۱	همبستگی متوسط
تعاملات اجتماعی	۰/۵۰۲	۰/۰۰۰	همبستگی بالا
پاکیزگی	۰/۰۶۳	۰/۲۰۸	همبستگی ندارد
دسترسی	۰/۰۳۱	۰/۰۰۸	همبستگی پایین

Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

در ادامه به‌منظور تبیین نحوه تأثیرگذاری عوامل مؤثر بر سرزندگی خیابان خیام، تحلیل رگرسیون خطی چندمتغیره با سه عامل عملکردی-خدماتی، منظر شهری و تعاملات اجتماعی انجام شد (جدول شماره ۴). میزان همبستگی این سه عامل ۷۴/۷ درصد می‌باشد و ضریب تعیین و ضریب تعیین

تعدیل شده مدل به ترتیب ۰/۵۵۸ و ۰/۵۱۷ است. به عبارتی حدود ۵۶ درصد از پدیده سرزندگی در خیابان خیام توسط این سه عامل تعریف می‌شود. مقدار آزمون DW برابر با ۲,۰۱۰ است که نزدیک به ۲ است. لذا نتیجه می‌شود که بین متغیرهای مستقل همبستگی وجود ندارد.

جدول ۷. نتایج مدل رگرسیون

Model	مقدار R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.747 ^a	.558	.517	.99135	2.010

a. Predictors: (Constant), F1, F2, F3 b. Dependent Variable: vitality street

سپس آزمون معناداری آنوا برای مدل رگرسیون انجام شد. این آزمون نشان می‌دهد که متغیرهای مستقل آیا بر متغیر وابسته تأثیر دارد یا خیر. طبق نتایج حاصل با مقدار F

۹۰/۲۷۵ و سطح معناداری (sig. 0/000) قابل قبول بودن این رابطه رگرسیونی در سطح بالا تأیید می‌شود (جدول ۸).

جدول ۸ نتایج آزمون آنوا (معناداری مدل رگرسیون)

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	86.827	3	19.306	90.275	.000 ^b
	Residual	85.501	376	.214		
	Total	171.230	378			

در نهایت آزمون معناداری (t-test) برای بررسی ضرایب رگرسیون در مدل رگرسیون چندمتغیره انجام شد. آزمون t به بررسی تاثیرگذاری هر متغیر مستقل بر متغیر وابسته دارد بطوریکه هر چه قدر مطلق t بزرگ و سطح معنی داری کمتر از ۰/۰۵ باشد، قابل قبول بودن ضریب متغیر مستقل را نشان می‌دهد. طبق تحلیل انجام شده میزان تاثیرگذاری هر یک از عوامل کالبدی-خدماتی، منظر شهری و تعاملات اجتماعی به ترتیب ۰/۱۱، ۰/۰۴۲ و ۰/۰۲۰۲ می‌باشد که مبتنی بر سطح معناداری آزمون تی (sig.) مربوط به هر یک از آنها (به ترتیب ۰/۰۴۲/۰۱۵، ۰/۰۴۲ و ۰/۰۴۲)، نتایج مورد تایید می‌باشد. به عبارت دیگر سرزندگی در خیابان خیام شهر قزوین ۳۵/۷٪ توسط مولفه‌های عملکردی-خدماتی، ۱۱٪ با شاخص‌های منظر شهری و ۲۰/۲٪ درصد با مولفه‌های تعاملات اجتماعی توضیح داده می‌شود.

شرایط هر یک از شاخص‌ها در جهت ارتقاء سرزندگی خیابان خیام گام برداشت. برای مثال ۱- در نظرگیری فعالیت‌های شبانگه‌ای در طول مسیر (همچون: کافه‌های شبانه، رستوران‌ها، تئاتر و سینما، مراکز تجاری و تفریحی و...)، ۲- مناسب‌سازی مسیر و به ویژه پیاده روها و استفاده از کف پوش‌های مناسب با شرایط جسمی افراد مختلف خصوصاً معلولین. ۳- در نظرگیری مسیر دوچرخه کارآ و پیوسته و فاقد هر گونه مزاحمت توسط عابرین، دست فروشان و... ۴- در نظرگیری مبلمان مناسب در مکان‌های مختلف و با فاصله مناسب از یکدیگر برای رفع نیاز شهروندان در شرایط مختلف. ۵- در نظرگیری نشانه و عناصر هویتی متناسب با فرهنگ جامعه در طول مسیر برای معناسازی در فضا، مسیریابی و نیز ارتقاء حس تعلق در شهروندان و

بر این اساس طبق تحلیل رگرسیونی انجام شده از میان مولفه‌های موثر بر ارتقاء سرزندگی خیابان خیام، مولفه‌های عملکردی و خدماتی، منظر شهری و تعاملات اجتماعی به ترتیب دارای بیشترین تاثیر بر سرزندگی خیابان خیام خواهند بود. بر اساس مطالعات میدانی، بررسی‌ها و تحلیل‌های صورت گرفته:

۲. منظر شهری: این مولفه به عنوان دومین عامل موثر بر ارتقاء سرزندگی در خیابان خیام ۷ شاخص مختلف را در بر گرفته که اکثریت آن‌ها مورد بی‌توجهی در این خیابان قرار گرفته اند و به طور کلی مولفه منظر شهری از شرایط مناسبی برخوردار نیست. بر این اساس می‌توان از طریق بهبود شرایط هر یک از شاخص‌ها در جهت ارتقاء سرزندگی خیابان خیام گام برداشت. برای مثال: ۱- در نظرگیری بناها و نشانه‌های شاخص و هویت‌مند و متناسب با فرهنگ و رسوم شهروندان و نیز حفظ و نگه داشت عناصر و بناهای تاریخی در طول مسیر. ۲- استفاده از مصالح هماهنگ و بومی در طراحی بناها و نیز ساخت و سازها به جهت حفظ تناسب و جلوگیری از اغتشاش بصری. ۳- به کارگیری خلاقیت و ذوق و هنر مرتبط

۱. مولفه عملکردی و خدماتی: این مولفه ۸ شاخص مهم را در بر گرفته که اکثریت آن‌ها دارای شرایط نامطلوبی در خیابان خیام بوده و به طور کلی می‌توان گفت که علی‌رغم اهمیت بالای این مولفه در خیابان خیام، به شدت مورد بی‌توجهی قرار گرفته و از شرایط مناسبی برخوردار نیست. لذا با توجه به اهمیت بالای این مولفه می‌توان از طریق بهبود

سرزندگی در پیاده‌راه‌ها می‌توان به اختلاط و سازگاری کاربری‌ها؛ وجود فضاهای جاذب جمعیت در طول مسیر، برخورداری از چشم اندازهای زیبا در فضا، پویایی خیابان و زیباسازی جداره و ... اشاره کرد.

بر این اساس خیابان خیام به عنوان یکی از مهم‌ترین محورهای تجاری شهر روزانه جمعیت زیادی را به سمت خود جذب می‌کند. مطابق با مبانی نظری و مطالعات انجام شده در این زمینه، معیارها و شاخص‌های موثر بر ارتقاء سرزندگی خیابان خیام مطابق با مدل مفهومی ارائه گردیده و در نهایت با توجه به بررسی‌ها و تحلیل‌های صورت گرفته مشخص شد که خیابان خیام علی‌رغم دارا بودن پویایی نسبی خود، از شرایط مناسب و ایده آلی برای عابران پیاده (تنوع عملکردی، زیبایی بصری، پوشش گیاهی مناسب، فعالیت‌های شبانه‌گاهی، میلمان شهری کارا، فضاهای جمعی و جاذب جمعیت، مسیر مناسب دوچرخه سواران، کف‌سازی مناسب و کارآ و ...) برخوردار نبوده و دارای مسائل و مشکلات بسیاری است و تاثیر زیادی بر سرزندگی شهر ندارد به گونه‌ای که اکثریت افراد حاضر در این خیابان فقط برای استفاده از مراکز تجاری و رفع نیاز به آن مراجعه می‌کنند که این عامل نشان‌دهنده‌ی عدم برخورداری از امکانات تفریحی، گردشگری، فراغتی و تجمعی در این خیابان می‌باشد. بر این اساس لزوم توجه به برنامه‌ریزی مناسب و کارآ در جهت ارتقاء سرزندگی این خیابان توسط جذب هرچه بیشتر شهروندان به آن احساس می‌شود.

بنابراین در برنامه‌ریزی و ساماندهی پیاده‌راه، لازم است روابط متقابل نظام حرکت پیاده با دیگر عرصه‌ها، حیات شناسایی و تحلیل گردد. از این رو، به منظور بهره‌گیری مناسب از این رویکرد، شناخت اهمیت، جایگاه و عملکرد فضاهای پیاده لازم و ضروری است و برای ساماندهی آن باید اقداماتی انجام شود که این اقدامات به ترتیب اولویت به شرح زیر است:

با هویت و پیشینه شهر در معماری بناها که به زیباتر شدن و جذابیت هر چه بیشتر خیابان کمک خواهد کرد و ...

۳. تعاملات اجتماعی: این مولفه به عنوان سومین عامل موثر بر ارتقاء سرزندگی خیابان خیام، در برگیرنده سه شاخص مختلف بوده و بر اساس بررسی‌های صورت گرفته، خیابان خیام در زمینه تعاملات اجتماعی در شرایط نسبتاً مطلوبی قرار دارد اما برای افزایش تاثیر این مولفه بر سرزندگی می‌توان به بهبود شرایط هر یک از شاخص‌ها پرداخت. برای مثال ۱- در نظری کاربری‌ها، خدمات و فعالیت‌های متناسب با شرایط جنسی و سنی اقشار مختلف جامعه همچون (فضاهای تجمعی، فضاهای بازی کودکان و ...) که به تنوع کاربران می‌انجامد. ۲- در نظری فضاهای تجمعی همچون (پارک، تئاتر خیابانی، موسیقی خیابانی، مراکز مناسب جهت ایستادن و نشستن مردم و ...) که موجب افزایش حضورپذیری و تعاملات اجتماعی مردم می‌شود.

در نتیجه بر اساس تحلیل عاملی و تحلیل رگرسیونی انجام شده می‌توان از طریق تقویت هر یک از شاخص‌های ذکر شده در جهت ارتقاء حس سرزندگی و پویایی در خیابان خیام گام برداشت.

نتیجه‌گیری

تأمین نشاط و سرزندگی شهری یکی از اصلی‌ترین اهداف نظام‌های شهری خصوصاً در کشورهای توسعه یافته می‌باشد. سرزندگی یکی از مهم‌ترین نیازهای شهر و شهروندان است که با توسعه روند شهرنشینی و مسائل پیرامون آن، اهمیت آن روزبه روز بیشتر می‌شود. امروزه پیاده‌راه‌ها به عنوان یکی از فضاهای موثر در ارتقاء حس نشاط و سرزندگی در فضاهای شهری به حساب می‌آیند، به گونه‌ای که با برنامه‌ریزی درست و همه‌جانبه‌ی آن‌ها و متناسب با نیازهای عابرین می‌توان تاثیر بسیاری بر افزایش حضورپذیری شهروندان در فضا گذاشت. از جمله مولفه‌های موثر بر ارتقاء حس

جدول ۹. اقدامات پیشنهادی جهت ارتقاء سرزندگی خیابان خیام شهر قزوین

اولویت	اقدامات
اول	<p>- در نظرگیری مسیر دوچرخه کارآ و پیوسته و فاقد هر گونه مزاحمت توسط عابرین، دست فروشان و...</p> <p>- در نظرگیری مبلمان مناسب در مکان‌های مختلف و با فاصله مناسب از یکدیگر برای رفع نیاز شهروندان در شرایط مختلف</p> <p>- در نظرگیری نشانه و عناصر هویتی متناسب با فرهنگ جامعه در طول مسیر برای معناسازی در فضا، مسیریابی و نیز ارتقاء حس تعلق در شهروندان</p>
دوم	<p>- استفاده از مصالح هماهنگ و بومی در طراحی بناها و نیز ساخت و سازها به جهت حفظ تناسب و جلوگیری از اغتشاش بصری</p> <p>- در نظرگیری بناها و نشانه‌های شاخص و هویت‌مند و متناسب با فرهنگ و رسوم شهروندان و نیز حفظ و نگه‌داشت عناصر و بناهای تاریخی در طول مسیر</p> <p>- به کارگیری خلاقیت و ذوق و هنر مرتبط با هویت و پیشینه شهر در معماری بناها</p>
سوم	<p>- مناسب‌سازی مسیر و به ویژه پیاده‌روها و استفاده از کف پوش‌های مناسب با شرایط جسمی افراد مختلف خصوصاً معلولین</p> <p>- در نظرگیری کاربری‌ها، خدمات و فعالیت‌های متناسب با شرایط جنسی و سنی اقشار مختلف جامعه همچون (فضاهای تجمعی، فضاهای بازی کودکان و...) که به تنوع کاربران می‌انجامد</p> <p>- در نظرگیری فعالیت‌های شبانگه‌ای در طول مسیر (همچون: کافه‌های شبانه، رستوران‌ها، تئاتر و سینما، مراکز تجاری و تفریحی و...)</p>

منابع

- ۱- آقاچانی، هادی، و هادی پندار. ۱۴۰۰. تبیین معیارهای امکان‌سنجی تبدیل خیابان به پیاده‌راه در مراکز شهرها، مورد مطالعاتی: هسته مرکزی شهر بابل. نشریه معماری و شهرسازی آرمان شهر، ۳۵ (۱۴): ۲۰۵-۲۲۱. DOI:10.22034/aaud.2021.215404.2089
- ۲- الهی، سروین. ۱۳۹۰. پیاده‌راه - فضایی شهری در خیابان برای تعاملات اجتماعی نمونه موردی: خیابان صبا. سومین همایش ملی عمران شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد سنجندج.
- ۳- پاکزاد، جهان‌شاه. ۱۳۹۰. راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران. تهران: شرکت طرح و نشر پیام سیمما، وزارت مسکن و شهرسازی، دانشگاه تهران.
- ۴- پیرایه‌گر، میلاد. ۱۳۹۱. برنامه ریزی ایجاد پیاده‌راه‌ها با هدف دستیابی به شاخص‌های اجتماعی توسعه‌یافته درون شهری بخش مرکزی شهر رشت. پایان‌نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه کردستان.
- ۵- پوراحمد، احمد، آرزو حاجی شریفی، و مهدی رمضان‌زاده لسبویی. ۱۳۹۱. سنجش کیفیت پیاده‌راه در محله‌های هفت حوض و مقدم شهر تهران. مجله آمایش جغرافیایی فضا، ۲(۶): ۳۴-۵۶.
- ۶- پاکزاد، جهان‌شاه. ۱۳۸۵. مبانی نظری و فرایند طراحی شهری. تهران: انتشارات شهیدی.
- ۷- ثقفی اصلی، آرش. ۱۳۸۷. اهمیت و نقش پیاده‌راه در شبکه‌ی حمل و نقل شهر پایدار. جستارهای شهرسازی ۲۶ و ۲۷: ۷۹-۸۷
- ۸- جوری، آمنه، رحیم سرور، و جاوید منیری. ۱۳۹۴. بررسی امکان ایجاد پیاده‌راه‌های گردشگری در مراکز شهری (موردشناسی: مرکز شهر زنجان). فصلنامه جغرافیا آمایش شهری- منطقه‌ای، ۵ (۱۵): ۱۷۶-۱۵۵. DOI: 10.22111/gajj.2015.2077
- ۹- حافظ‌نیا، محمدرضا. ۱۳۸۹. مقدمه‌ای بر روش تحقیق در علوم انسانی. تهران: انتشارات سمت.
- ۱۰- ذکاوت، کامران. ۱۳۸۸. مورفولوژی درون و طراحی شهری. همایش سراسری احیای بافت‌های شهری، مشهد.
- ۱۱- رهنمایی، محمدتقی، و یوسف اشرف. ۱۳۸۶. فضاهای عمومی شهر و نقش آن در شکل‌گیری جامعه مدنی. فصلنامه جغرافیا، ۵(۱۴ و ۱۵): ۲۳-۱۳.
- ۱۲- رسولی، سارا، و سمیرا رحیم‌دخت خرم. ۱۳۸۸. ایجاد منظر شهری مطلوب در مسیرهای پیاده. نشریه معماری و شهرسازی آرمان شهر، ۲(۳): ۱۱۲-۱۰۳.
- ۱۳- سیف‌الهی فخر، سپیده، تایماز لاریمیان، و امیر محمد معززی مهرطهران. ۱۳۹۲. تعیین شاخص‌های مؤثر در خلق مکان‌های امن پیاده‌مدار جهت ارتقاء تعاملات اجتماعی (نمونه موردی: خیابان بهار آزادی محله خاک سفید تهران). دو فصلنامه معماری و

23 Brown, Scott Charles, and Joanna L Lombard. 2014. Neighborhoods and Social Interaction. In book: Wellbeing and the Environment: Wellbeing: A Complete Reference Guide, 2: (91-118). Edition: Volume II. Publisher: John Wiley & Sons, Ltd. Editors: R. Cooper, E. Burton, C. L. Cooper. DOI:10.1002/9781118539415.wbwell05

24 Delso, Javier, Belen Martin, Emilio Ortega, and Nico Van de Weghe. 2019. Integrating Pedestrian-Habitat Models and Network Kernel Density Estimations to Measure Street Pedestrian Suitability. Sustainable cities and society 51. DOI:10.1016/j.scs.2019.101736.

25 Fitch, Dillon T., Mijke Rhemtulla, and Susan L. Handy. 2019. The relation of the road environment and bicycling attitudes to usual travel mode to school in teenagers. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Elsevier, 123(C): 35-53. DOI: 10.1016/j.tra.2018.06.013

26 Gehl, Jan. 2011. Life Between Buildings: Using Public Space. The Journal of Space Syntax. Washington - Covelo - London: Island Press, ISBN: 978-1597268271

27 Jalaladdini, Siavash, and Derya Oktay. 2012. Urban public spaces and vitality: A socio-spatial analysis in the streets of cyprriot towns. Social and Behavioral Sciences, 35: 664-674. DOI:10.1016/j.sbspro.2012.02.135

28 Kim, Hyungkyoo, and Elizabeth Macdonald. 2016. Does wind discourage sustainable transportation mode choice? Findings from San Francisco, California, USA. DOI:10.3390/su8030257.

29 Kim, Suyeon, and Kyungjin An. 2017. Exploring psychological and aesthetic approaches of bio-retention facilities in the urban open space. Sustainability 9 (11): 2067. DOI:10.3390/su9112067

30 Mazumdar, Soumya, Vincent Learnihan, Thomas Cochrane, and Rachel Davey. 2018. The built environment and social capital: A systematic review. Environment and Behavior, 50(2): 119-158. DOI 10.1177/0013916516687343

31 Molavi, Mehrnaz, Ziaeddin Mardoukhi, and Fatemeh Jalili. 2016. Utilization of place-making approach in urban spaces using historic mansions attractions. Theoretical and Empirical Researches in Urban Management. Research

شهرسازی ایران، ۵: ۸۵-۹۵. DOI: 10.30475/isau.2014.61965

۱۴- سعادت، علی محمد. ۱۳۹۴. نقش پیاده‌راه‌ها در باززنده سازی و احیای بافت‌های تاریخی. دو ماهنامه شهرنگار، ۱۵ (۷۴ و ۷۳): ۲۰-۳۰.

۱۵- عباس‌زاده، شهاب، و سودا تهری. ۱۳۹۱. بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیت فضایی پیاده‌راه‌ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی مطالعه موردی؛ محورهای تربیت و ولیعصر تبریز. فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات شهری، ۱ (۴): ۱۰-۱.

۱۶- کاشانی‌جو، خشایار. ۱۳۹۵. پیاده‌راه‌ها؛ از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی. چاپ دوم. تهران: آذرخش.

۱۷- مولوی، مهرناز، آرمان حمیدی، عالیه فریدی فشتمی، و زهرا آریاپسند. ۱۴۰۰. بررسی نقش پیاده‌راه‌های شهری در ارتقای شاخص‌های سرزندگی شهری و تعاملات اجتماعی (مطالعه موردی: پیاده‌راه مرکز رشت). نشریه پژوهش‌های جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، ۹ (۳)، ۸۸۱-۹۰۸. DOI: 10.22059/jurbangeo.2021.319408.1465

۱۸- محمدی ده‌چشمه، پژمان. ۱۳۹۸. تحلیلی بر نقش پیاده‌راه‌ها در سرزندگی شهری (مطالعه موردی: خیابان فردوسی شهر اصفهان). نشریه جغرافیا و توسعه فضای شهری. ۶ (۱۰)، ۱۹-۳۸. DOI: 10.22067/gusd.v6i1.73389

۱۹- معینی، سیدمهدی. ۱۳۹۱. شهرهای پیاده‌مدار. تهران: انتشارات آذرخش.

۲۰- نقی‌زاده، محمد. ۱۳۸۹. اصول طراحی فضاهای شهری. پژوهشکده فرهنگ و هنر جهاد دانشگاهی.

۲۱- ماجدی، حمید، و منصور، اهام، و حاجی احمدی، آذین. ۱۳۹۰. بازتعریف فضای شهری (مطالعه موردی: محور ولیعصر حد فاصل میدان ولیعصر تا چهارراه ولیعصر). مدیریت شهری، ۹ (۲۷): ۲۶۳-۲۸۳.

22 Anderson Jamie, Kai Ruggeri, Koen Steemers, Felicia Huppert. 2017. Lively social space, well-being activity, and urban design: findings from a low-cost community-led public space intervention. Environment and Behavior, 49 (6): 685-716. DOI: 10.1177/0013916516659108

- Grant Schofield, Jens Troelsen, Delfien Van Dyck, Ilse De Bourdeaudhuij, and Neville Owen. 2016. Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study. *THE LANCET*, 387 (10034): 2207-2217. DOI:10.1016/S0140-6736(15)01284-2
- 37 Vo, Khoa D., Kun Qian, William H.K. Lam, Agachai Sumalee. 2020. Modeling joint activity-travel patterns in pedestrian networks with use of Wi-Fi data. *Asian Transport Studies*, 6:1-12. DOI:10.1016/j.eastsj.2020.100007
- 38 Von Schönfeld, Kim Carlotta, and Luca Bertolini. 2017. Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility, *Cities*, 9(4): 567-589. DOI:10.1016/j.cities.2017.04.012.
- 39 Wu, Jiayu, Na Ta, Yan Song, Jian Lin, and Y. Chai. 2018. Urban form breeds neighborhood vibrancy: A case study using a GPS-based activity survey in suburban Beijing. *Cities*, (3)74: 100-108. DOI:10.1016/J.CITIES.2017.11.008
- 40 Xia, Chang, Anthony Gar-On Yeh, and Anqi Zhang. 2020. Analyzing spatial relationships between urban land use intensity and urban vitality at street block level: A case study of five Chinese megacities. *Land Scape and Urban Planning*, 193. DOI: 10.1016/j.landurbplan.2019.103669
- Centre in Public Administration and Public Services, Bucharest, Romania, 11(4): 61-73.
- 32 Mouratidis, Kostas. 2018. Built environment and social well-being: How does urban form affect social life and personal relationships? *Cities Journal*, 74: 7-20. DOI:10.1016/j.cities.2017.10.020
- 33 Poortinga, Wouter, Tatiana Calve, Nikki Jones, Simon Lannon, Tabitha Rees, Sarah E Rodgers, Ronan A Lyons, and Rhodri Johnson. 2017. Neighborhood quality and attachment: Validation of the revised residential environment assessment tool. *Environment and Behavior*, 49(3): 255-282. DOI:10.1177/0013916516634403
- 34 Pere, Pärtel-Peeter. 2017. The effect of pedestrianisation and bicycles on local business. Case studies for the Tallinn High Street Project. Stockholm: Future Place Leadership. www.futureplaceleadership.com.
- 35 Sepe, Marichela. 2017. The role of public space to achieve urban happiness. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 12(4): 724-733.
- 36 Sallis, James F, Ester Cerin, Terry L Conway, Marc A Adams, Lawrence D Frank, Michael Pratt, Deborah Salvo, Jasper Schipperijn, Graham Smith, Kelli L Cain, Rachel Davey, Jacqueline Kerr, Poh-Chin Lai, Josef Mitáš, Rodrigo Reis, Olga L Sarmiento,

Received: 26/11/2021

Accepted: 21/02/2022

Planning urban spaces to enhance the sense of vitality

Case study: Khayyam St., Qazvin

Maliheh Babakhani^{1,*}, Zahra Rajabi²

Abstract

Today, with the high advancement of technology and the importance of cars on the streets, the movement of pedestrians in different levels of the city has become insignificant. There is a sense of vitality among citizens as well as the lack of urban spaces. This issue has been neglected in many cities of Iran and needs to be planned. The purpose of this study was to investigate the role of Khayyam pedestrian way in promoting the sense of vitality of the city so that it is out of a space just for pass and become a dynamic space for citizens to attend desirably. Extracting indicators affecting this goal have provided effective solutions to enhance the sense of vitality of the space. This research is in the category of analytical methods from the target position. In the sample section, field observations, interviews with officials, as well as filling out questionnaires from pedestrians were used. According to Cochran's formula, 384 questionnaires were randomly distributed and then the data based on exploratory factor analysis, Pearson correlation test and regression analysis were analyzed. According to the results of expert analysis and statistical analysis, the use of principles such as considering the attraction of absorbing spaces as a source and destination in different parts of the street, proper wall design, using historical elements and ... help to enhance the sense of vitality.

Keywords

Urban Spaces, Vitality, Pedestrian way, Qazvin

¹ - Assistant Professor of Urban Planning, Faculty of Architecture and Urban Planning, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran. babakhani@arc.ikiu.ac.ir

² - Master of urban planning, Faculty of Architecture and Urban Planning, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran.