

طراحی پیاده راه با رویکرد ارتقای تعاملات اجتماعی (نمونه موردی خیابان منصور آباد شیراز)

سحر صلاحی*؛ دانشجوی دکتری رشته معماری، دانشگاه آزاد شیراز، واحد شیراز

Sahar.salahi@hotmail.com

زهرا سعادت: کارشناسی ارشد رشته معماری منظر، واحد شیراز، دانشگاه غیرانتفاعی - حافظ، شیراز، ایران

Z.saadat23@gmail.com

چکیده

تعاملات اجتماعی از ملزومات انسان‌ها برای گذراندن زندگی روزمره می‌باشد. هرچه جامعه مدرن‌تر می‌شود، نیاز به ارتباطات جمعی در فضاهای باز بیشتر احساس می‌شود. رفع این خواسته بشر، یکی از مسائل تاثیرگذار بر جامعه است. پیاده راه‌های شهری یکی از مهم‌ترین بخش‌های ارتباطات و تعاملات اجتماعی بین مردم می‌باشد. این تحقیق با هدف ارتباط و ارتقای تعاملات اجتماعی در خیابان منصور آباد شیراز صورت گرفته است. تحقیق از نوع کمی - کیفی می‌باشد و از طریق پرسش‌نامه محقق ساخت و همچنین با بررسی آلفای کرونباخ و بر اساس جدول مورگان، باتوجه به تعداد جامعه آماری ۹۶۰ نفر، ۲۹۲ نفر برای نمونه به روش تصادفی انتخاب شده‌اند و در نهایت تعداد ۶۰ پرسشنامه تکمیل و برگردانده شد که جهت تجزیه و تحلیل مورد ارزیابی قرار گرفت. ابزار فیش‌برداری به صورت نقل قول مستقیم و غیرمستقیم و تخلیص و ترجمه صورت می‌گیرد و در بخش میدانی ابزارهای پرسشنامه، جداول ارزیابی و امکان‌سنجی مورد استفاده قرار گرفته است. نتیجه این تحقیق شامل: ارائه راهکارها بی در جهت طراحی این پیاده راه در راستای افزایش تعاملات اجتماعی مطلوب و مثبت می‌باشد و در نهایت می‌توان براساس اصلیت‌ترین معیارهای طراحی پیاده‌راه با استفاده از الگوهای طراحی منظر که شامل معیارهای اجتماعی - اقتصادی معیار کالبدی - فضایی، معیار ترافیک و دسترسی، معیار عملکردی، معیار هویت و حس مکان، معیار دید و منظر و ارتباط با طبیعت می‌باشد؛ طراحی در خیابان را بر اساس آن انجام داد. در آخر یک نمونه از طراحی در این خیابان قرار گرفته است.

واژه‌های کلیدی: پیاده راه، طراحی منظر، فضاهای شهری، چمران شیراز.

مقدمه

پیاده‌راه‌ها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آن‌ها در زندگی جمعی‌شان هستند. در مقیاس کل شهر عمل می‌کنند. شهروندان در یک رابطه تعاملی با یکدیگر، کنار یکدیگر بودن را در این فضاهای باز شهری تجربه و در جهت ارتقا حیات جمعی می‌کوشند. به همین دلیل پیاده‌راه‌ها به عنوان مهم‌ترین فضاهای عمومی شهری که جایگاه تعاملات اجتماعی هستند، شناخته می‌شوند. اهمیت و جایگاه منظر پیاده راه‌ها برای ایجاد بستری مناسب جهت برقراری تعاملات اجتماعی سالم بین شهروندان، در اینجا مشخص می‌شود. از آنجایی که ماهیت فضایی پیاده‌راه‌ها سه بعد انسان، انتظاراتش و عناصر سازنده آن را در بر می‌گیرد، معماری آن نیز بر روی حرکت پیاده تأثیرات روانی، احساسی- ادراکی، محیطی و... می‌گذارد (کاشانی جو، ۱۳۸۹). زندگی هر روزه ساکنان شهر گسترده‌ای از ارتباطات اجتماعی و فعالیت‌ها در قالبی از فضاهای ساخته شده است. آشنابندی شهروندان با محل سکونتش در فرایندی از تجربه و آموزش ایجاد شده و تفاوت حس مکانی در اشخاص در شهرها و بافت‌های مختلف نتیجه تفاوت تجربیات حاصل از فعالیت‌ها و فضاها است.

این فرایند آشنابندی در شهرنشین به دلیل ارتباط او با سکونتش در قالب خاطره‌سازی و ایجاد نوعی هویت براساس خوانش او از ریشه دار بودن مداوم است. خوانشی که شهر خاطره را همچون تصویری دنباله‌دار و چون متنی که در طول زمان و در طی توسعه‌های متمادی همچنان در حال نوشته شدن است، در ذهن می‌آورد. با این خوانش است که شهر را چون لایه‌های متعدد دیرینه‌شناسانه در مقابل دیدگان شهرنشین قرار می‌دهد. حال این مساله مهم پیش می‌آید که آیا محله‌های کوچک درون شهرهای بزرگ ما نیز امکانات و رفاه کافی را در حد خود مردم شهر دارا هستند؟ این تحقیق بر اساس فرایند شکل‌گیری پیاده راه‌ها در طول زمان و همچنین پرداختن به شاخصه‌های مهم دیگری چون: الگوهای رفتاری و محورهای پیاده و... شکل گرفته است. این پژوهش به دنبال آنست که با طراحی منظر و ملاحظات کالبدی هم‌راستا با تعاملات اجتماعی و ایجاد ارتباط بین طبیعت موجود و مسیر مانند تنوع فضایی و معیارهای کالبدی و... پیاده بتوان فضایی آرام و مناسب برای پیاده‌روی و گذران اوقات فراقت را فراهم نماید و همچنین رونق اقتصادی را در محله‌ای کوچک افزایش دهد که در نتیجه باعث ارتقای کیفیت زندگی ساکنین شود.

پیشینه تحقیق (سوابق مطالعاتی و طراحی)

پیشینه‌های متعددی در راستای تعاملات اجتماعی و همچنین پیاده راه‌ها وجود دارد حال با توجه به ترکیب این دو مورد اسامی برخی پروژه‌هایی که در این راستا انجام شده‌اند به تفصیل بیان می‌گردد. سارا غلامعلی‌پور در سال ۱۳۹۰ در تحقیقی به نام بررسی شاخص‌های مؤثر به منظور افزایش قابلیت پیاده‌مداری در محیط‌های مسکونی-تجاری (مطالعه موردی: محله یوسف‌آباد تهران) در دانشگاه آزاد واحد مرکزی تهران این تحقیق را ارائه کرد و نتیجه حاصله، مابین دو مولفه کلی فرهنگی و کالبدی، جایگاه مولفه فرهنگی بالاتر از کالبدی می‌باشد و شاخص امنیت نسبت به شاخص سلامت به عنوان شاخص‌های فرهنگی، در ارتقاء قابلیت پیاده‌مداری ارجحیت دارد. هم چنین مابین دو شاخص دسترسی و پیوستگی شبکه، شاخص دسترسی در رتبه بالاتری قرار گرفته است.

مریم روشنی در سال ۱۳۹۱ در تحقیقی با عنوان بررسی جایگاه پیاده در بافت قدیمی مرکز شهر تبریز و ارائه طرحی مبتنی بر پیاده‌مداری به منظور تجدید حیات آن می‌باشد که نتیجه حاصله: محور تربیت غربی، در اولویت تبدیل شدن به پیاده راه قرار گرفت. به این ترتیب براساس تحلیل‌های مختلف، اجزاء شبکه پیاده اولویت بندی شده و شبکه پیاده پیشنهادی برای بافت تاریخی تبریز، در ۳ فاز زمانی ۵ سال آینده، ۱۰ سال آینده و ۱۵ سال آینده طراحی گردید و اجزاء این شبکه، شامل پیاده راه‌های پیشنهادی، پیاده روه‌های تجهیز شده، مسیرهای آرماسازی شده و لبه روه‌های تجهیز شده برای پیاده‌ها پیشنهاد می‌گردد. در نهایت نیز به عنوان طراحی بخشی از شبکه پیشنهادی، محور تربیت غربی مطابق با فرایند طراحی شهری تبدیل به پیاده راه می‌گردد.

آقای اختیار بهرامی در مقاله‌ای تحت عنوان ارتقای کیفیت فضای خیابان با تقویت پیاده روی و اجتماع‌پذیری کاربران؛ نمونه موردی: خیابان کاشیکاری و گاراژ در کرمانشاه نتایج بدست آمده نشان می‌دهد که مشاهدات بیانگر آن است که این محدوده با وجود قابلیت‌های اقتصادی و اجتماعی مناسب، از نظر حفظ و مرمت جداره‌های کهن، تعریض پیاده‌روها، امنیت فضا و نوسازی از وضعیت مناسبی برخوردار نمی‌باشد. به نظر می‌رسد منسجم نمودن مراکز تجاری پراکنده در این محدوده به صورت یک مجتمع تجاری واحد با خصوصیت‌های چون نفوذپذیری، چند مرکزی بودن و...، طراحی جداره‌ها، ارتقاء کیفی محیط، و ایجاد پتانسیل‌های مطلوب جهت پیاده‌مداری و گذران اوقات فراغت در این فضا، می‌تواند در رفع نواقص مطرح شده مؤثر باشد.

همچنین خانم غزاله رحمانی در مقاله‌ای تحت عنوان ارزیابی قابلیت پیاده‌مداری با تاکید بر رویکرد نو شهرگرایی در محور بلوار سجاد مشهد، نتایج حاصل نشان می‌دهد از مجموع ۳۱ شاخص پیاده‌مداری، ۶۱٪ مثبت و نسبتاً مثبت ارزیابی شده در نتیجه پیاده‌مداری در بلوار سجاد، نسبتاً مثبت ارزیابی می‌شود. برای ارتقاء پیاده‌مداری بلوار سجاد ۶ راهبرد در اولویت اول پیشنهاد گردید. همان‌طور که مشاهده گردید در زمینه تعاملات اجتماعی و پیاده راه‌ها بالاخص در محله‌های کوچک شهری، درون شهرهای بزرگ تلاشی صورت نگرفته است. این پژوهش در صدد آن است که بتواند در خیابان منصور آباد شیراز که یک محله شهری می‌باشد ایجاد تعاملات اجتماعی از طریق پیاده راه انجام دهد.

مبانی نظری

تعریف پیاده راه و تاریخچه

پیاده‌راه‌ها را این‌گونه تعریف می‌کند: «پیاده‌راه‌ها قسمتی از فضاهای شهری هستند که به دلایل ویژه، عمدتاً به خاطر دارا بودن برخی پتانسیل‌های خاص و در تمام یا بخشی از ساعات شبانه‌روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده و به‌طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می‌یابند». و در سال ۹۳ تعریف جامع‌تری را ارائه می‌دهد: پایدارترین و سالم‌ترین روش حمل‌ونقل به شکل پیاده است. تاریخچه ایجاد پیاده‌راه‌ها به مفهوم امروزی آن به سال‌ها قبل بازمی‌گردد و شهرهای ۷۰ به حدود اروپایی به ویژه دو کشور آلمان و هلند در این زمینه در جهان پیشگام بوده‌اند. نخستین اقدام از این دست، به اواخر قرن نوزدهم بازمی‌گردد. طی این اقدام «اولمستد» شهرساز و معمار معروف آمریکایی که بنیان‌گذار رشته معماری منظر یا زمین‌آرایی محسوب می‌شود، برای نخستین بار فکر در طراحی «پارک ۱۸۵۸ جلداسازی معابر را در سال مرکزی نیویورک» به کار برد و راه سواره و پیاده را از هم جدا کرد از تجارب مهم جهانی در ارتباط با پیاده‌راه مبتنی بر تعاریف فعلی نمونه‌های زیر قابل معرفی است:

تعدادی از کشورها بعد از جنگ جهانی دوم، با رویکرد جدیدی به بازسازی سیما و منظر شهری پرداختند و در این مسیر با نگاهی تازه به انسان، تلاش کردند او را بر خودرو مقدم شمرده یا حداقل از تسلط و حاکمیت وسایل نقلیه برعباران بکاهند. پیاده‌راه‌ها عمدتاً به راسته خرید تبدیل شده و با بهره‌گیری از فضای سبز، تعبیه نیمکت و استراحتگاه، آبنما، تندیس و نورپردازی آرام و دلنشین پیاده‌راهی خاطره‌انگیز را برای عابران ایجاد کرده‌اند. گاهی در کنار این‌ها سکو و محلی برای تجمعات کوچک نیز به چشم می‌خورد تا فعالیت اجتماعی شهروندان را هم زنده نگه دارد. اجرای برنامه‌های هنری و نواختن موسیقی نیز وقتی به این گذر قدم می‌گذارد تلفیقی از پیاده‌راه هنر و خرید را برای عابران خلق می‌کند. به عقیده کارشناسان شهری این پیاده‌راه‌ها که ابتدا هدف اصلی‌شان جلوگیری از تصادفات و تداخل عبورعابر با وسایل نقلیه بود امروزه با نگاه افزایش کیفیت فضای شهری، توجه به مسائل زیست محیطی، احترام بیشتر به انسان و نه خودرو و نقش‌های اجتماعی و اقتصادی آن مورد توجه قرار گرفته‌اند. در سال‌های اخیر تعداد زیادی از شهرهای اروپا و آمریکا تهیه اسناد ویژه‌ای تحت عنوان طرح جامع پیاده‌راه را مورد توجه قرار دادند. این شهرها با رویکرد جدیدی به جایگاه حضور مردم در این فضا و افزایش کیفیت پیاده‌روی پرداخته و به شبکه راه‌های عابرپیاده و هماهنگ بودن آن با فضای سبز و بوستان‌ها هویت دادند. تا قبل از ورود خودرو و تحولات حاصل از آن در شهرسازی ایران راه‌ها و فضاهای شهری در انطباق کامل با فضاهای انسانی و نیازهای اجتماعی شهروندان شکل می‌گرفت.

چنانکه تاریخ شهرسازی ایران نشان می‌دهد در شهرهای کهن ایرانی نظام کالبدی شهر به طور کلی بر اساس مقیاس انسانی یا مردم‌واری استوار بوده است و وسعت شهرها و فاصله میان مراکز مختلف آن چنان بود که شهروندان با پای پیاده از نقطه‌ای به نقطه دیگر می‌رفتند. این راه‌ها و فضاهای شهری علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی گردش و تماشای، شنیدن اخبار، برگزاری جشن‌ها و آیین‌ها، تفریح و سرگرمی و مذاکره و داد و ستد را فراهم می‌آوردند. با پیدایش حمل و نقل ماشینی بسیاری از فضاهای شهری که محل زندگی اجتماعی بود، به گذرگاه و توقف‌گاه وسایط ماشینی تبدیل شده و این توسعه به تدریج تمام ساختار کالبدی و اجتماعی شهر را زیر نفوذ برد. حرکت پیاده و نیازها و حقوق طبیعی انسان پیاده کمتر مورد توجه برنامه‌ریزان و طراحان شهری قرار گرفت و راه‌های پیاده نه به عنوان بخشی از فضای شهری بلکه به عنوان تابعی از حرکت سواره به حساب آمدند و آنچنان که باید به فضاها و محدوده‌های پیاده و اهمیت آن‌ها به عنوان یک فضای شهری به ایجاد سرزندگی و پویایی در شهر و مکانی برای گذران اوقات فراغت شهروندان توجه نگردیده است ما در برنامه‌ریزی در مورد حمل و نقل درون شهری، هنوز از دیدگاه اتومبیل‌گرا پیروی می‌کنیم، دیدگاهی که امروزه در اکثر کشورهای پیشرفته جهان دیگر جایگاهی ندارد، این در حالی است که نرخ بالای شهرنشینی در ایران و افزایش انواع آلودگی‌های ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری در شهرهای بزرگ، تغییر در خط مشی‌های برنامه‌ریزی شهری و حمل و نقل درون شهری ما را ضروری می‌کند.

اهمیت و ضرورت پیاده‌راه در ایران: با وجود گذشت چندین دهه از گسترش پیاده‌راه‌ها در سایر کشورها، طراحی مسیرهای پیاده با عنوان «پیاده‌سازی محورهای تاریخی» هنوز مبحثی نو در کشور ما به شمار می‌آید. از جمله تجربه‌های عملی در ارتباط با احداث پیاده‌راه در ایران می‌توان به تجربه تفکیک سواره از پیاده در تبریز (خیابان تربیت، خیابان استاد شهریار و محور قلعه سنگی) اشاره نمود. از دیگر تجربه‌ها خیابان جنت در بافت مرکزی شهر مشهد می‌باشد. در کلان‌شهر تهران توجه به پیاده گستره بسیار دیرتر از دیگر شهرها مد نظر مسئولین و مدیران امور شهری قرار گرفته هرگونه اقدام است و این در حالی است که معمولاً شهرسازی در پایتخت به صورت الگویی جهت دیگر شهرهای کشور قرار می‌گیرد. از جمله نمونه‌های اجرا شده در تهران می‌توان به پیاده‌سازی خیابان صف (سپهسالار)، خیابان مروی و بازار تهران اشاره نمود.

پیاده‌راه و پیاده‌مداری^۱

پیاده‌روی یکی از اصلی‌ترین عناصر جوامع امروزی به حساب می‌آید. آنجایی که خسته از فعالیت‌های روزانه دغدغه‌ها، مشغولیت‌های ذهنی، نیاز به آرامش، نیاز به ورزش و غیره را برای انسان‌ها تداعی می‌کند. فضایی برای ارتباطی دوستانه و قرار ملاقات این مکان تنها با پیاده‌راه‌های شهری آمیخته با منظر شهری میسر می‌شود. جایی که مؤلفه‌های عینی و ذهنی فراوانی را بر اساس اصولی درست به عرصه نمایش قرار داده باشد. یک محیط قابل پیاده‌روی از طریق ایجاد محیطی مناسب برای عابرین پیاده، مردم را برای سازمان‌دهی فعالیت‌های روزمره‌شان بر اساس پیاده‌مداری ترغیب می‌کند (برنامه‌ریزی و طراحی برای پیاده‌راه‌ها، ترجمه رضا بصیری مؤدبی) تقریباً تمامی صاحب‌نظران به‌طور مشترک بر این نکته اتفاق نظر دارند که جنبه اجتماعی ایجاد و توسعه پیاده‌راه‌ها بسیار مهم بوده، آن چنانکه می‌توان فلسفه وجودی این فضاهای شهری پیاده‌مدار را نه صرفاً عملکردهای فیزیکی و ارتباطی، تثبیت و تقویت برخی کاربری‌ها و مسائل اقتصادی بلکه گسترش ارتباطات و تعاملات اجتماعی - فرهنگی و ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی دانست.

دسته‌بندی‌های صورت گرفته برای محیط پیاده‌مدار

پس از ارائه مهم‌ترین شاخص‌های ایجاد پیاده‌راه و جمع‌بندی آن‌ها، شاخص‌های مفید و قابل‌استفاده در شهر ایرانی، ۱۶ شاخص را به عنوان شاخص‌های اصلی ایجاد توسعه و نگهداری یک پیاده‌راه مطرح شده است. تمرکز شاد برای عابران پیاده، تراکم‌های مسکونی اندازه‌های با مقیاس انسانی، خرده‌فروشی‌های فعال و گوناگون، آرام‌سازی ترافیک، فعالیت ۲۴ ساعته محوطه‌های باریک، محافظت در برابر آب‌وهوا، پیاده‌روهای عریض، تجهیزات غیر مزاحم، نماهای اصلی فعال ساختمانی، شعاع‌های چرخش متعادل و فواصل عبوری، هم‌جواری، بلوک‌های کم طول، دور منظر انتهایی بنگاه‌های تجاری مناسب (کاشانی جو، ۱۳۸۹).

فضای شهری

بسیاری عقیده دارند که فضای شهری از دو جنبه کالبدی و اجتماعی مورد ارزیابی اندیشمندان قرار گرفته است. بدین معنا که بررسی‌های کالبدی بیشتر از نگاه معماران و بررسی‌های اجتماعی از دید جامعه‌شناسان شهری، برنامه‌ریزان و جغرافی‌دانان شهری بوده است (مدنی پور، ۱۳۸۷). تا قبل از قرن بیستم که میان هنر، فلسفه و علم و نهادهای اجتماعی جدایی نبوده است، فضای شهری نشان دهنده اجتماع بوده و تفاوتی بین فرم فضای شهری و عملکرد آن نبوده است. با شروع قرن بیستم و اشاعه بیش از پیش تفکر مدرن، مدرنیسم، فضای شهری را نتیجه جبری عملکردهای اجتماعی که در شهر اتفاق می‌افتد دانست. در دهه شصت، نگرش مدرن به فضاهای شهری که آن را چیزی نامتناهی و انتزاعی فرض می‌کرد، مورد تردید قرار گرفت و تلقی مدرنیستی از فضای شهری به زیر سوال رفت و از آن زمان به بعد

^۱ pedestrian zone

فضای شهری به معنای واقعی بار دیگر تعریف گردید. کولکوهن می‌گوید: «و ما توانستیم به مفهوم فضای شهری شد. خوش آمد گوئیم و ضرورت آن بازسازی شهر به عنوان یک بافت پیوسته است» (کوهن، ۲۰۰۴) از این دوره به بعد دوباره تلاشی در جهت ارایه تعابیر جدید آغاز گردید. در دیدگاه‌های جدید، فضای شهری، فضایی پر از ازدحام و شلوغی جمعیت و در بر دارنده کاربری‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی است و در بردارنده برداشت جدیدی از فضای ادراک در حیطه‌های اندیشه‌های فلسفی، روان‌شناسی و جامعه‌شناسی افرادی نظیر مریلوپوتی، کاستلز، پیازه، ادواردز می‌باشد (امین‌آذر، ۱۳۹۱)

نظریه‌های فضای شهری

مطابق با نظر گهل، فعالیت‌های مردم را در فضاهای عمومی می‌توان در سه گروه طبقه‌بندی کرد که هر یک به ویژگی‌های متفاوتی در محیط کالبدی نیاز دارند. در جدول زیر نظریاتی چند از اندیشمندان مشاهده می‌گردد:

جدول ۲- نظریه‌های فضای شهری (منبع: نگارنده با اقتباس از لطیفی، ۱۳۹۴)

نظریه پرداز	سال	نظریه	مؤلفه‌های کلیدی
اروین گافمن	۱۹۶۷	مطالعه رفتار در فضای عمومی	نزدیک شدن انسان‌ها به یکدیگر و تقویت تمایلات اجتماعی
راجر بارکر	۱۹۶۸	قرارگاه رفتاری	فعالیت مستمر، قلمرو محیط - ساختار محیط مکان - رفتار - بازه زمانی
اروین آلتمن	۱۹۷۵	محیط و رفتار اجتماعی	خلوت، فضای شخصی، قلمرو و ازدحام
ویلیام وایت	۱۹۸۰	زندگی اجتماعی فضاهای شهر کوچک	تاکید بر نقش اجتماعی فضاهای شهری
هابرماس	۱۹۸۰	کنش ابزاری و ارتباطی	ارتباط انسان با محیط
یان گهل	۱۹۸۷	زندگی در میان ساختمان‌ها	سه گروه فعالیت در فضای شهری (ضروری، انتخابی و اجتماعی)
حسین بحرینی	۱۳۷۵	تحلیل فضاهای شهری در رابطه با الگوهای رفتاری استفاده‌کنندگان	ارائه ضوابط مناسب طراحی با تحلیل کمی و کیفی به عنوان فضای خیابان و الگوهای رفتاری استفاده‌کنندگان به ویژه عابران پیاده

رفتار اجتماعی و انواع آن

ما انسان‌ها در طول زندگی روزمره خود، در هر لحظه از زمان در حال انجام رفتارهای مختلف و متفاوتی هستیم. رفتار راه ارتباط ما با محیط، واکنش نسبت به آن و جاری ساختن آنچه در ذهن ما وجود دارد: در قالب عمل است. رفتار فضایی انسان، در دیدگاه طراحی شهری، مفهومی است که رابطه‌ی میان محیط ساخته شده و انسان‌های ساکن در آن را توصیف می‌کند. رفتار فضایی «خوب» شاخص طراحی شهری موفق است در حالی که رفتار فضایی «بد» می‌تواند شاخص ضایع شدن منابع و دلیل نارضایتی ساکنان باشد. پس می‌توان گفت در بررسی رفتار باید ارتباط و تاثیر محیط با انسان‌ها را شناخت همانگونه که روان‌شناسی محیط که جایگاه مهمی در مطالعه تعامل میان انسان و موجودیت جداگانه بررسی کند. انواع رفتارها: ما در مواجهه با محیط، اغلب اطلاعات کسب شده را با معیارهای ذهنی خود مقایسه می‌کنیم و براساس نتیجه‌گیری که از این مقایسه داریم رفتار خاصی را می‌دهیم. اما انتخاب نوع رفتار عمدتاً بر اساس هدف ما از انجام یک رفتار است در واقع این هدف‌های ما هستند که تعیین می‌کند در هر موقعیتی چه رفتاری از خود بیرون دهیم (شربتیان، ۱۳۹۴).

جدول ۳- نظریه‌های الگوهای رفتاری (منبع: نگارندگان با اقتباس از لطیفی، ۱۳۹۴)

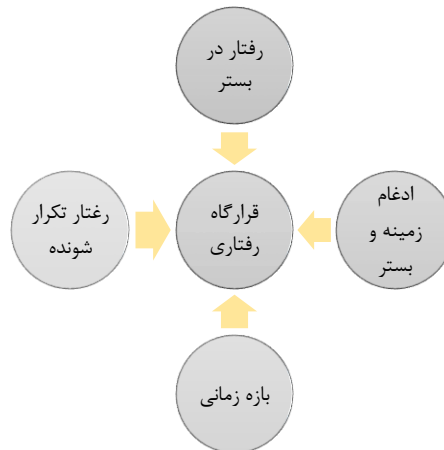
نظریه پرداز	سال	نظریه	مؤلفه‌های کلیدی
کوپن لینچ	۱۹۶۰	سیمای شهر	گره - لبه - نشانه - مسیر - حوزه-عناصر پنج‌گانه سازنده سیمای شهر
آموس راپاپورت	۱۹۷۷	جنبه‌های انسان/ فرم شهر	۱- موقعیت غیر انفعالی انسان در مقابل محیط ۲- جهت‌یابی عابران پیاده در محیط‌های شهری ۳- فرهنگ، ادراک، شناخت، بسترهای رفتاری و محیط ساخته شده
رومدیاسینی	۱۹۸۴	مسیریابی در معماری	جهت‌یابی مردم در فضای شهری (ضروری، انتخابی و اجتماعی)
التمن، هولویل و مور	۱۹۸۵	ارزیابی سیمای شهر	بررسی تاثیرات روانی - ذهنی فضاهای شهر بر مردم
یان گل	۱۹۸۷	زندگی در میان ساختمان‌ها	سه گروه فعالیت در فضای شهری (ضروری، انتخابی و اجتماعی)
جان لنگ	۱۹۸۷	آفرینش نظریه معماری (نقش علوم رفتاری در طراحی محیط)	دریافت آدمی از فضا، تصورات مردم از محیط به عنوان نوعی طرح واژه ذهنی
بهناز امین‌زاده و همکاران	۱۳۸۱	طراحی و الگوهای رفتاری پیشنهادس برای بهسازی پارک‌های شهری	سازگاری و انعطاف‌پذیری مکان رفتاری از طریق مطالعه سلسله مراتب نیازهای انسان
لقابی و همکاران	۱۳۹۰	باز زنده‌سازی پارک شهر در محله سنگلج با هدف بهبود کیفیت اکولوژیکی و اجتماعی	شناخت کلیه لایه‌های فیزیکی، اجتماعی فرهنگی و زیبایی‌شناسی و الگوهای رفتاری استفاده‌کنندگان

قرارگاه‌های رفتاری

مهم‌ترین مباحثی که لنگ در تبیین ماهیت رابطه انسان - محیط به آن می‌پردازد مفهوم قرارگاه رفتاری است که روان‌شناسان بوم‌شناختی مطرح کرده‌اند. از دید بارکر یک قرارگاه رفتاری ترکیبی باید از فعالیت و مکان است که از ۴ عنصر اصلی درست شده است:

۱- یک الگوی رفتاری که همواره تکرار می‌شود ۲- یک بستر با حس و حال ویژه‌ی خود و خاص آن رفتار ۳- هم‌ساختی، به معنای پیوند در خور میان الگوی رفتاری و آن بستر ۴- یک بازه‌ی زمانی مشخص -پارک یک قرارگاه رفتاری است زیر در فواصل زمانی مشخص الگوهای ثابت رفتاری در آن مشاهده می‌شود. قرارگاه رفتاری و یا یک مکان -رفتار عنصری تحلیل‌کننده برای تحلیل محیط است که برای تشریح کارکردهای اصلی فضاهای معماری و طراحی شهری به کار گرفته می‌شود.

این مفهوم برای اولین بار به وسیله راجر بارکر و همکارانش برای تجزیه و تحلیل محیط اجتماعی، روان شناختی کالبدی کودکان ابداع شد. عناصر تشکیل دهنده یک قرارگاه رفتاری به گفته بارکر عبارت است: ۱) فعالیت‌های مستمر و پایدار در یک مکان و یا الگوی پایدار از یک رفتار ۲) قلمرو و یا آرایش سه بعدی محیط یک مکان - رفتار ۳) ساختار محیط یک مکان - رفتار که حاصل هم زیستی بین دو عنصر نخست و دوم است. ۴) وجود یک دوره زمانی



نمودار مولفه های قرارگاه رفتاری منبع نگارنده

تأثیر خاطرات در رفتارهای مردم

زندگی هر روزه ساکنان شهر گسترده‌ای از ارتباطات اجتماعی و فعالیت‌ها در قالبی از فضاهای ساخته شده است. آشنابنداری شهرنشین با محل سکونتش در فرایندی از تجربه و آموزش ایجاد شده و تفاوت حس مکانی در اشخاص در شهرها و بافت‌های مختلف نتیجه تفاوت تجربیات حاصل از فعالیت‌ها و فضاها است. این فرایند آشنابنداری در شهرنشین به دلیل ارتباط او با سکونتش در قالب خاطره‌سازی و ایجاد نوعی هویت براساس خوانش او از ریشه دار بودن مداوم است. خوانشی که شهر خاطره را همچون تصویری دنباله دار و چون متنی که در طول زمان و در طی توسعه‌های متمادی همچنان در حال نوشته شدن است، در ذهن می‌آورد. ویکتور هوگو در نتردام پاریس شهر را کتابی سنگی می‌خواند. والتر بنیامین (Benjamin, 2003) شهر را کتابی حماسی می‌داند که حاصل به خاطر سپاری‌های انسان پرسه زن (Flaneur) در شهر است. با این خوانش است که شهر را چون لایه‌های متعدد دیرینه‌شناسانه در مقابل دیدگان شهرنشین قرار می‌دهد.

منظری هزارتو که اثری از حیات، فرهنگ سنت‌ها و وقایع پیشین در آن حفظ شده است. مامفورد (Mumford, 1981) بر ارتباط میان زمان و فضای شهری تأکید می‌کند. شهرهایی که محصول زمان بوده و چون قالب‌هایی هستند که حیات متمادی انسان در آن‌ها منجمد می‌شود. در این میان نه تنها یادبودها و ساختمان‌ها، بلکه قطعات شاخص نیز می‌توانند در محیط شهری باقی مانده و مشاهده شوند. آلدسو روسی نیز شهر را به یک بایگانی از خاطرات شخصی و جمعی می‌داند که پیشامدهای انسانی در لایه‌های مختلف در آن ثبت می‌شوند. بخشی از متون مرتبط با بحث خوانش شهر - خاطره پس از بحث ژاک دریدا در زمینه پارادوکس دوگانه‌های حضور - غیاب و گذشته - حال با ابداع نو - واژه هانتولوژی در مقابل هستی‌شناسی به حضور شبح و از گذشته و حیات آن در حال می‌پردازد. این جهت‌گیری به تفسیر تاریخ با شکستن دوگانگی‌های مذکور موجب توجه مجدد به استعداد پالمیست رومی فروید شد. لغت یونانی پالمیست متشکل از دو بخش پالم به معنای مجدد و سستوس به معنای ساییدن و پاک کردن متن موجود روی پایروس و نوشتن متن جدید روی آن است.

در حین این که اثر نوشته‌های پیشین در آن نمایان باشد. فروید این استعاره را در اشاره به شباهت میان ساخت لایه‌ای شهرو روان بشر به کار برد و مقصود او از این واژه ادامه حیات تمامی مراحل اولیه توسعه در کنار آخرین آن‌ها است. بیان کنندگی این استعاره در زمینه طرح حیات گذشته و حال در کنار هم و رازگونگی تصور متن گذشته شهر از روی آثار به یادگار مانده و نه مشاهده کامل آن موجب استفاده از واژه پالمیست در ادبیات مرتبط با حیات خاطره و فرهنگ در شهر و نوع خوانش آن شد. ویژگی چند لایه‌ای توسعه شهر در قرون متمادی و حذف‌ها و اضافات که به کاوشگر اجازه خوانش شهر را به عنوان ترکیبی از قصه‌های بی‌شمار می‌دهد. مانایی از گذشته در ریخت امروزی شهر می‌تواند خود را به صورت تبیین شدید و آشوبی گیج‌کننده نمایان کند که در عین حال به صورت اجزای یک تصویر هماهنگ و واجد هارمونی با کل ظاهر می‌شود (ژالئی، ۱۳۹۲).

تعریف تعاملات اجتماعی

تعامل، کنش اجتماعی دوسویه است و تعامل‌های بین اشخاص، در بستر رابطه اجتماعی بین آن دو صورت می‌گیرد. تعاملات اجتماعی به معنای ایجاد رابطه بین دو نفر یا بیشتر که منجر به واکنشی میان آن‌ها شود و این واکنش برای هر دو طرف شناخته شده است (باقری، ۱۳۹۷). البته تعاریف دیگری نیز برای تعاملات اجتماعی وجود دارد به عنوان نمونه، تعامل اجتماعی و برقراری ارتباط می‌تواند یک موضوع فیزیکی، یک نگاه، یک مکالمه و ارتباط بین افراد باشد که خود مستلزم تعریف رویدادها و فعالیت‌های متناسب و در نتیجه نقش‌پذیری مردم در فضا و عضویت آن‌ها در گروه‌ها و شبکه‌های اجتماعی است. روابط بین فردی فرآیندی است که در آن یک فرد اطلاعات و احساسات خود را از طریق پیام‌های کلامی و غیر کلامی به یک فرد یا افراد دیگر می‌رساند. این توانایی موجب تقویت رابطه گرم و صمیمی با دیگران، حفظ و ارتقای سلامت روانی، قطع روابط ناسالم، حل مسائل و مشکلات خود با دیگران و رفع تضادها و تعارض‌ها می‌شود. همچنین در این گونه روابط نقش گیرنده و فرستنده پیام به طور مداوم جا به جا می‌شود. روابط میان فردی یک تعامل گزینشی و نظام‌مند منحصر به فرد و روبه پیشرفت است که موجب خلق معانی مشترک بیت آن‌ها می‌شود (موسوی، ۱۳۹۲).

نظریه‌های اندیشمندان در حوزه تعاملات اجتماعی

در زیر به بررسی نظراتی چند از اندیشمندان از منظر تعاملات اجتماعی پرداخته می‌شود:

جدول نظریه های اندیشمندان بر اساس کلیدواژه ها و مولفه های اصلی منبع: نگارنده

دانشمندان	نظریه ها بر اساس کلید واژه
گیدنز (۱۳۹۰-۱۲۰۰)	ارتباط کلامی و غیر کلامی
گافمن (گیدنز ۱۳۹۰-۲۰۰۵)	کنش کانونی و غیر کانونی
آلتمن (۱۳۸۲-۱۵۰۰)	تعداد افراد در محدوده فضایی
یان گل (۱۹۸۷-۱۲۰۰)	تأثیرات طراحان بر محیط
کافمن (۲۰۰۵)	احساس جمعی در اجتماع در حال ناپدید شدن است
کریستوفر الکساندر (۱۹۷۲ و ۱۹۷۷)	زمینه های اجتماعی باعث رشد فرد می شود
پاول زوکر (۱۹۵۹)	عامل تبدیل جامعه به اجتماع
رفعیان، (۱۳۸۸) مجتبی؛ خدائی، زهرا	تعاملات اجتماعی شامل: هویت و دسترسی و امنیت و خدمات امنیت اجتماعی
دانشپور و چرخچیان (۱۳۸۶)	تامین آسایش روانی و پذیرا بودن حضور در اجتماع و لذت فیزیکی، امنیت و مطلوبیت افراد
ترابی، محمد (۱۳۹۱)	جذابیت و زیبایی، امنیت و آرامش و دسترسی و سلسله مراتب
مدنی پور، علی (۱۳۸۴)	انفعالات اجتماعی متشکل از مکان هایی عمومی
Marcus CC, Sarkissian W (1986)	خصوصیات همگنی: تحصیلات و مذهب و قوم و گروه و طبقه و... تعاملات اجتماعی ایجاد مکان میکند
Ghanbaran AH (2004)	فضاهای عمومی با دارا بودن ظرفیت های بالقوه - تفاوت های موجود در سطوح اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی که پدیدآورنده الگوهای رفتاری متنوع است؛

یافته های تحقیق

مؤلفه های تأثیرگذار بر کیفیات فضایی پیاده راه ها بر اساس تعاملات اجتماعی

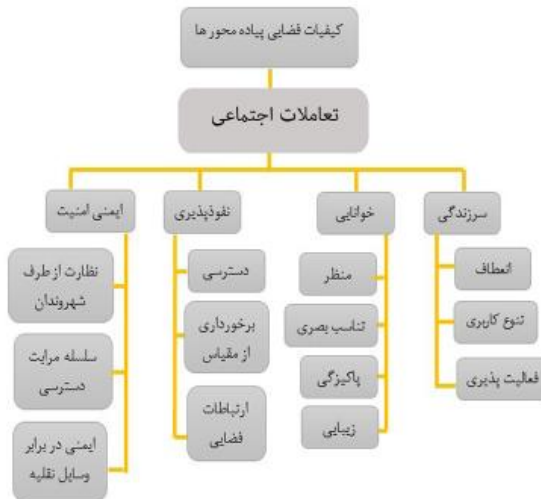
سرزندگی شاید بتوان تنوع و فعالیت پذیری را به عنوان دو مؤلفه تأثیرگذار در سرزندگی فضاهای شهری دانست یکی از راه های رسیدن به تنوع، به کار گرفتن نمادهای شهری اند که برگرفته از کالبد موجود و ارزش های بافت تعریف می گردند، که به خوانایی مسیر افزوده و آن را به نماد تبدیل می کند. عوامل موثر بر سرزندگی: به کار گرفتن نمادهای شهری که به خوانایی مسیر افزوده و آن را به نمادی برای تعاملات اجتماعی تبدیل می کند. ایجاد کاربری های متنوع و متناسب با هر سکانس پیاده راه این پیاده راه ها شامل: خدماتی که تداوم حضور شهروند را در پی دارد. اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه ها و تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص می باشد (پاکزاد، ۱۳۸۵).

گوناگونی (تنوع) تجربه فضا دلالت بر ویژگی های محیطی مکان هایی می کند که واجد فرم ها و معانی گوناگون باشند کاربری های متنوع جاذب با تأمین و تولید جریان های حرکت پیاده، در فضای پیاده راه این کیفیت را فراهم می آورند (بنتلی، ۱۳۸۲).

نفوذپذیری یک عنصر کلیدی در مورد قلمروی عمومی، قابلیت نفوذپذیری و دسترسی است. دسترسی را می توان مهم ترین عنصر، خصوصیت و اساسی ترین عملکرد پیاده راه ها دانست. دسترسی در قالب های مختلفی بیان می شود فقط مکان هایی که برای مردم قابل دسترسی باشند به آن ها حق انتخاب می دهند. از آنجا که نفوذپذیری یکی از عوامل اساسی در دستیابی به مطلوبیت است، باید در اولین مراحل طراحی یک عنصر پیاده راه مورد توجه قرار گیرد

خوانایی اینکه مردم تا چه حد می توانند به فهم یا درک آن مکان نائل شوند. پیاده راه ها عرصه هایی عمومی اند که می توانند گزینه های متنوعی را برای ارتقای کیفیت زندگی مردم به آن ها عرضه دارند. به طور معمول، بخشی از درجات حق انتخابی که به وسیله یک مکان عرضه می گردد با میزان خوانایی آن ارتباط پیدا می کند. پیاده راه ها عرصه هایی عمومی اند (بنتلی، ۱۳۸۲)، که می توانند گزینه های متنوعی را برای ارتقای کیفیت زندگی مردم به آن ها عرضه دارند.

ایمنی و امنیت حضور فعال مردم در شهر از عوامل افزایش ایمنی و امنیت در فضاهای شهری است که برای تداوم و بقای حیات آن، ایمنی و امنیت بسیار مؤثر است که در صورت نبود آن، کیفیت شهر افت کرده و معنای شهریت از بین می روند. در پیاده راه ها، شهروندان پیاده باید همواره در مقابل خودرو و موتور سیکلت ایمن بوده و تردد اینگونه وسایل شدیداً کنترل شود (مجتهد سیستانی، ۱۳۸۷) در رابطه با بحث امنیت چنین متذکر شده است: انگاره های طراحی شهری به منظور تسهیل دیده شدن متجاوزان عمل می کنند. هفت ویژگی عام برای محیط های ایمن و امن عبارتند: ۱- دسترسی جابه جایی آسان ۲- ساختار مناسب برای فعالیت های مختلف ۳- امکان نظارت و اشراف برای عموم - مجد جس مالکیت، احترام و مسئولیت ۵- دارای تسهیلات حفاظت فیزیکی و امنیتی ۶- جاری بودن فعالیت های انسانی. تعاملات اجتماعی بر اساس هرم نیازهای انسانی مازلو احتیاجات افراد به دو گروه تقسیم می شود: ۱- نیازهای مادی و جسمانی ۲- نیازهای مربوط به بعد روحی و روانی زندگی انسان بر این اساس یکی از نیازهای فطری انسان ها نیاز به برقراری تعاملات و روابط اجتماعی است. انسان بدون برقراری روابط اجتماعی قادر به زیستن نمی باشد. هرگاه عملی از شخصی سرزند که با پاسخ از سوی فرد دیگر همراه باشد، اصطلاحاً به این عمل متقابل دوسویه، تعامل اجتماعی یا کنش متقابل اجتماعی گفته می شود.



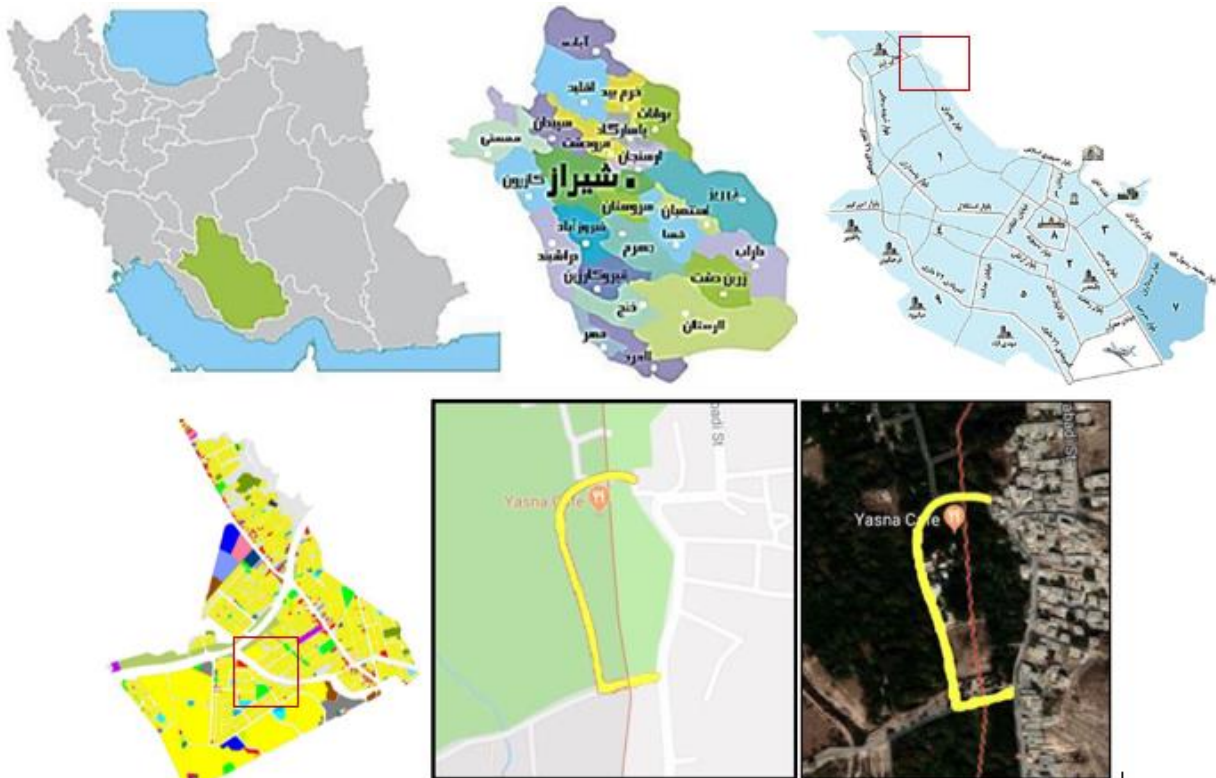
کیفیت فضایی پیاده راه بر اساس مولفه های اصلی در راستای پژوهش منبع:نگارنده

همان طور که قبلاً بیان شد، در این مرحله، به بررسی نظرات اندیشمندان و پژوهشگران در حوزه پیاده راه ها و طراحی منظر پرداخته شد و سپس مطالعات و تحقیقات پیشین این حوزه مورد بررسی قرار گرفت همچنین، سایر مباحث نظری متناسب با ویژگی های محیطی طراحی منظر و پیاده روها نیز مورد مطالعه قرار گرفت. در این مطالعات، عوامل کلیدی مبتنی بر مبانی نظری و پژوهشی که به نظر پژوهشگر با ویژگی های پیاده راه ها و طراحی آن ها در کشور سازگار است، استخراج و بر اساس آن ها، مدل تحقیق و سوال های کلیدی قابل درج در پرسشنامه، جهت نظرخواهی طراحی شد.

معیارهای اصلی تحقیق: اصلی ترین معیارهای طراحی پیاده راه با استفاده از الگوهای طراحی منظر معیارهای اجتماعی - اقتصادی، معیارهای کالبدی - فضایی، معیارهای ترافیک و دسترسی، معیار عملکردی، معیار هویت و حس مکان، معیار دید و منظر و ارتباط با طبیعت است که با توجه به معیارهای مشخص شده به ارائه دقیق تر مدل تحقیق و سوال های پرسشنامه پرداخته شد.

محدوده مورد مداخله:

منطقه شش شهرداری از سال ۱۳۷۲ در حد انتهای شمال غربی شهر شیراز راه اندازی شده است. مساحت محدوده این منطقه ۲۵۰۰ هکتار و محدوده خدماتی ۱۱۴۸ هکتار میباشد که از سمت شمال شهرک جوادیه و پردیس و کوهپای مشرف منصورآباد و چمران، از سمت جنوب اراضی جبل الدراک تا میدان رودکی و از سمت شرق خیابان همت شمالی و جنوبی و میدان قصرالدشت میباشد. نقش این منطقه در آینده با کارکرد خدمات فنی و گردشگری شهری منطقه ای، همراه با تقویت کارکردهای خدماتی محله و ناحیه ای برای جمعیت سامن منطقه است.



محل قرار گیری پروژه منبع:نگارنده

روش تحقیق

روش تحقیق کمی - کیفی یا روش ترکیبی می‌باشد در ابتدا تحقیقات به دو دسته کمی و کیفی تقسیم می‌شوند. از بعد هدف یک تحقیق کاربردی است، به دلیل اینکه هدف ایجاد سرزندگی و تعاملات اجتماعی در پیاده‌راه خیابان منصور آباد با استفاده از الگوهای طراحی منظر می‌باشد و کاربرد نتایج آن برای کلیه افرادی که در برنامه‌ریزی‌های این خیابان مشارکت دارند اهمیت به‌سزایی دارد. از بعد روش جمع‌آوری اطلاعات، یک تحقیق توصیفی غیرآزمایشی است به این دلیل که محقق امکان و حق کنترل و دست‌کاری اطلاعات را ندارد و از یک طرف پیمایشی است زیرا محقق با انجام مطالعه می‌دانی به بررسی نگرش پاسخگویان می‌پردازد و به لحاظ روش از نوع توصیفی - تحلیلی - تطبیقی می‌باشد. این پرسشنامه بر اساس لیکرت پنج گزینه‌ای طراحی گردیده است. در این مرحله از تحقیق، با استفاده نظر کارشناسان و استادان مدل تحقیق به تایید رسید و سپس سوالات پرسشنامه نیز از نظر صوری بررسی و تایید شدند. جامعه مورد مطالعه این تحقیق کلیه مردم محله منصور آباد شیراز بودند. که به‌منظور بررسی فرضیات تحقیق از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شد. این پرسشنامه شامل دو قسمت می‌باشد:

الف) سوالات جمعیت شناختی در قسمت جمعیت شناختی به منظور آشنایی با جامعه مورد مطالعه سوالاتی از قبیل سن، جنسیت، میزان تحصیلات و دارا بودن یا نبودن رشته مرتبط با معماری در فرد پاسخ دهنده مطرح شد.

ب) سوالات پژوهشی در قسمت سوالات مربوط به پژوهش؛ پرسشنامه بر اساس هشت مولفه که از مبانی نظری و تحقیقات پیشین و نیز تایید کارشناسان و اساتید خبره استخراج شده بود طراحی گردید

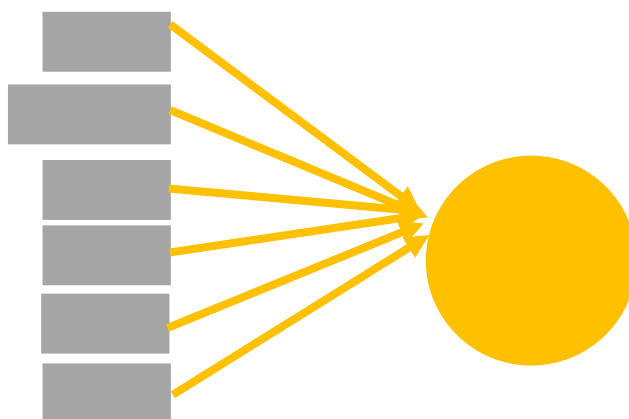
بررسی روایی و پایایی پرسشنامه

در هر تحقیق علمی به روش تجربی، وسیله اندازه‌گیری باید روا و پایا باشد

تحلیل یافته‌های تحقیق

تحلیل عاملی سنجش روایی پرسشنامه

بیان مدل آماری ۱: این مرحله در واقع همان بیان رسمی مدل است و این مرحله یکی از مهم‌ترین مراحل موجود در مدل‌سازی معادلات ساختاری است. در واقع هیچ‌گونه تحلیلی صورت نمی‌گیرد، مگر این که اول محقق مدل خود را که درباره روابط میان متغیرها است را بیان و مشخص کند.



شکل ۳- مدل مفهومی تحقیق منبع نگارنده

پس از بیان مدل، مرحله بعد بدست آوردن تخمین پارامترهای آزاد از روی مجموعه‌ای از داده‌های مشاهده شده است. روش‌های تکراری^۱ از قبیل بیشینه درست نمایی^۲ یا حداقل مجذورها تعمیم یافته^۳ و با روش حداقل مربعات جزئی^۴ جهت تخمین مدل مورد استفاده قرار می‌گیرد. نتایج حاصل از تحلیل ماده نشان می‌دهد که گویه‌ها رابطه معنی‌دار با جمع نمره طیف‌ها داشته و نیازی به حذف گویه نیست و روایی پرسشنامه تایید می‌شود. یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های ابزار اندازه‌گیری که در این تحقیق پرسشنامه است، پایایی آن است. در این مطالعه در ابتدا ۳۰ پرسشنامه قبل از توزیع نهایی پرسشنامه در بین گروه هدف توزیع شد، داده‌ها وارد برنامه نرم‌افزاری SPSS گردید و در نهایت ضریب آلفای کرونباخ پرسشنامه به دست آمد. نتایج بررسی مقادیر آلفای کرونباخ برای متغیرهای اصلی مدل در جدول زیر آمده است:

^۱ Model Specification

^۲ Iterative Method

^۳ Maximum Likelihood (ML)

^۴ Generalized Least Squares

^۵ Partial Least Squares

جدول ۵- مقادیر ضرایب پایایی آلفای کرونباخ نگارنده

متغیرها	آلفای کرونباخ
کاربردی	.741
امنیت و دید	.700
هویت	.834
خوانایی	.712
منابع طبیعی	.741
سرزندگی	.788

همانطور که مشاهده می‌گردد مقادیر آلفای کرونباخ برای تمام متغیرها بالای ۰/۷ می‌باشد. بر اساس ضرایب آلفای به دست آمده می‌توان استنباط نمود که پرسشنامه از پایایی خوبی برخوردار است.

تجزیه و تحلیل اطلاعات

در پژوهش حاضر تحلیل داده‌ها بر اساس آمار توصیفی و آمار استنباطی با استفاده از برنامه رایانه spss و Amos صورت می‌گیرد. به منظور بررسی اطلاعات توصیفی؛ می‌انگین، انحراف معیار و حداقل و حداکثر نمره آزمودنی در متغیرهای پژوهش حاضر، مورد بررسی قرار گرفت. از آزمون‌های معادلات ساختاری و تحلیل مسیر جهت بررسی مدل تحقیق و نیز آزمون کای اسکوئر جهت تحلیل هر یک از متغیرها و فرضیات پژوهش کمک گرفته شد.

تحلیل فرضیه پژوهش

به نظر می‌رسد با طراحی منظر و ملاحظات کالبدی هم‌راستا با تعاملات اجتماعی و ایجاد ارتباط بین طبیعت موجود و مسیر مانند تنوع فضایی و معیارهای کالبدی و... پیاده بتوان فضایی آرام و مناسب برای پیاده‌روی و گذران اوقات فراقت را فراهم نمود و همچنین رونق اقتصادی را در آن مکان افزایش داد که در نتیجه باعث ارتقای کیفیت زندگی ساکنین شد. در آخر از طریق پرسش نامه نظر مردم را جویا شدیم در زیر به بررسی پرسش نامه می‌پردازیم.

تحلیل درصد پاسخگویی به تفکیک

سن

جدول ۶- فراوانی درصد پاسخگویان به تفکیک سن نگارنده

گروه بندی	درصد فراوانی	فراوانی
20 تا ۳۰ سال	36.7	22
31-40 سال	33.3	20
41-50 سال	23.3	14
کل	93.3	56
داده گمشده	6.7	4
کل	100.0	60

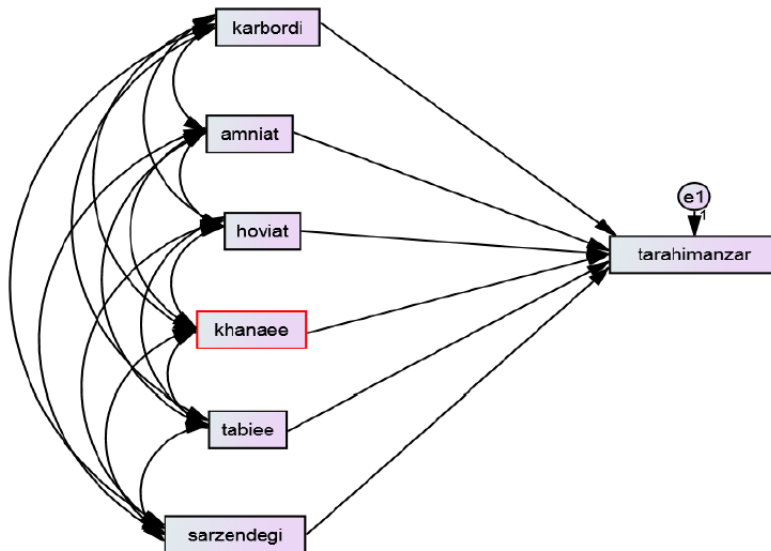
نتایج جدول ۶ نشان می‌دهد که اکثریت پاسخ‌دهندگان در رده سنی ۲۰ تا ۳۰ سال قرار داشته‌اند.

رشته مرتبط پاسخ دهنده با معماری

جدول ۷- فراوانی درصد پاسخگویان به تفکیک رشته مرتبط پاسخ دهنده با معماری نگارنده

گروه بندی	درصد فراوانی	فراوانی
مرتبط	3.3	2
غیرمرتبط	3.3	2
کل	6.7	4
داده گمشده	93.3	56
کل	100.0	60

نتایج جدول ۷ نشان می‌دهد اغلب به این سوال پاسخ نداده‌اند.



نمودار مدل آماری تحقیق نگارنده

طبق نتایج به دست آمده از ضریب مسیر و آماره t در جدول زیر و همچنین در نمودارهای (مدل پژوهش و ضرایب معناداری فرضیه‌ها در مدل)، عوامل کاربردی، امنیت و دید، فرهنگی و هنری، خوانایی، منابع طبیعی و سرزندگی بر طراحی منظر تأثیر معناداری دارند (آماره t خارج از بازه منفی ۱/۹۶ تا مثبت ۱/۹۶ قرار گرفته است). با توجه به مثبت بودن ضرایب مسیر می‌توان گفت تأثیر این عوامل بر طراحی منظر مثبت و معنادار می‌باشد.

جدول ۸- ضرایب تاثیر، آماره t و نتیجه فرضیه پژوهش نگارنده

فرضیه تحقیق	ضریب مسیر (β)	آماره t	نتیجه فرضیه محقق
کاربردی ← طراحی منظر	۰/۸۶	۲/۳۲	تایید می‌شود
امنیت و دید ← طراحی منظر	۰/۶۸	۳/۳۱	تایید می‌شود
هویت ← طراحی منظر	۰/۸۵	۳/۷۴	تایید می‌شود
خوانایی ← طراحی منظر	۰/۳۴	۱/۹۹	تایید می‌شود
منابع طبیعی ← طراحی منظر	۰/۸۴	۵/۸۰	تایید می‌شود
سرزندگی ← طراحی منظر	۰/۶۳	۳/۳۶	تایید می‌شود

با توجه به ضرایب بدست آمده مربوط به هر متغیر مشاهده می‌شود که عامل کاربردی و بعد از آن عامل منابع طبیعی بیشترین تأثیر را بر طراحی منظر دارد.

بررسی نیکویی برازش مدل

مقدار آمار کای اسکوتر تقسیم بر درجه آزادی باید کمتر از ۳ باشد و RMSEA کمتر از ۰/۰۸ باشد بنابراین مطلوبیت برازش مدل تایید می‌گردد. که تاییدی بر نتایج گرفته شده از مدل‌سازی می‌باشد.

جدول ۹- نکویی بر ارزش مدل نگارنده

شاخص‌های ارزش	برازش
RMSEA	۰/۰۸۰
χ^2	۱۸/۵۳
درجه آزادی	۹

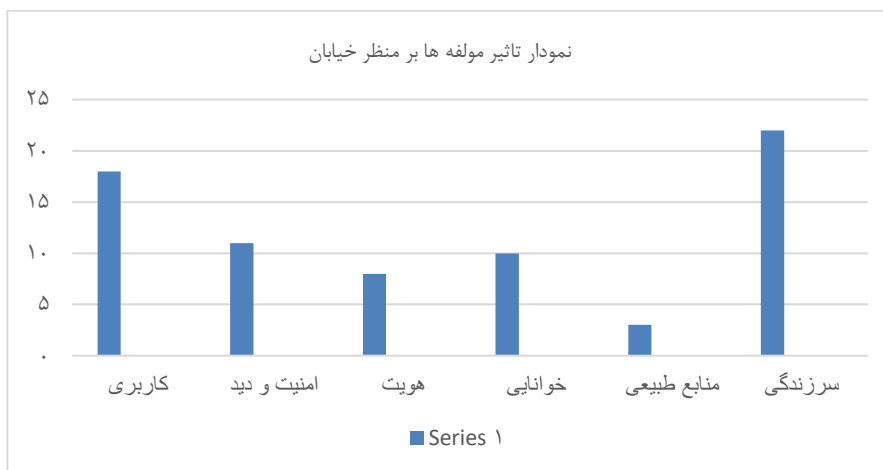
بررسی و مقایسه معرف‌های طراحی منظر در خیابان منصورآباد

به منظور بررسی اطلاعات توصیفی؛ میانگین، انحراف معیار و حداقل و حداکثر نمره آزمودنی در متغیرهای پژوهش حاضر، مورد بررسی قرار گرفت. برای محاسبه می‌انگین هر متغیر؛ ابتدا میانگین پاسخ گویی به هر سوال درباره خیابان منصورآباد بدست آمد و بعد از آن وضعیت کلی و میانگین گویه‌ها در خیابان مورد بررسی مشخص و مقایسه گردید. جهت تحلیل هر یک از متغیرها نیز از آزمون کای اسکوتر یکطرفه استفاده گردید. که نتایج حاصل در جدول ۵ و ۶ ارائه گردیده است. جهت بررسی دقیق‌تر هر یک از معرف‌های عوامل به جدول زیر پرداخته می‌شود:

جدول ۱۰- اطلاعات توصیفی یافته‌های پژوهش نگارنده

متغیر	میانگین	انحراف معیار	حداقل	حداکثر	کای اسکوتر	سطح معناداری
طراحی منظر	کاربردی	18.00	29.00	25.0370	2.65616	89.341
	امنیت و دید	11.00	24.00	18.9259	3.90380	110.055
	هویت	8.00	19.00	15.8929	2.71480	48.546
	خوانایی	10.00	18.00	14.8966	2.65363	162.890
	منابع طبیعی	3.00	10.00	6.9286	2.01681	64.610
	سرزندگی	22.00	38.00	29.5926	5.09724	122.317

با توجه به نتایج آزمون کای اسکوتر و سطح معناداری کمتر از 0/05 وضعیت مساعد عوامل تاثیرگذار بر طراحی منظر در خیابان منصورآباد تأیید می‌گردد.



نمودار تاثیر مولفه‌ها بر منظر خیابان منبع: نگارنده

نتیجه گیری پرسش نامه‌ها

با مقایسه میانگین بدست آمده برای هر مولفه از نظر پاسخ‌دهندگان به نتایج زیر دست می‌یابیم: یافته‌ها نشان می‌دهد که پاسخ‌دهندگان معتقدند که انتخاب خیابان منصورآباد به عنوان پیاده‌راهی با تعاملات اجتماعی بالا در شیراز مناسب است و باعث برقراری ارتباطات موثر می‌باشد و نیز در بررسی مولفه‌های عامل کاربردی نشان می‌دهد که وجود کافی شاپ یا رستوران سیار در پیاده رو خیابان منصورآباد و نیز فعالیت‌های ورزشی و سرگرم‌کننده برای جوانان و سالمندان و غیره نقش موثری بر طراحی کاربردی این خیابان دارند. پاسخ‌دهندگان عامل تاثیرگذار بر امنیت را در این خیابان؛ امکان دید در تمام سایت و نورپردازی متنوع و روشنایی تمام مکان‌ها می‌دانند. در مولفه‌های فرهنگی و هنری هویت نیز یافته‌های حاصل از پرسشنامه نشان داده است که پاسخ‌دهندگان موثرترین مولفه بر عامل فرهنگی و هنری هویت را با ایجاد تنوع در رنگ و جنس مصالح و سعی در راحتی استفاده برای کاربر و زیبایی فضا و آرامش در آن خیابان می‌دانند. همچنین یافته‌ها در بررسی مولفه خوانایی نشان می‌دهد که وجود المان‌ها و رنگ‌بندی در فضاها با نورپردازی در ساعات تاریکی و کف‌سازی می‌تواند پیدا کردن مکان‌های مورد نیاز و خوانایی فضا تاثیر بالایی داشت. در بررسی مولفه‌های منابع طبیعی؛ از نظر پاسخ‌دهندگان؛ به علت وجود باغات متعدد می‌توان از سباط به عنوان سایه‌انداز در فضا استفاده کرد. با مقایسه میانگین‌ها در بین مولفه‌های عامل سرزندگی می‌توان مشاهده نمود که وجود آب در مجموعه و سپس گسترش پارک محله‌ای در سرزندگی محیط تاثیر به سزایی داشته باشد.

پتانسیل‌های این محدوده برای ایجاد پیاده‌راه (تحلیل ارائه راهکارها)

۱- قرارگیری در محور رو به توسعه شمال شهر غرب شیراز ۲- همجواری با بافت فضای سبز متراکم منطقه ۳- بکر بودن محیط و عدم اجرای پروژه ای مشخص در منطقه ۳- قرارگیری در بخشی از طراحی پروژه نهر اعظم شیراز ۴- مشخص بودن دسترسی محیطی شامل دسترسی‌های فرعی و اصلی به مکان مد نظر ۵- توپوگرافی منطقه و اشراف منطقه از کد ارتفاعی نسبت به منطقه معالی باد و محور بلوار میرزای شیرازی ۶- همجواری با بافت روستای منصورآباد و بهره‌گیری از پتانسیل‌های محیطی نظیر جداره‌ها، کف‌ها و سایر... باز بودن مسیر دسترسی از هر دو سمت مکان مد نظر ۷- جغرافیای مناسب محیطی همجواری با رودخانه نهر اعظم و باغات منصور آباد و کوه‌های همجوار باروستای منصور آباد ۸- پیوستگی و همگن بودن عوارضی طبیعی در مکان مورد نظر با محله همجوار

تحلیل جدول سوات

نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
محور رو به توسعه شمال غرب شهرشیراز	-خارج از محدوده اصلی شهری	-بکر بودن فضای طبیعی	-وجود بناهای مخروبه و متروکه
همجواری با بافت فضای سبز متراکم	-بومی بودن بیش از حد	-وجود باغات ارزشمند	-وجود حشرات موزی به علت ضایعات فضایی
خوانا بودن دسترسی‌های فرعی و اصلی	-باریک بودن مسیر	-کشیدگی مسیر	-عدم کنترل امنیتی و نبود دید
قرارگیری در بخشی از پروژه نهر اعظم شیراز	-کمبود امکانات شهری	-امکان طراحی خطی و مطلوب پیاده روی	وجود حلقه‌چاه قناب در منطقه به علت فروریزی سایت

جغرافیای مناسب محیطی همجواری با رودخانه نهر اعظم و باغات منصور باد و کوه	-عبور زیاد وسایل نقلیه(موتور)	- دسترسی خروجی و ورودی از دو سمت	عدم دسترسی مطلوب به فضای شهری
توپوگرافی منطقه و اشراف نسبت به محور معالی آباد و محور بلوار میرزای شیرازی	به علت مخروبه بودن ، ایجاد ناهنجاری های رفتاری	-پیوستگی و همگن بودن عوارض طبیعی	تفکیک فضایی توسط جداره های نامناسب
همجواری با بافت روستای منصور آباد و بهره گیری از پتانسیل های محیطی	ناهموار بودن مسیر		وجود انحنای نامناسب
باز بودن مسیر دسترسی از هر دو سمت	یکسان نبودن عرض مسیرها		
بکر بودن محیط و عدم اجرای پروژه ای مشخص	عدم دید منظر از ابتدا به انتها		

آنالیز گرافیکی طرح

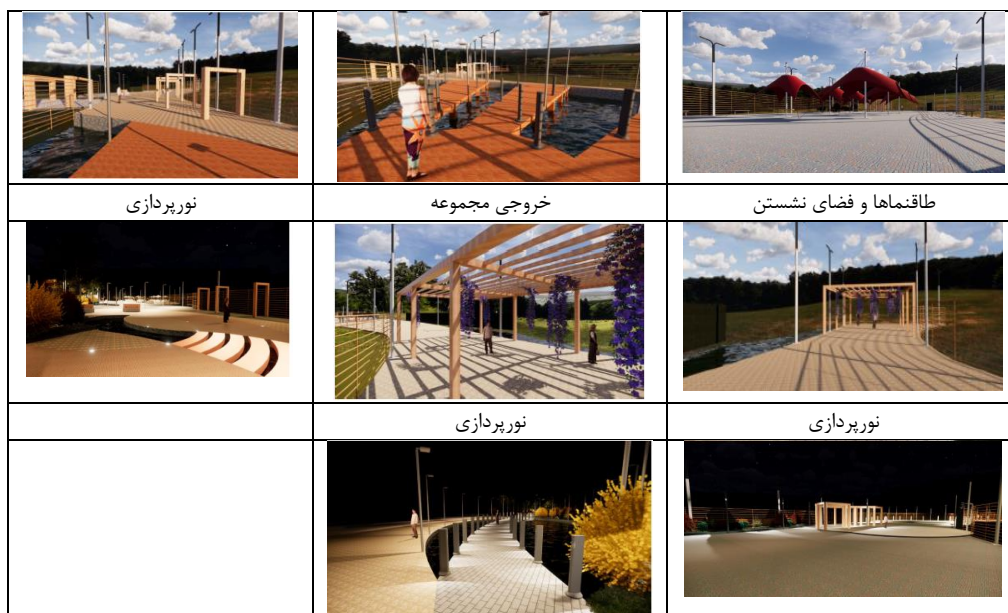


ارائه راهکارها

۱. در قسمت ورودی به ضرورت وجود آب در حیات باغات اطراف و زندگی درخت و آبنا طراحی میشود.
۲. زمین بازی کودکان را نگهداشته و از زمین بلااستفاده کنار آن نیز با کاربری ورزشی استفاده میشود.
۳. در جهت مسیر دهی به افراد پیاده سنگ فرش های متنوع استفاده میشود.
۴. به علت عدم وجود محدودیت سنی در استفاده از این پیادهراه نیمکتهایی را در مسیر در جهت استفاده سالمندان و کودکان در نظر گرفته میشود .
۵. در طول مسیر به عنصر اب احترام گذاشته و آن را در چرخه طراحی فراموش نمیشود.
۶. در راستای حفظ طبیعت و ترویج و شناساندن ان به عموم کاربری نمایشگاهی را در نظر گرفته میشود.
۷. محور طراحی شده را از ابتدا تا انتها توسط توری های فلزی از باغات و دیگر فضاها جدا میشود.
۸. در میانه اول راه کافی شاپ در جهت سرویس دهی به افراد پیاده در نظر گرفته میشود.
۹. عناصر بصری و جداره های طراحی در یکپارچگی هم در نظر گرفته تا استفاده کنندگان دچار سردرگمی نشوند.
۱۰. در نهایت مسیر را با حفظ خاطرهای از باغات و پوششهای گیاهی متنوع اطراف به روستای منصور آباد متصل میشود.

جدول تصاویری از طراحی خیابان منصور آباد شیراز منبع نگارنده

فضای بازی کودک	زمین ورزشی	ورودی
کافه باز و فضای روبرو	فضای نشستن-متقابل زمین بازی	زمین بازی
تصویری دیگر از گره	گره فعالیتی	نمایشگاه گل و گیاه



منابع

- آلتمن، ایروین. (۱۳۸۲). محیط و رفتار اجتماعی: خلوت، فضای شخصی، قلمرو، ازدحام. ترجمه: علی نمازیان، ویراستار جواهر افسر، تهران: مرکز چاپ و انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
- امین آذر، لیدا، ستارزاده، داریوش، بلیان، لیدا. (۱۳۹۱). سیر تحول مفهوم شناسی فضای جمعی در معماری و شهرسازی. اولین همایش ملی اندیشه ها و فناوری های نو در معماری، تبریز.
- بنتلی، یان و همکاران. (۱۳۸۲). محیطهای پاسخده، ترجمه دکتر مصطفی بهزادفر، انتشارات دانشگاه علم و صنعت، تهران.
- بهرامی، بختیار، خالق پناه، کمال، اکبری، احسان. (۱۳۹۲). ارتقای کیفیت فضای خیابان با تقویت پیاده روی و اجتماع پذیری کاربران؛ نمونه موردی: خیابان کاشیکاری و گاراژ در کرمانشاه. اولین همایش بین المللی و چهارمین همایش ملی عمران شهری، سنجند.
- پاکزاد، جهانگیر. (۱۳۸۵). مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری. چاپ اول، انتشارات وزارت مسکن و شهرسازی.
- ترابی، محمد. (۱۳۹۱). طراحی محله بر اساس تأثیر ویژگیهای کالبدی فضای باز عمومی در افزایش تعاملات و رفتار اجتماعی. پایاننامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی، دانشکده مهندسی معماری و شهرسازی.
- جهان بین، مهدی. (۱۳۹۲). به سوی شهر پیاده مدار با رویکرد فاکتورهای فردی (نمونه موردی: یاسوج). پایان نامه مقطع کارشناسی ارشد، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اصفهان.
- جیکوبز، جین. (۱۳۸۶). مرگ و زندگی شهرهای بزرگ امریکایی. ترجمه حمیدرضا پارسى و آرزو افلاطونی، انتشارات دانشگاه تهران.
- دانشپور، سید عبدالهادی، چرخچیان، مریم. (۱۳۸۶). فضاهای عمومی و عوامل مؤثر بر حیات جمعی. باغ نظر، ۴(۷): ۲۸-۱۹.
- ربانی ابوالفضل، غزاله، رهنما، محمد رحیم، خاکپور، براتعلی. (۱۳۹۶). ارزیابی قابلیت پیاده مداری با تاکید بر رویکرد نوشهرگرایی در بلو ار سجاد مشهد. جغرافیا و توسعه فضای شهری، ۲(۱۰): صص ۲۴-۱.
- رفعیان، مجتبی، رضازاده، رضیه، سیفیایی، مهسا، احمدوند، یزدان. (۱۳۸۷). سنجش شاخصهای مؤثر بر مطلوبیت فضاهای عمومی شهر از منظر گروههای خاص اجتماعی (زنان) مورد پژوهی میدان نبوت تهران. فصلنامه هنر، ۱(۲): ۵۴-۳۷.
- روشنی، مریم، میرغلامی، مرتضی. (۱۳۹۱). بررسی جایگاه پیاده در بافت قدیمی مرکز شهر تبریز و ارائه طرحی مبتنی بر پیادهمداری به منظور تجدید حیات، دانشگاه هنر اسلامی تبریز.
- ژالئی، نجمه، سلطانی، محمد. (۱۳۹۲). تأثیر جنسیت و احساس مان در طراحی فضاهای شهری (نمونه موردی پارک آزادی شیراز).
- سلطانی، علی، زرگری مرندی، ابراهیم، نامداریان، احمدعلی. (۱۳۹۲). شکل گیری، تقویت و مانایی خاطره در فضاهای شهری نمونه موردی محور شهید چمران شیراز. مسکن و محیط روستا، ۳۲(۱۴۱): ۹۸-۸۷.
- شربتیان، محمدحسن، عزیززاده خانقاهی، سامره. (۱۳۹۴). رابطه مهارت های زندگی با سلامت اجتماعی (نمونه موردی: جوانان ۱۵ تا ۲۹ ساله شهرستان حاجی آباد). پژوهشنامه مددکاری اجتماعی، ۲(۶): ۲۰۸-۱۶۵.
- عزیززاده، هوشمند، بهرامی، بختیار، خسروانین، لیلیا. (۱۳۹۲). بررسی عوامل مؤثر در ایجاد و تحول قرارگاه رفتاری در فضای عمومی، نمونه موردی چمران شیراز، پایان نامه دانشگاه اردبیل.
- غلامعلی پور، سارا، امینی، الهام، لبافی، علی اکبر. (۱۳۹۰). بررسی شاخصهای مؤثر به منظور افزایش قابلیت پیادهمداری در محیطهای مسکونی-تجاری (مطالعه نمونه موردی محله یوسف آباد تهران). دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی

۱۸. غلامی، یونس، شاطریان، محسن، بسحاق، محمدرضا، جهانی، معصومه. (۱۳۹۸). امکان سنجی اجرای طرح پیاده مداری با تأکید بر شاخص حمل و نقل شهری؛ نمونه موردی: خیابان امام خمینی شهر دزفول. برنامه ریزی فضایی، ۳۳(۲): ۲۲-۱.
۱۹. کاشانی جو، خشیار. (۱۳۸۹). بازشناخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری. دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهر قدس.
۲۰. گیدنز، آنتونی. (۱۳۹۰). گزیده جامعه‌شناسی. ترجمه: حسن چاوشیان، تهران: نشر نی.
۲۱. لطیفی، امین، سجاذاده، حسن. (۱۳۹۳). ارزیابی تأثیر مؤلفه‌های کیفیت محیطی بر الگوهای رفتاری در پارکهای شهری (نمونه موردی: پارک مردم همدان)، فصلنامه مطالعات شهری، ۳(۱۱): ۱۸-۳.
۲۲. مدنی پور، علی. (۱۳۸۷). طراحی فضای شهری، نگرشی بر فرآیندی اجتماعی و مکانی، فرهاد مرتضایی. چاپ سوم، انتشارات شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری.
۲۳. مسعودی، سمیرا، بنیادی، ناصر. (۱۳۹۱). باز زنده‌سازی راسته‌های محله‌ای، محله‌ی یوسف آباد با استفاده از شاخصه‌های پیاده مداری. دانشگاه آزاد اسلامی واحد مرکزی.
۲۴. موسوی، سیدعرفان. (۱۳۹۲). نقش تلفن همراه در تعاملات میان فردی و ارتباطات اجتماعی (مطالعه موردی شهروندان کرج). پایان نامه کارشناسی ارشد علوم اجتماعی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد اردبیل.

25. Ghanbaran, A. H. (2004). *Iranischer Basar im Wandel*. Stuttgart.
26. Marcus, C. C. & Sarkissian, W. (1986). *Housing as if People Mattered*, Berkeley. University of California Press.
27. Benjamin, Walter. (2003). *Arcades Project*, Trans, by Haward Eiland and Kevin McLaughlin. Harvard University Press, Cambridge. Mass.
28. Mumford, L. (1981). *The Culture - of Cities*, Westport. CT: Greenwood Press.
29. Jacobs, J. (1993). *Tod und Lebengrober Amerikanischer Stadte*. Frankfurt: Verlage uhlstein GmbH
30. Kohn, M. (2004). *Brave New Neighborhoods': The Privatization of Public Space*. London: Routledge.
31. Gehl, Jan. (1987). *Life between bulding*. TRANSLATED BY J, New York.
32. Gehl, architects. (1987). *Public Space and Public Life Study*. <http://www.gehlarchitects.dk/index.htm>
33. Geoghegan, J. (2002). The value of open spaces in residential land use. *land use policy*, 19: 91-98.
34. Hoffman, James., Hoelscher, Mark L., Shrif, Korma. (2005). Social Capital, Knowledge Management, and Sustained Superior Performance. *Journal of Knowledge Management*, 9 (3): 93-100.
35. Alexander, Christopher. (1964). *Notes on the Synthesis of Form*, Cambridge. Mass: Harvard University Press
36. Zucker, Paul. (1959). *Town and Square*. from the Agora to the village Green, MIT Press, USA.