

نقش پیاده‌راه‌سازی در ارتقاء کیفیت اجتماعی شهر تهران.

مطالعه موردی: پیاده‌راه هفده شهریور

سید یعقوب موسوی^۱، زهرا صحرائیان^{۲*}، محمدرضا اقبال^۳

^۱دکتری برنامه‌ریزی شهری (جامعه‌شناسی شهری)، دانشیار دانشگاه الزهرا

^۲دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، مدرس دانشگاه آزاد شیراز، دانشکده هنر و معماری

^۳دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه خوارزمی، دانشکده علوم جغرافیایی

تاریخ دریافت: ۹۳/۱۲/۸؛ تاریخ پذیرش: ۹۵/۶/۶

چکیده

خلق فضای شهری مطلوب، مهم‌ترین اهداف شهرسازی معاصر است. در همین راستا، پیاده‌راهها با توجه به تأثیر عمیق خود در ارتقاء کیفیت زندگی شهری، اهمیت ویژه‌ای در میان فضاهای شهری دارند و از عناصر لازم در هویت‌بخشی به فضای اجتماعی و فرهنگی در شهر می‌باشند. بدین منظور این پژوهش به بررسی نقش پیاده‌راه هفده شهریور در کیفیت اجتماعی فضای میدان امام حسین (ع) تا میدان شهدا می‌پردازد. هدف از این پژوهش، تجزیه و تحلیل ارتباط بین کیفیت فضای شهری در پیاده‌راه (سرزندگی، خوانایی، نفوذپذیری و ایمنی) (به عنوان متغیر مستقل) و تعاملات اجتماعی (به عنوان متغیر وابسته) می‌باشد. روش پژوهش توصیفی - تحلیلی و از نظر هدف کاربردی است. شیوه جمع‌آوری داده‌ها بر اساس پرسش‌نامه (با در نظر گرفتن میزان روایی و پایایی مورد قبول)، مشاهده و مصاحبه است. حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران مراجعه در طول روز به این محدوده به دست آمد که شامل ۳۷۶ نفر است و با روش نمونه‌گیری تصادفی ساده پرسش‌نامه‌های مورد نظر از عابران پیاده و کاسب‌های موجود تکمیل گردید. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون‌های رابطه‌ای پیرسون و رگرسیون خطی استفاده شده است. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که از بین متغیرهای مستقل پژوهش، تنها عامل خوانایی با کیفیت فضای شهری پیاده‌راه هفده شهریور در ارتباط معنادار بوده است و دو متغیر سرزندگی و نفوذپذیری هنوز در پیاده‌راه هفده شهریور به عنوان عوامل اثرگذار بر تعاملات اجتماعی بین مردم مؤثر نبوده و برای ارتقاء فضای اجتماعی این پیاده‌راه توجه به این عوامل لازم و ضروری است.

واژه‌های کلیدی: کیفیت زندگی شهری، پیاده‌راه، فضای اجتماعی، پیاده‌راه هفده شهریور.

مقدمه

دهه اخیر ادبیات مربوط به برنامه‌ریزی و طراحی پیاده، بسیار متنوع و گسترده شده است؛ اما رویکردی که توانسته چشم‌اندازی قوی از نظر کالبدی، عملکردی، معنایی و محیطی را در دستور کار خود برای آفرینش فضاهای شهری قرار دهد، رویکرد انسانی است که از دهه هشتاد به این سو در اروپا شکل گرفت و تا به امروز روندی رو به گسترش داشته است (کریمی مشاور و نگین تاجی، ۱۳۹۱: ۱۱). در این رویکرد، برنامه‌ریزی سنتی که محصول نهایی آن نقشه‌ای دو بُعدی از کاربری اراضی است جای خود را به بررسی، تحلیل و طراحی فعالیت‌های انسانی در قالب مکان رفتاری داده و امکان بررسی تجربی و طراحی فضاهای

پیشرفت تمدن بشر از گذشته تا امروز به نوعی مدیون حرکت پیاده است. این نوع جابجایی هزاران سال تجربه شده و در واقع حرکت پیاده، ساختار سکونتگاه‌ها را در طول تاریخ شکل داده است (معینی، ۱۳۹۰: ۱۸). در این میان در آستانه هزاره سوم بسیاری از شهرهای دنیا پیاده‌مداری را در حد چشم‌انداز اصلی توسعه شهری ارتقاء داده و برنامه‌ها و فعالیت‌های علمی و عملی گسترده‌ای را در این رابطه در دست اجرا دارند (کاشانی‌جو، ۱۳۸۹: ۲۹). در دو

* نویسنده مسئول: sahraeian22@gmail.com

باشند. هاس کلاو نیز در اثر خود تحت عنوان «عابر پیاده و ترافیک شهری» رویکردهای متفاوت جداسازی ترافیک وسایل نقلیه را از پیاده، در بریتانیا و آلمان تجزیه و تحلیل و مقایسه کرد و معتقد است که برای جذب مردم به مراکز شهری، فراهم‌سازی محیط پیاده‌رو ایمن، خوشایند و مطلوب ضروری است (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹: ۱۸)؛ همچنین الهی (۱۳۹۰) در پژوهش خود بیان کرده است که پیاده-راهها مهم‌ترین امکانات را برای مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهر برای عابر پیاده فراهم نموده است که موجب ارتقای ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از محیط می‌گردد.

از طرفی نتایج بعضی از پژوهش‌ها نشان می‌دهد که نحوه شکل‌دهی به فضا، توزیع متناسب جذابیت‌های شهری و شاخص‌های اجتماعی محیط و نیز تراکم تنوع فعالیت‌ها و طراحی بهینه محیط (Cervero et al, 1997:210-225; Cervero et al, 1997:199-219; Greenwald et al, 2001:38) می‌تواند به نقش پیاده-راهها در توسعه کیفیت اجتماعی شهرها کمک کند. میزان تأثیر عوامل فوق بر جریان پیاده به صورت مجزا میسر نیست؛ زیرا در طراحی شهری، مفهوم فضا به‌عنوان بستر فعالیت‌های شهری، مفهومی ایستا و منفعل محسوب نمی‌شود، بلکه پدیده‌ای فعال و همواره در حال تغییر است (Watson et al, 2003:11). درک فعال و جاری بودن شهر و زندگی شهری نیازمند نگرش به محیط‌های شهری به‌عنوان سیستمی پیچیده است (Jacobs, 1992:12). به‌طور کلی پژوهش‌هایی که در باب تأثیر محیط بر رفتار کاربران فضا و روش‌های تحلیل حرکت و رفتار عابران پیاده، بالأخص درون بافت‌های شهری انجام شده است را می‌توان به چند دسته شامل: مطالعات فرهنگی با اثر بُعد پنهان (Hall, 1966:48)، مطالعه با روش مشاهدات میدانی با اثر زندگی اجتماعی فضاهای شهری کوچک (Whyte, 2001:39) و بررسی فعالیت‌های افراد پیاده با اثر زندگی مابین ساختمان‌ها (Gehl, 1989:15) تقسیم‌بندی کرد.

شهری با توجه به نیازها، رفتارها و مشارکت واقعی مردم در فرآیند شکل‌دهی را امکان‌پذیر ساخته است (مطلبی، ۱۳۸۵: ۳۹)؛ بنابراین توجه به مسئله ارتقاء کیفیت محیط‌های شهری و در پی آن توجه به افراد پیاده در شهر به‌عنوان عناصر اصلی تشکیل‌دهنده شهر و یافتن راه‌حلی جهت به رسمیت شناختن عابرین در سطح شهر به‌منظور ارتقاء رضایتمندی افراد از این محیط‌ها از جهات مختلف حائز اهمیت است. بدین جهت بررسی و سنجش نقش پیاده‌راه در ایجاد شرایطی به‌منظور ارتقاء کیفیت اجتماعی فضای شهری و افزایش ارتباطات و تعاملات اجتماعی افراد با یکدیگر در محیطی امن و سالم، رفع آلودگی‌های زیست‌محیطی و مهم‌تر از همه احترام به هویت عابران پیاده به‌عنوان جزئی مهم از سیستم حمل‌ونقل شهری در قالب بستر کالبدی مناسب است. بسترهای کالبدی که خود به‌عنوان عرصه و خاستگاه، نقش محوری در ارتقای سطح تماس‌ها، ارتباطات و تعاملات اجتماعی بین شهروندان ایفا می‌کنند. در این راستا عدم توجه به مقیاس انسانی و نادیده گرفته شدن نیازهای عابرین پیاده از معضلات پیش‌رو است، به‌طوری که کمبود و نبود کیفیت در پیاده‌راه‌ها منجر به تضعیف حضور و تعاملات اجتماعی شهروندان شده است (عباس‌زاده و تمری، ۱۳۹۱: ۹۵). پژوهش‌های سایر محققان نیز مؤید این موضوع است که به نمونه‌هایی در زیر اشاره می‌شود.

ادبیات پژوهش نشان می‌دهد که در سال ۱۹۷۵ مباحث مربوط به بهسازی و پیاده‌مداری فضاهای شهری با انتشار کتاب فضاهای شهری برای پیاده، گسترش و اشاعه یافت. دو سال بعد هم کتابی با عنوان «فقط برای پیاده‌ها»، توسط برامبیللا و بانگو^۱ تألیف گردید. که در آن مبانی برنامه‌ریزی و طراحی و مدیریت مناطق بی‌ترافیک در نواحی مرکزی شهرها مورد بحث و بررسی قرار گرفت. اپلیارد در کتاب خیابان‌های قابل زندگی بر خلاف مدرنیست‌ها تأکید می‌کند که خیابان‌ها باید در کنار عملکرد شهری، از عملکردهای فرهنگی، اجتماعی و تفریحی برخوردار

مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها را برای شهروندان پدید می‌آورد. بدین‌صورت گسترش فضاهای پیاده، نه تنها سیمای کالبدی شهرها را تحت تأثیر قرار داده بلکه تغییرات نوینی در کیفیت زندگی شهری، رفتار اجتماعی و فرهنگ مردم در جهت برقراری تعاملات و مراودات اجتماعی و ارتقاء بسترهای سرمایه‌های اجتماعی و مهم‌تر از آن حضور مردم ایجاد کرده است (Carmona, 2008:12). به عقیده پاکزاد، پیاده‌مدار بودن فضا می‌تواند سرزندگی را به مناطق شهر آورده و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در شهر کند که این امر باعث ارتقای سطح اقتصادی، اجتماعی و نیز بهبود کیفیت زیست‌محیطی منطقه و یا شهر را به همراه دارد. یکی از این فعالیت‌ها نقش این پیاده‌راه‌ها بر کیفیت زندگی شهری است. کیفیت زندگی شهری در گرو توجه به حقوق تمام استفاده‌کنندگان از محیط آن است. از جمله عواملی که کیفیت زندگی شهری را تحت تأثیر قرار می‌دهند، امنیت و آسایش شهروندان در فضای شهری می‌باشد. امنیت و آسایش شهروندان نیز با توجه به معیارهای شهر انسان‌محور و توسعه شهر، برابر با نیازهای واقعی آن‌ها محقق می‌شود؛ بنابراین بایستی تمامی مقیاس‌ها با معیار انسانی سنجیده و از ابتدای امکان‌سنجی تا طراحی و پیاده کردن جزئیات پیاده‌راه با محور انسان پیش رود (Fruin, 1971:21). در شهرهای انسان‌محور لزوم حمایت محیط شهری از تأمین نیازهای حیاتی انسان، لزوم تناسب محیط شهری با ابعاد و رفتارهای انسانی، توجه خاص به ایمنی و امنیت انسان در محیط شهری، خوانایی و جهت‌یابی محیط برای انسان و تنوع عملکردهای محیط شهری، لزوم توجه به مشارکت مردم به هنگام برنامه‌ریزی و طراحی محیط شهری، انسانی کردن مسیرهای پیاده و تجزیه و تحلیل مجموعه ارزش‌های انسانی و فراهم آوردن معیارهایی برای فرم فضای شهری با اتکا به آن‌ها مورد توجه قرار می‌گیرد (معینی، ۱۳۹۰: ۵۵). از این‌رو از ابعاد مهم شهرهای انسان‌محور، برقراری روابط اجتماعی و حضور در فضاهای شهری برای پایداری این تعامل اجتماعی است؛ بنابراین رساله اصلی شهرسازی و برنامه‌ریزی

ضرورت مسئله پیاده‌محوری با توجه به اینکه در کشور ما و به‌ویژه در مطالعات برنامه‌ریزی شهری مورد کم توجهی بوده وضوح بیشتری می‌یابد و مؤید ضرورت و اهمیت این پژوهش است. به این منظور در این پژوهش سعی شده است که با توجه به معیارهای سنجش کیفیت فضای شهری به تأثیر آن در ارتقاء فضای اجتماعی پیاده‌راه و در نتیجه به تحلیل نقش پیاده‌راه‌سازی در ارتقاء عملکرد زندگی شهری از بُعد اجتماعی پرداخته شود؛ لذا هدف اصلی، بررسی و تحلیل ارتباط بین مؤلفه‌های کیفیت محیط با عملکرد اجتماعی در پیاده‌راه هفده شهریور است. پیاده‌راه هفده شهریور اگرچه از نظر طراحی فرم و مسائل مرتبط با آن با توجه به پروژه پیاده‌راه‌سازی به پایان رسیده است؛ اما هنوز اصلاحات بالقوه بسیاری در خصوص تسهیلات پیاده‌روی و ارتقای رونق و کیفیت کاربری‌های حاشیه آن وجود دارد. به‌منظور اجرای اصلاحات، در این محدوده باید به طرز مبتکرانه‌ای نیازهای عابرین پیاده را به‌موازات سایر نیازهای مالکین، تاجران و همچنین حمل‌ونقل اولویت‌بندی کرد. از طرفی باید تضمین کرد که فرصت‌های جاری برای بهبود تسهیلات به عابرین پیاده به‌واسطه اصلاحات زیرساختی و پیشرفت‌های جدید به حداکثر رسانده شوند. به این منظور پژوهش حاضر با رویکرد شهر انسان‌محور درصدد شناخت بیشتر و تحلیل عوامل مؤثر در کیفیت کالبدی و تأثیر آن در توسعه اجتماعی این پیاده‌راه است که نتایج آن منجر به ارائه راهکارهای مؤثر در جهت ارتقاء عملکرد کیفیت اجتماعی پیاده‌راه هفده شهریور و مناسب‌سازی شهر در راستای افزایش میزان تعاملات اجتماعی شهروندان است. با توجه به تشریح مسئله فوق، پژوهش حاضر به دنبال پاسخگویی به سؤال زیر است:

آیا بین کیفیت کالبدی فضای پیاده‌راه هفده شهریور و عملکرد اجتماعی آن ارتباط معناداری وجود دارد؟

مبانی نظری پژوهش

حرکت عابران پیاده ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی در محیط شهری است که بهترین فرصت و مجال برای

تهران در احداث پیاده‌راه می‌توان به خیابان مروی و بازار تهران (خیابان ۱۵ خرداد) اشاره کرد.

تحولات فکری جهان در خصوص پیاده‌راه

تجربه انسان و تصویر فیزیکی موجود در مرکز شهر به شدت تحت تأثیر ماشین‌ها است و منطقه‌بندی پیاده‌راه جزئی از احیاء بخش‌های تاریخی است؛ زیرا باعث کاهش آلودگی هوا و صدا، افزایش ایمنی، توسعه فضای سبز، کاهش تراکم و ازدحام و آرام‌سازی محله‌های مسکونی می‌شود. بدین منظور در شهرهای متعددی که نمونه‌هایی از آن‌ها در اروپا دیده می‌شود، منطقه‌بندی عاری از ترافیک، اقدامی حفاظتی به منظور بازگرداندن یکپارچگی بافت تاریخی بوده است. حذف ماشین‌ها اغلب ضروری است تا آلودگی هوا و ارتعاشاتی که ساختارهای فیزیکی را ویران می‌سازد، کاهش یابند. نخستین تجربه‌های آزمایشی در ایجاد منطقه بدون ترافیک، در شهرهای روتردام و استکهلم به وجود آمد. در اواخر دهه ۵۰ میلادی، خودروهای شخصی از نواحی مرکزی و تاریخی شهرها به دلیل تهدید مراکز شهرهای اروپا به وسیله ترافیک و تخریب بافت‌های ارزشمند شهری به بیرون رانده شدند، به طوری که تا سال ۱۹۷۵ تقریباً تمام شهرهای مهم و تاریخی اروپا ورود اتومبیل را به بخش بزرگی از ناحیه تاریخی و مرکزی خود محدود کرد و پیاده‌راه‌های تاریخی تجاری در آن‌ها به وجود آوردند که این امر خود باعث برقراری زندگی اجتماعی مداوم، ارتقاء کیفیت زندگی اجتماعی و گسترش احساس مسئولیت شهروندی می‌شود (Paumier, 2004:37). در آمریکای شمالی در اوایل دهه ۱۹۶۰ گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت و طی ده سال، ۱۵۰ خیابان پیاده در شهرهای آمریکا به وجود آمد (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۲۸). تحولات فکری جهان در خصوص پیاده‌راه، در قالب جدول ۱ نشان داده شده است.

معاصر، ساخت فضاهایی باکیفیت اجتماعی فعال و امکان ارتباط چهره به چهره انسانی در درون اجتماع و کالبد سازمان‌یافته شهر است. در گذشته عابر پیاده به‌عنوان عنصر اصلی در برنامه‌ریزی و طراحی شهری مورد توجه قرار می‌گرفت و مقیاس انسانی در همه ابعاد و جهات جایگاه مهمی داشت، اما امروزه با افزایش جمعیت شهرها و ظهور زندگی ماشینی توسعه خیابان‌های عریض با حاکمیت خودرو و غفلت از فضاهای باز جمعی باعث بیگانه شدن انسان با محیط زندگی خود و در نهایت باعث تنزل کیفیت محیط اجتماعی و دور شدن شهرها از مقیاس انسانی گردیده است؛ به طوری که کمبود فضاهای باز پیاده محور و همچنین کیفیت نامطلوب فضاهای موجود در شهرهای کنونی سبب تضعیف تعاملات اجتماعی میان شهروندان شده است. بدین جهت برنامه‌ریزی شهری انسان‌محور از جمله راهکارهایی است که در سال‌های اخیر به منظور افزایش کیفیت زندگی و توسعه ابعاد اجتماعی و فرهنگی در شهرها مورد توجه قرار گرفته است. از این رو پیاده‌راه‌ها به‌عنوان راهکاری اجرایی برای حضور هر چه بیشتر انسان در فضاهای شهری مبتنی بر شهر انسان‌محور هستند. جنبش پیاده‌راه‌سازی در یک دوره گذار از چند شهر محدود در اروپا به تمام نقاط آن، سپس آمریکا و در مراحل بعدی به همه دنیا انتشار پیدا کرد و مطلوبیت ویژه‌ای در سراسر دنیا کسب کرد (رفیعیان و صدیقی، ۱۳۹۰: ۳۱). با وجود قدمت چندین دهه‌ای توسعه پیاده‌راه‌ها در سطح جهانی، تاریخچه احداث پیاده‌راه‌ها در ایران به سال‌های اخیر محدود می‌شود. نخستین تجربه‌ها در تبریز و مشهد یعنی پیاده‌راه‌های تربیت و جنت می‌باشد. پیاده‌راه تربیت در قلب شهر و درون بافت تاریخی تبریز و پیاده‌راه جنت مشهد به‌عنوان یک مسیر پیاده پرتحرک و پرجاذبه در ناحیه مرکزی شهر قرار دارد. پیاده‌راه صف (سپهسالار) به‌عنوان نخستین پیاده‌راه تهران در میان بافت تجاری مرکز شهر و در منطقه ۱۲ تهران واقع شده است از جمله دیگر تجارب

جدول ۱: تحولات فکری جهان در خصوص پیاده‌راه (مأخذ: پورمحمدی، ۱۳۸۹)

دهه ۱۹۴۰	- توجه به خیابان‌ها و فضاهای ویژه عابر پیاده برای نخستین بار در شهرهای اروپا - نخستین تجربه آزمایشی در ایجاد منطقه بی ترافیک در شهرهای روتردام و استکهلم
دهه ۱۹۵۰	- محدود کردن ترافیک و ایجاد ناحیه پیاده در تمام اروپا - ممنوعیت ورود اتومبیل به نواحی تاریخی و تجاری در اکثر شهرهای اروپا - احیای فضاهای عمومی، ایجاد خیابان‌های پیاده
از ۱۹۶۰ تا کنون	ایجاد فضاهای پیاده محور (۱۵۰ خیابان پیاده) در نقاط مختلف دنیا از جمله ایالات متحده و کشورهای اروپایی (آلمان، انگلستان، هلند و غیره)

است. هر چند که پیاده‌گذرهای جدیدی نیز، متفاوت با نوع سنتی و نیز متفاوت با نوع اروپایی آن در سال‌های اخیر در کشور ما ایجاد شده‌اند که از نمونه‌های آن، می‌توان به محورهای تربیت و ولیعصر در تبریز، پیاده‌راه خیام در ارومیه، پیاده‌راه‌های پانزده خرداد، سپه‌سالار تهران و... در تهران اشاره کرد (رسولی، ۱۳۸۸: ۱۲).

نقش محورهای پیاده در ارتقای کیفیت محیط شهری

اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهری اتفاق می‌افتد، در آن صورت نقش فضاهای پیاده در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر غیرقابل انکار می‌نماید. حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است. پیاده‌روی، هنوز هم مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهری به شمار می‌آید. پیاده‌روی بیشترین نزدیکی را به محیط دارد؛ بنابراین این پدیده از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی اهمیت اساسی دارد. این فضاها هم از نظر ارتباطی و هم به لحاظ کالبدی_ فضایی جایگاه ارزشمندی در ارتقا و بهبود کیفیت محیطی دارند و با توجه به ماهیتشان از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردار است و با جذب طیف وسیعی از گروه‌های اجتماعی به سوی خود، حس همگرایی، تعامل و برخورد مستقیم شهروندان را با وجود بینش‌ها،

شهرهای قبل از انقلاب صنعتی به دلیل محوریت انسان در شهرسازی، پیاده‌راه جزء ضروریات اجتناب‌ناپذیر آن‌ها بود. بعد از انقلاب صنعتی و رشد سریع شهرها و ورود اتومبیل به داخل شهر کم‌کم این مسئله به فراموشی سپرده شد و این مسئله با اثرات سوءاستفاده بیش‌ازحد از این وسایل نقلیه و کاهش رفاه و آسایش به دلیل بروز آلودگی‌های ناشی از آن منجر شد. بعد از مدتی و به‌خصوص در شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری قرن بیست و یکم دوباره با طرح شهرهای انسان‌محور و توجه به رفاه و آسایش انسان در بطن برنامه‌ریزی‌ها، دیگر بار ایجاد پیاده‌راه بخشی از برنامه‌ریزی‌های شهری قرار گرفت. در اواخر دهه پایانی قرن بیستم، توجه به پیاده‌راه و محدود کردن حضور وسایل نقلیه موتوری در شهرها شکل جدی‌تری به خود گرفت. در این زمینه می‌توان به برنامه تبدیل لندن به یکی از بزرگ‌ترین شهرهای پیاده تا سال ۲۰۱۵ و یا برنامه و قانون اجرایی سال ۲۰۰۳ اسکاتلند برای ترویج پیاده‌راه در این کشور اشاره نمود (کاشانی‌جو، ۱۳۸۵: ۴۵).

در ایران نیز از دیرباز بازارهای سنتی حالت پیاده‌راه را داشته و سابقه محورهای پیاده، مسئله نو و تقلید شده‌ای نیست. در واقع ایجاد مکان‌های ویژه تردد پیاده در شبکه معابر شهری از دیرباز در فرهنگ شهرسازی ایران وجود داشته و به صورت‌های گوناگون از قبیل بازارها و بازارچه‌های گذرها، میدان‌ها و غیره احداث می‌شده است. بازارها و بازارچه‌ها که محل خریدوفروش کالا و خوراک بوده در حقیقت کوچه سرپوشیده‌ای است که از دو سو دارای دکان‌ها بوده و خود به‌عنوان یک شبکه ارتباطی برای پیاده‌ها در شهرها عملی نموده

معیارهای سنجش کیفیت پیاده‌راه‌ها

یکی از راه‌های سنجش کیفیت محیط‌های شهری استفاده از شاخص‌های کیفیت محیط است (رفیعیان و صدیقی، ۱۳۹۰: ۴۵). پیاده‌راه‌سازی اقدامی در حمایت از حقوق شهروندان و اولویت زندگی پیاده است؛ اما عدم رعایت شاخص‌های یک پیاده‌راه موفق و سنجیده شده می‌تواند به تضییع حقوق شهروندان بینجامد. در ادامه شاخص‌های سنجش کیفیت محیط پیاده‌راه از نظرگاه‌های گوناگون بیان می‌شود (جدول ۲).

احساس‌ها، خواسته‌ها و گرایش‌های مختلف تقویت می‌نمایند (محمدزاده، ۱۳۸۴: ۴۲). پس ارتقای سیمای خیابان به وسیله افزایش حضور پیاده به بهبود سیمای شهر و تصویر ذهنی افراد کمک می‌کند. اگر خیابان‌ها جذاب باشند، به تمام شهر نیز حس جذابیت را خواهند بخشید. از دید جیکوبز پیاده‌راه‌ها باید سرزنده باشند تا بتوانند ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند (Jacobs, 1992: 27)؛ بنابراین پیاده‌راه‌ها به دلیل تقویت سیمای شهر و تبدیل شدن به یک عنصر هویتی در امر هویت بخشی به شهر، نقش مهمی در تجدید حیات مدنی شهر ایفا می‌کند.

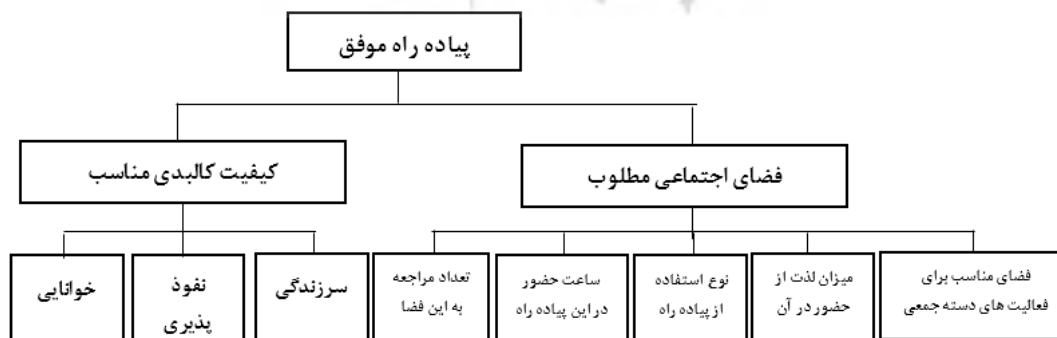
جدول ۲: شاخص‌های سنجش کیفیت محیط پیاده‌راه‌ها از دیدگاه‌های گوناگون

سرزندگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار، کارایی و عدالت	لینچ
محور، نفوذپذیری، گوناگونی، خوانایی، انعطاف‌پذیری، تناسبات بصری، غنای حسی، رنگ تعلق	بتلی و دیگران
هویت، تداوم و محصورات، کیفیت عرصه همگانی، آسانی حرکت، خوانایی، تطابق و تنوع	دتر
کیفیت پایداری زیست‌محیطی، کیفیت منظر شهر، کیفیت دیدها، کیفیت فرم شهر، کیفیت فرم ساختمان، کیفیت عرصه همگانی	کرمونا
سرزندگی، هویت و کنترل، دسترسی به فرصت‌ها، تخیل و شادی، اصالت و معنا، زندگی اجتماعی و همگانی، خوداتکایی شهری و محیطی برای همه	جیکوبز و اپلیارد
دسترسی، سخت فضا و نرم فضا، فضای همگانی، ایمنی و امنیت، منظر شهری	مینو کرمونا
دسترسی و به هم پیوستگی، آسایش و منظر، استفاده‌ها و فعالیت‌ها، اجتماعی بودن	شاخص‌های کیفیت محیط از دیدگاه pps
کالبد، فعالیت، تصورات	مکان مدل کانتر

مأخذ: پورمحمدی، ۱۳۸۹

پیاده‌راه ۱۷ شهریور مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد، بنابراین چهارچوب نظری پژوهش به صورت زیر است:

در این پژوهش با بررسی مطالعات صورت گرفته، مؤلفه‌های کالبدی با سه معیار سرزندگی، خوانایی و نفوذپذیری تأثیرگذار در ارتقاء کیفیت محیط اجتماعی



شکل ۱: دیاگرام تحلیلی ابعاد فضایی تأثیرگذار در پیاده‌راه موفق و سرزنده

تعاریف و مفاهیم

پیاده‌راه: پیاده‌راه یا خیابان پیاده، خیابانی منفرد و مجزا است که آمدوشد خودرو از آن حذف شده و تسلط کامل با عابر پیاده است. به عبارت بهتر، در این مسیر، آمدوشد غیر موتوری اولویت مطلق دارد. البته خودروهای خاص (آتش‌نشانی، اورژانس و پلیس) در مواقع اضطراری امکان دسترسی به آن را دارند و وسایل نقلیه خدماتی و حمل بار نیز طی ساعات خاص مجاز به تردد در آن‌ها هستند (Brambilla and 1977: 67).
 (Longo, پیاده‌راه‌ها، معابری با بالاترین حد تعاملات اجتماعی و ابزاری برای فعالیت جمعی هستند که کیفیت محیطی را بالا برده و سلامت اجتماعی را تقویت می‌کنند. یک پیاده‌راه اغلب شامل تجهیزاتی برای ارتباطات وسیع‌تر، گسترده‌تر و نزدیک‌تر اجتماعی است (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۲۷۴). در پیاده‌راه‌ها، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است. از این‌رو شهروندان به تدریج به حضور در شهر و انجام فعالیت‌های مدنی عادت کرده و زمان بیشتری را در فضاهای شهری می‌گذرانند؛ بنابراین پیاده‌راه‌ها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی‌شان است. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان می‌باشند و علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت را برای تماس اجتماعی، گردش و تماشا و ... فراهم می‌آورند.

کیفیت محیط شهری

کیفیت محیط، یک مفهوم چندبُعدی است که با مفاهیمی همچون کیفیت زندگی، کیفیت مکان، ادراک و رضایت شهروندی و قابلیت زندگی، اشتراکاتی دارند؛ به طوری که در بسیاری موارد به‌عنوان معانی مشابه در نظر گرفته می‌شوند (رفیعیان و صدیقی، ۱۳۹۰: ۴۷) و به‌صورت یک مفهوم پیچیده شامل ترکیبی از ادراکات ذهنی، ویژگی‌ها و ارزش‌هایی است که در میان افراد، گروه‌ها و جوامع متفاوت است (Porteous, 1971: 155). کیفیت محیط شهری عمدتاً محصول توجه توأمان به الگوهای فکری، فرهنگی،

رفتاری کاربران محیط مورد نظر و نیز معیارهای کالبدی، محیطی در مراحل مختلف سیاست‌گذاری، طراحی و اجرای محیط‌های شهری محسوب می‌شود. یانگل (۱۹۸۷) تأکید می‌کند که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهرها بر فعالیت‌های روزمره و اجتماعی شهروندان تأثیر می‌گذارد و این تأثیر را بهتر از هر جای دیگر می‌توان در معابر ویژه پیاده‌ها یا مکان‌های بسته بر ترافیک موتوری مشاهده کرد (Gehl, 1989: 49).

خوانایی: پیاده‌راه‌ها عرصه‌هایی عمومی‌اند که می‌توانند گزینه‌های متنوعی را برای ارتقای کیفیت زندگی مردم به آن‌ها عرضه دارند. از این‌رو بخشی از درجات حق انتخابی که به‌وسیله یک مکان عرضه می‌گردد با میزان خوانایی آن ارتباط پیدا می‌کند؛ یعنی مردم تا چه حد می‌توانند به فهم یا درک آن مکان ناآشنا شوند (بنتلی، ۱۳۸۲: ۳۵).

نفوذپذیری: قابلیت نفوذپذیری و دسترسی یک عنصر کلیدی در مورد قلمروی عمومی است که فقط مکان‌هایی که برای مردم قابل دسترسی باشند، به آن‌ها حق انتخاب می‌دهند. از آنجاکه نفوذپذیری یکی از عوامل اساسی در دستیابی به مطلوبیت است، باید در اولین مراحل طراحی پیاده‌راه مورد توجه قرار گیرد (بنتلی، ۱۳۸۲: ۴۱).

سرزندگی: شاید بتوان تنوع و فعالیت‌پذیری را به عنوان دو مؤلفه تأثیرگذار در سرزندگی فضاهای شهری دانست، اما یکی از راه‌های رسیدن به تنوع، به کار گرفتن نمادهای شهری‌اند که بر گرفته از کالبد موجود و ارزش‌های بافت تعریف می‌گردند که به خوانایی مسیر افزوده و آن را به نماد تبدیل می‌کند. از دیگر عوامل سرزندگی و تنوع پیاده‌راه‌ها، ایجاد کاربری‌های متنوع و متناسب با هر سکانس پیاده‌راه، استقرار کاربری‌های خدماتی که تداوم حضور شهروند را در پی دارد و همچنین استقرار کاربری‌های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه‌ها و تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص می‌باشد (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۳).

فضای اجتماعی مطلوب: ساده‌ترین عنصر زندگی مشترک انسانی، کنش اجتماعی است. کنش اجتماعی، سلسله حرکات بارزی است که انسان برای دستیابی به هدفی نسبت به انسانی دیگر انجام می‌دهد. افراد به برقراری رابطه اجتماعی نیاز ذاتی دارند و به همین دلیل موقعیت‌هایی فراهم می‌آورند تا بتوانند رابطه اجتماعی خود را تجربه کنند. رابطه اجتماعی در فضا اتفاق می‌افتد؛ بنابراین فضا مجموعه‌ای از روابط اجتماعی میان گروه و مکان خاص را در بر می‌گیرد. نوع روابطی که در فضا برقرار می‌شود و شدت آن، به فضا معنی می‌دهد (طالبی، ۱۳۸۳: ۶۸). پیاده‌راه‌ها محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعیشان می‌باشد. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و می‌بایست پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان باشد. در آنجا شهروندان در یک رابطه تعاملی با یکدیگر، باهم بودن را آموخته و برای ارتقای حیات جمعی می‌کوشند (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۷).

روش‌شناسی پژوهش

روش پژوهش حاضر توصیفی-تحلیلی و از نظر هدف کاربردی بود. جامعه آماری پژوهش شامل ۲۰ هزار نفر جمعیت ساکن و شاغلان فعال در محدوده و تعداد متوسط شمارش یک هفته‌ای افراد عبوری که از پیاده‌راه هفده شهریور عبور می‌کردند، بود. حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران نسبت به کل جمعیت

آماری به دست آمد که شامل ۳۷۶ نفر بود و این تعداد با روش نمونه‌گیری تصادفی ساده تکمیل گردید. پژوهش حاضر دارای سه متغیر مستقل و یک متغیر وابسته بوده است. متغیرهای مستقل که کیفیت کالبدی فضای پیاده‌راه را اندازه‌گیری می‌کردند شامل خوانایی، نفوذپذیری و سرزندگی بودند و متغیر وابسته، کیفیت فضای اجتماعی پیاده‌راه بود که با شاخص‌هایی از جمله تعداد مراجعه به این فضا، ساعات حضور در این پیاده‌راه، نوع استفاده از پیاده‌راه، میزان لذت از حضور در آن، فضای مناسب برای فعالیت‌های دسته‌جمعی اندازه‌گیری شده است. شیوه جمع‌آوری داده‌ها با استفاده از پرسش‌نامه محقق ساخته، مشاهده و مصاحبه بوده است. تکنیک مشاهده برای به روز کردن نقشه‌ی کاربری اراضی و مصاحبه برای کسب دیدگاه‌های اصلاحی و تحلیل وضع موجود پیاده‌راه استفاده گردید؛ اما از پرسش‌نامه برای کسب اطلاعات مربوط به متغیرها استفاده شد. سؤال‌های پرسش‌نامه با در نظر گرفتن روایی و پایایی آن‌ها طرح شده است؛ بنابراین بعد از کنترل روایی پرسش‌نامه با تکنیک صوری و هماهنگی درونی بین سؤال‌ها یعنی پایایی آن با تکنیک آلفای کرونباخ، اقدام به توزیع در بین افراد نمونه مورد مطالعه گردید. نتایج به دست آمده از پایایی پرسش‌نامه به صورت جدول ۳ نشان شده است.

جدول ۳: نوع متغیرها و میزان پایایی آن‌ها

نام متغیر	نوع متغیر	آلفای کرونباخ
سرزندگی	متغیر مستقل	۰/۷۵۴
نفوذپذیری	متغیر مستقل	۰/۷۳۶
خوانایی	متغیر مستقل	۰/۷۲۶
تعاملات اجتماعی	متغیر وابسته	۰/۸۳۸

جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها و اطلاعات به دست آمده از نرم‌افزار SPSS و آزمون‌های آماری پیرسون و مدل رگرسیون خطی چند متغیره استفاده شده است.

با توجه به جدول فوق مشخص می‌شود که پایایی تمام متغیرها بالاتر از ۰/۷ بوده و نشان‌دهنده میزان پایایی مورد قبول ابزار اندازه‌گیری است؛ همچنین

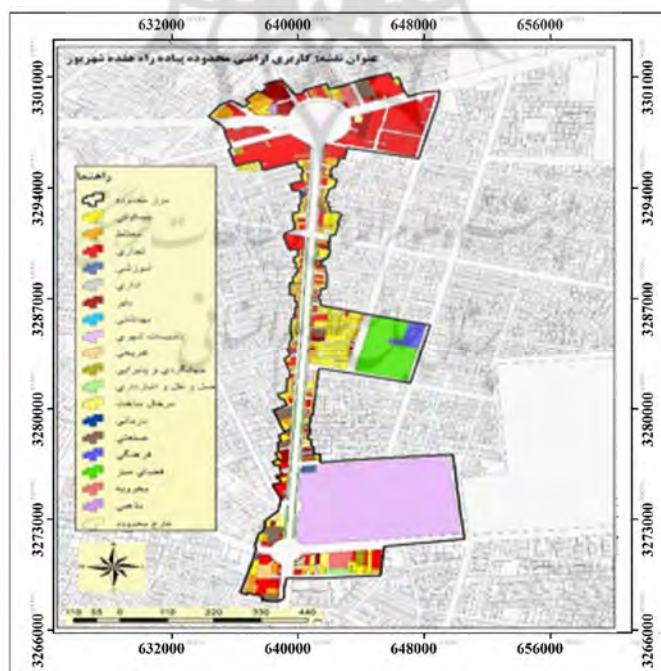
معرفی محدوده مورد مطالعه

پیاده‌راه ۱۷ شهریور بین مناطق ۱۳، ۱۴، ۱۲ و ۷ شهرداری تهران و حد فاصل میدان امام حسین (ع) تا میدان شهدا واقع شده است. این محور از آنجاکه بخشی از تهران قدیم و دارای هویت دینی و تاریخی مردم تهران است، بسیار حائز اهمیت است. محدوده پیاده‌راه ۱۷ شهریور شامل آن بخش از محدوده مورد مطالعه است که در آن عملیات پیاده‌راه‌سازی انجام شده است و در حدود ۴۱/۸ هکتار مساحت دارد. در این محدوده از پیاده‌راه کاربری مسکونی شامل ۸۶ پلاک را تشکیل می‌دهد، اما فقط نزدیک به ۱۴ درصد مساحت را پوشش می‌دهد و بالعکس کاربری اداری - انتظامی با ۱۰ پلاک حدود یک چهارم (۲۴/۹ درصد) محدوده مداخله از پیاده‌راه را در بر گرفته است. در مرتبه بعد کاربری‌های تجاری و خدماتی قرار گرفته‌اند که با ۱۲۲ پلاک، حدود ۱۵ درصد از مساحت محدوده مداخله برای پیاده‌راه‌سازی را تشکیل می‌دهند (شکل ۲)؛ همچنین، حدود یک سوم سطح محدوده (۳۰/۶ درصد) را معابر پوشش داده و سایر کاربری‌ها سهم

کمی از لحاظ تعداد پلاک و مساحت دارند (سازمان زیباسازی شهری تهران، ۱۳۹۱).

پیاده‌راه ۱۷ شهریور به‌عنوان محور فرهنگی - تاریخی مطرح است و با برپایی نمایشگاه‌های فرهنگی - هنری و برگزاری آیین‌های مذهبی می‌تواند باعث جذب مردم و تبدیل این محور به یک قطب فرهنگی شود که این امر خود باعث تعامل گروه‌های مختلف مردم و شهروندان و در نتیجه زمینه‌ساز مساعدی را برای بالا بردن کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به سرزندگی فضای شهری و ایجاد حیات اجتماعی فراهم می‌نماید. چشم‌انداز کالبدی که برای پیاده‌راه هفده شهریور در نظر گرفته شده است به‌صورت شکل (۳) نشان داده شده است.

در کنار عملکردهای فرهنگی، پیاده‌راه هفده شهریور دارای عملکردهای اقتصادی به‌صورت بازارهای روز و هفتگی و همچنین عملکرد تفریحی و گذران اوقات فراغت را نیز به همراه دارد. شکل شماره (۴) پویایی فعالیت‌های تجاری و خدماتی این پیاده‌راه را در ایام مختلفی از سال نشان می‌دهد.



شکل ۲: کاربری اراضی پیاده‌راه هفده شهریور (مأخذ: شهرداری تهران، ۱۳۹۳)



شکل ۴: پیاده‌راه هفده شهریور عرصه‌ای برای حضور شهروندان



شکل ۳: چشم‌انداز پیاده‌راه هفده شهریور

(سازمان زیباسازی شهر تهران، ۱۳۹۱)

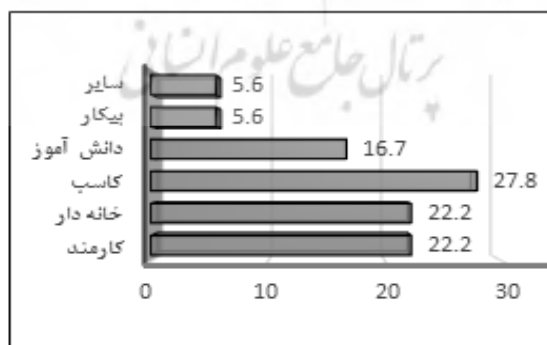
۲۲,۲٪ خانه‌دار، ۲۲,۲٪ کارمند و ۵,۶٪ بیکار بوده‌اند (شکل ۵). از نظر تحصیلات، ۱,۱ درصد بی‌سواد، ۲۷,۴ درصد کم‌سواد، ۱۹,۵ درصد پنجم تا دیپلم، ۲۱,۷ درصد دیپلم، ۲۴,۷ درصد لیسانس، ۵ درصد دارای مدرک فوق لیسانس و ۰,۷ درصد دارای مدرک دکتری و بالاتر بودند. از نظر نوع مالکیت، ۳۱ درصد از افرادی که در آنجا فعالیت می‌کنند مالک، ۳۵,۵ درصد به صورت سرفقلمی و ۳۳,۵ درصد به صورت مستأجر بودند. از نظر درآمد ماهیانه، ۸,۱ درصد از افراد اعلام کرده‌اند که درآمدشان کمتر از ۵۰۰ تا ۱ میلیون، ۴۱,۲ درصد ۱ تا ۲ میلیون، ۸,۱ درصد بالای ۱ میلیون و ۴۲,۵ درصد به این سؤال پاسخ نداده‌اند.

تجزیه و تحلیل داده‌ها

نتایج به دست آمده از تجزیه و تحلیل داده‌ها در دو مرحله به صورت آمار توصیفی و آمار استنباطی جهت شناسایی ارتباط بین متغیرها بررسی گردید.

یافته‌های توصیفی

یافته‌های به دست آمده از مطالعات پیمایشی نشان می‌دهد که از میان افراد مطالعه شده، ۴۴٪ مرد و ۵۶٪ زن بودند و از میان آن‌ها ۴۴,۴٪ به صورت مجرد، ۵۰٪ متأهل و ۵,۶٪ نیز متارکه بودند؛ همچنین متغیر زمینه‌ای شغل یا نوع فعالیت نشان داد که ۱۶,۷٪ دانش‌آموز، ۲۷,۸٪ دارای شغل آزاد (کاسب محل)،



شکل ۵: نمودار شغل افراد مورد مطالعه شده

محدوده است که با گویه محل زندگی شما کجاست و با چه هدفی به این پیاده‌راه آمده‌اید، اندازه‌گیری شده است. نتایج به دست آمده از این متغیر زمینه‌ای در

یافته‌های دیگر پژوهش حاضر تجزیه و تحلیل عملکرد پیاده‌راه از بُعد کیفیت و توسعه اجتماعی و همچنین مکانی برای گشت‌وگذار و تفریح به این

است؛ بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که قدرت جذب پیاده‌راه هفده شهریور از نظر تفریحی و همچنین مکانی برای گشت‌وگذار و تعاملات اجتماعی بیشتر به صورت محلی بوده و مردم از مناطق دیگر شهر تهران کمتر به این محدوده می‌آیند.

جدول ۴ نشان داده شده است. با توجه به اینکه پیاده‌راه هفده شهریور بین چهار منطقه شهرداری (۷، ۱۲، ۱۳ و ۱۴) قرار دارد؛ بیشترین مراجعان به این پیاده‌راه از منطقه ۱۳ به میزان ۶۱/۶ درصد و کمترین مراجعان از منطقه ۱۴ و خارج از شهر تهران بوده

جدول ۱: حوزه نفوذ پیاده‌راه از بعد مبدأ حضور مردم

درصد	مناطق شهرداری
۴,۹	خارج از شهر تهران
۶,۹	منطقه ۷
۵,۶	منطقه ۱۲
۶۱,۶	منطقه ۱۳
۴,۹	منطقه ۱۴
۱۱,۱	منطقه ۱۵
۵,۶	منطقه ۲۰
۱۰۰	جمع کل

می‌شود که آیا ارتباطی بین متغیرهای پژوهش شامل سرزندگی، نفوذپذیری و خوانایی با متغیر تعاملات اجتماعی پیاده‌راه هفده شهریور وجود دارد یا نه؟ نتایج به دست آمده از آزمون فوق در جدول ۵ نشان داده شده است.

تجزیه و تحلیل ارتباط معناداری بین متغیرها
تجزیه و تحلیل آمار استنباطی یکی دیگر از مراحل پژوهش حاضر بوده که در آن به ارتباط معناداری بین متغیرهای مستقل و وابسته با آزمون پیرسون به طور جداگانه پرداخته شده است. در این آزمون مشخص

جدول ۲: آزمون پیرسون و شناسایی ارتباط بین متغیرها

خوانایی	نفوذپذیری	سرزندگی	-	
۰/۰۰۰	۰/۰۹	۰/۰۶	میزان خطا (sig)	تعاملات اجتماعی
۳۷۶	۳۷۶	۳۷۶	تعداد	
۰/۷۸۰	۰/۶۳۲	۰/۶۵۲	همبستگی پیرسون	

بین مردم مؤثر نبوده و برای ارتقاء فضای اجتماعی این پیاده‌راه توجه به عوامل دیگر ضروری است.

تحلیل تأثیر متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته با رگرسیون خطی

در این مرحله میزان آزمون F برای متغیرهای مستقل (خوانایی، نفوذپذیری و سرزندگی) و متغیر وابسته (کیفیت اجتماعی پیاده‌راه) محاسبه شد؛ بنابراین با توجه به میزان sig که برابر با ۰/۰۰۰ بوده است و نشان داد که مدل تحلیل ارتباط بین

با توجه به جدول ۵ مشاهده می‌شود که از بین سه متغیر سرزندگی، نفوذپذیری و خوانایی، تنها عامل خوانایی با تعاملات اجتماعی پیاده‌راه هفده شهریور در ارتباط معناداری بود؛ بنابراین چنین استدلال شد که عامل خوانایی با شدت همبستگی ۰/۷۸۰ و میزان P-Value ۰/۰۰۰ و سطح اطمینان ۹۹ درصد، با فضای اجتماعی پیاده‌راه هفده شهریور در ارتباط معنادار بوده است. از طرفی نتیجه گرفته شد که دو متغیر سرزندگی و نفوذپذیری هنوز در پیاده‌راه هفده شهریور به عنوان عوامل اثرگذار بر تعاملات اجتماعی

مرحله بعد از تحلیل تأثیرگذاری متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته، به پیش‌بینی میزان تأثیرگذاری متغیرهای مستقل بر روی متغیر وابسته پرداخته شد. نتایج به‌دست‌آمده از این تحلیل با رگرسیون خطی به‌صورت جدول ۷ نشان داده‌شده است.

متغیرهای مستقل با متغیر وابسته در سطح اطمینان ۹۹ درصد قابل قبول بوده و می‌توان از مدل مورد نظر استفاده کرد. استدلال موردنظر در این مرحله تأثیر متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته با میزان F ۱۵۸/۹۹۵ بوده است (جدول ۶).

جدول ۳: آزمون F و سنجش اعتبار مدل پژوهش

-	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	میزان F	P.Value
رگرسیون	۶۰۰۷/۳۶	۳	۲۰۰۲/۴۵	۱۵۸/۹۹	۰/۰۰۰ ^b
باقی‌مانده	۳۸۰۳/۵	۳۰۲	۱۲/۵۹	-	-
جمع	۹۸۱۰/۸۸	۳۰۵	-	-	-

متغیر وابسته (a): تعاملات اجتماعی
متغیر پیش‌بین (b): خوانایی، نفوذپذیری سرزندگی،

جدول ۴: سنجش میزان تأثیرگذاری متغیرهای مستقل بر روی متغیر وابسته

P.Value	ضریب t	ضرایب استاندارد نشده		-
		Beta	Std. Error	
۰/۰۰۲	۳/۱۹	-	۱/۰۱	ضریب ثابت
۰/۱۳۶	۱/۴۹	۰/۰۸۹	۰/۰۶۹	سرزندگی
۰/۶۲۲	۰/۴۹۳	۰/۰۲۹	۰/۰۶۵	نفوذپذیری
۰/۰۰۰	۹/۸۱۲	۰/۶۸۷	۰/۰۸۶	خوانایی

ناکارآمد بوده و متغیرهای فوق در عدم موفقیت رونق و کیفیت اجتماعی پیاده‌راه هفده شهرپور تأثیر مستقیمی دارد.

نتیجه‌گیری

مروری بر مبانی نظری پژوهش نشان می‌دهد که پیاده‌راه باعث تغییرات نوینی در کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی و فرهنگ مردم، افزایش سرزندگی و نقش اجتماعی خیابان، حرکت به‌سوی توسعه پایدار شهری، تقویت عناصر هویت‌بخش شهری، افزایش ادراک محیط، ارتقاء تصویر ذهنی از سیمای شهر، افزایش فضای تفریحی و گردشگری، امکان ارتقاء سلامت عمومی شهروندان، تغییر شکل سفرهای درون‌شهری از سواره به پیاده و افزایش زمان حضور در فضاهای عمومی شهری می‌شود. یافته‌های پژوهش نشان داد که از میان متغیرهای مستقل پژوهش شامل سرزندگی، خوانایی و نفوذپذیری، تنها متغیر خوانایی

با توجه به جدول ۷ مشخص شد که از بین سه متغیر وابسته تنها متغیر خوانایی با شدت همبستگی بالا به میزان ۰/۶۸۷ در ارتقاء کیفیت اجتماعی پیاده‌راه تأثیر داشته و معناداری فوق، با توجه به میزان sig در سطح اطمینان ۹۹٪ قابل قبول بوده است. از طرفی با توجه به میزان اهمیت هر متغیر که بر اساس ضریب استاندارد β تعیین شد و برابر با ۳/۲۳۲ بود، مشخص شد که این ضریب (β) نشان‌دهنده میزان تغییر متغیر وابسته تعاملات اجتماعی (بر اساس واحد انحراف معیار) در متغیر مستقل خوانایی است. در پیاده‌راه هفده شهرپور فقط مؤلفه خوانایی با ضریب بتای ۰/۸۴۵ در افزایش رونق اجتماعی مؤثر بوده که این ارتباط با توجه به میزان sig معنی‌دار آن را نشان داد؛ اما دو مؤلفه دیگر یعنی سرزندگی و نفوذپذیری به‌دلیل اینکه مقدار خطای آنها (سرزندگی ۰/۱۳۶ و نفوذپذیری ۰/۶۲۲) بیشتر از ۰/۰۵ بود، نتیجه گرفته شد که وضعیت سرزندگی و نفوذپذیری پیاده‌راه

مطالعات عباس‌زاده و تمری (۱۳۹۱) نیز مهمترین عامل تأثیرگذار در تعاملات اجتماعی پیاده‌راه محورهای تربیت و ولیعصر تبریز، مؤلفه‌های سرزندگی، خوانایی، ایمنی و امنیت و نفوذپذیری بوده است، اما عامل نفوذپذیری نسبت به سایر متغیرها تأثیر بیشتری بر رونق این پیاده‌راهها گذاشته است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که عدم رونق پیاده‌راه هفده شهریور عدم وجود سایر مؤلفه‌های مؤثر از جمله امنیت، نفوذپذیری و سرزندگی در آن است. از طرفی شکوهی دولت‌آبادی و مسعود (۱۳۸۹) رونق پیاده‌راه را در گرو مراجعه مردم در شبکه دوستان و خانواده با هدف خرید و تفریح معرفی کرده‌اند؛ بنابراین ارتباط بین رونق پیاده‌راه و تعاملات اجتماعی که دارای یک ارتباط معنادار بوده است، تنها با برنامه‌ریزی کالبدی میسر نخواهد شد و بایستی به پارامترهای دیگر نیز توجه کرد.

از آنجایی که پیاده‌راه هفده شهریور، چه از لحاظ کمی و چه از لحاظ کیفی باید به صورت بستری مناسب برای تعاملات اجتماعی عمل کند؛ بدین‌منظور برای افزایش کارایی و مطلوبیت آن پیشنهادهایی در راستای یافته‌های پژوهش و در جهت ارتقاء عملکرد کیفیت اجتماعی ارائه می‌گردد:

- تأمین خدمات رفاهی مطلوب و دقیق و متناسب با تعداد استفاده‌کنندگان؛
- بدنه‌سازی و ایجاد چشم‌اندازهای مطلوب در محور؛
- احداث سرویس‌های بهداشتی عمومی مناسب؛
- ایجاد تمهیداتی در جهت زنده نگه‌داشتن محور در طول شبانه‌روز در جهت تأمین امنیت پیاده‌راه؛
- تقویت تنوع در کاربری‌ها به‌نحوی که پذیرای گروه‌های مختلف شهروندان باشند.
- شکل‌گیری فضاهایی چندمنظوره در دو سوی پیاده‌راه (ایجاد کاربری‌های تجاری، تفریحی، مذهبی، آموزشی و نظایر آن)؛
- پیش‌بینی پارکینگ در خارج از محور و در فاصله مناسب پیاده‌راه؛

با شدت همبستگی $0/780$ و میزان $P\text{-Value} = 0/000$ و سطح اطمینان ۹۹ درصد، به میزان $0/687$ در ارتقاء کیفیت اجتماعی پیاده‌راه تأثیر داشته است. از طرفی با توجه به میزان اهمیت هر متغیر که بر اساس ضریب استاندارد β تعیین شد و برابر با $3/232$ بود، مشخص شد که این ضریب (β) نشان‌دهنده میزان تغییر متغیر وابسته تعاملات اجتماعی (بر اساس واحد انحراف معیار) در متغیر مستقل خوانایی است. در پیاده‌راه هفده شهریور فقط مؤلفه خوانایی با ضریب بتای $0/845$ در افزایش رونق اجتماعی مؤثر بوده است و این نشان‌دهنده تأثیر مستقیم طراحی مناسب پیاده‌راه، وضعیت مناسب زیست‌محیطی و احساس آرامش در آن بوده است؛

بنابراین پیاده‌راه ۱۷ شهریور تا حدودی توانسته به انطباق سیاست‌ها و اهداف پیاده محوری نزدیک شده و حیات اجتماعی را در درون بافت شهری جاری سازد؛ از طرفی با ایجاد خدمات جدید و ساماندهی کاربری‌های مناسب و مرتبط با محور و همچنین با استقرار نمایشگاه‌های مختلف روزبه‌روز بر تحرک جغرافیایی و اقتصادی خود می‌افزاید و طیف وسیعی از گروه‌های اجتماعی را به خود جلب می‌نماید؛ اما همان‌طور که نتایج رگرسیون خطی نیز نشان داد، با افزایش کیفیت نفوذپذیری و میزان سرزندگی در آن می‌توان همانند تأثیر مطلوب معیار خوانایی، تأثیر آن‌ها را تجربه کرده و به چشم‌انداز روشن توسعه فضای شهری دست‌یافت؛ همچنین با رونق تجاری و تفریحی و زمینه مساعد برای بالا بردن کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به این فضا و ایجاد یک مکان مردم‌گرا و انسان‌محور، در آینده‌ای نه چندان دور برنامه‌ریزی کرد.

همچنین نتایج به دست آمده از این پژوهش با نتایج پژوهش الهی (۱۳۹۰) که از بعد دانش منظر شهری، مؤلفه‌های تأثیرگذار بر تعاملات اجتماعی در پیاده‌راه خیابان صبا تهران را بررسی کرده است، همخوانی دارد. چرا که علت عدم موفقیت این پروژه همانند پیاده‌راه‌سازی هفده شهریور در توجه صرف به جنبه‌های کالبدی در روند طراحی پیاده‌راه و محدود به طراحی نماها و کفسازی روی داده است. در

منابع

۱. الهی، سروین. ۱۳۹۰. پیاده‌راه - فضایی شهری در خیابان برای تعاملات اجتماعی نمونه موردی: خیابان صبا. سومین همایش ملی عمران شهری، سنندج، دانشگاه آزاد اسلامی واحد سنندج.
۲. بنتلی، ای یا نو. ۱۳۸۲. محیط‌های پاسخ‌ده. مترجم؛ مصطفی بهزادفر. نشر دانشگاه علم و صنعت ایران.
۳. پاکزاد، جهان‌شاه. ۱۳۸۵. مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری. وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
۴. پاکزاد، جهان‌شاه. ۱۳۸۶. مقالاتی در باب طراحی شهری. گردآورنده، الهام سوری؛ نشر شهیدی.
۵. پورمحمدی، مرضیه. ۱۳۸۹. امکان‌سنجی پیاده‌راه‌سازی محیط پیرامون حرم حضرت معصومه (س) با تأکید بر ارتقاء امنیت اجتماعی. پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد شهرسازی. استاد مجتبی رفیعیان، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده هنر و معماری.
۶. رسولی، سارا. ۱۳۸۸. پیاده‌راه به مثابه یک فضای شهری مطلوب، مطالعه موردی: بازار امام اهواز. ماهنامه بین‌المللی راه و ساختمان؛ شماره ۶۳.
۷. رفیعیان، مجتبی. اسفندیار صدیقی. ۱۳۹۰. امکان‌سنجی ارتقاء کیفیت محیط از طریق پیاده‌راه‌سازی محورهای شهری مورد: محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم. مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال سوم، شماره یازدهم.
۸. شکوهی دولت‌آبادی، محمود. محمد مسعود. ۱۳۸۹. پیاده‌راه عاملی برای افزایش سرمایه اجتماعی. نشریه علمی-پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره ۱.
۹. طالبی، ژاله. ۱۳۸۳. روابط اجتماعی در فضای شهری. علوم اجتماعی، شماره ۲۴.
۱۰. عباس‌زاده، شهاب. تمری سودا. ۱۳۹۱. بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی (مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولیعصر تبریز). فصلنامه علمی-پژوهشی مطالعات شهری دانشگاه کردستان، شماره ۴.
۱۱. قربانی، رسول. محمد جام کسری. ۱۳۸۹. جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیاء مرکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده‌راه تربیت تبریز. مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای؛ شماره ۶.
۱۲. کاشانی‌جو، خشایار. ۱۳۸۵. اهمیت فضاهای پیاده در شهرهای هزاره سوم. فصلنامه جستارهای شهرسازی، سال پنجم، شماره ۱۸-۱۷.
۱۳. کاشانی‌جو، خشایار. ۱۳۸۹. پیاده‌راه‌ها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی. آذرخش، تهران.
۱۴. کریمی مشاور، مهرداد. صمد نگین تاجی. ۱۳۹۱. طراحی پیاده‌راه‌ها در شهر تهران. با تمرکز بر نیازهای اجتماعی شهر؛ مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، دانش شهر، شماره ۱۲۳، تهران.
۱۵. محمد زاده، رحمت. ۱۳۸۴. راهبردهای توسعه پیاده‌روی برای برنامه‌ریزان مراکز شهری: فراگذرها-مال‌های عابر پیاده. نشریه علمی پژوهشی، شماره ۳۲.
۱۶. مطلبی، قاسم. ۱۳۸۵. رویکردی انسانی به شکل‌دهی فضاهای شهری. نشریه هنرهای زیبا؛ شماره ۲۷، تهران.
۱۷. معینی، سیدمهدی. ۱۳۹۰. شهرهای پیاده‌مدار. آذرخش، تهران.
18. Brambila, Roberto. Gianni Longo. 1977. For Pedestrians Only: Planning and design and Management of Traffic Free Zones. New York: Whitney library of Design.
19. Carmona. Matthew, Claudio de-magalhaesleo-hammond. 2008. Public Space the management dimention. New York: Routledge.
20. Cervero, Robert. Gorham Roger. 1995. Commuting in transit versus automobile neighborhoods. Journal of the American Planning Association, 61: 2.
21. Cervero, Robert. Kockelman Kara. 1997. Travel demand and the 3Ds: Density, diversity and design. Transportation Research Part D: Transport and Environment, Vol. 2, No. 3.
22. Fruin, John. 1971. Pedestrians planning and Design. Time-saver Standards for Urban Design, Donald Watson, Alan Plattus, New York: McGraw-Hill.
23. Gehl, Jan. 2010. Life Between Buildings: Using Public Space, New York, Van nor strand Reinhold.
24. Greenwald, Michael J., Boarnet. Marlon G. 2001. The Built Environment as Determinant of Walking Behavior: Analyzing non-Work Pedestrian Travel in Portland, Institute of Transportation

29. Porteous, J. Douglas. 1971. Design with People-the Quality of the Urban Environment, Environment and behavior, Thousand Oaks, Calif, CA, United States: Sage, ISSN 0013, 3: 2.
30. Watson, Donald. 2003. Time-Saver Standards for Urban Design. Publisher: McGraw-Hill Companies, New York.
31. Whyte, William. H. 2001. The Social life of Small Urban Spaces. Published in Washington D.C. United States by Project for Public spaces
- Studies. University of California, and Irvine.
25. Hall, Edward. T. 1966. The Hidden Dimension. Doubleday, New York.
26. Jacobs, Jane. 1992. The Death and Life of Great American Cities. the Failure of Town Planning; New York; Vintage; London: Jonathan Cape.
27. Pacione Michael. 1990. urban livability: Urban Geography, 11: 1
28. Paumier, Cyril. 2004. Creating a Vibrant City Center: Urban Design and Regeneration Principles, Urban Land Institute.





پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی