

نقش کیفیت محیطی در ارتقای تعاملات اجتماعی خیابان‌های شهری

(نمونه موردی: خیابان امام خمینی آمل)

حسن سجاد زاده* ، فائزه محمدی**

تاریخ دریافت: ۹۴/۳/۶ تاریخ پذیرش: ۹۴/۹/۹

چکیده

فضاهای باز شهری مانند خیابان به‌عنوان مهم‌ترین مکان برقراری تعاملات اجتماعی شهروندان و تجلی‌گاه حیات مدنی شهر و محل وقوع رویدادها و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان در زندگی و حیات شهری به‌شمار می‌آیند. اما امروزه در بیشتر شهرهای کشور مردم فضای شهری را به‌عنوان مسیری برای گذر می‌نگرند به‌جای این‌که فضاها آن‌ها را به مکث و مراودت اجتماعی تشویق کنند. اهمیت بیش‌ازاندازه به‌سرعت، تکنولوژی و زمان، مقیاس‌ها را دگرگون کرده و باعث نادیده گرفتن نیازهای عابران پیاده و کمبود کیفیت در خیابان شهری شده که در نتیجه باعث تضعیف تعاملات اجتماعی شده است. افزایش کیفیت زندگی شهری و تعاملات اجتماعی در فضای شهری یکی از چالش‌های حرفه طراحی شهری بوده است. در پژوهش

*h.sajadzadeh@gmail.com

* استادیار شهرسازی دانشگاه بوعلی سینا همدان.

** کارشناس ارشد طراحی شهری دانشگاه بوعلی سینا همدان (نویسنده مسئول).

Mohamadi_fa۱۳۷۱@yahoo.com

حاضر نقش کیفیت محیطی در ارتقای تعاملات اجتماعی مدنظر است که در متد پژوهش، مؤلفه‌های تأثیرگذار کیفیت محیطی در خیابان ۵ مؤلفه استخراج شد و سپس با استفاده از پرسشنامه با نمونه آماری ۳۵۰ نفر که تصادفی بوده و با انجام تحلیل‌های استنباطی و توصیفی آماری مطالعه حاضر از نرم‌افزار SPSS بهره برده است که شامل آزمون T ، واریانس یک‌طرفه، رگرسیون گام‌به‌گام و آزمون پیرسون می‌باشد. نتایج پژوهش حاضر نشان می‌دهد که مؤلفه‌های تأثیرگذار کیفیت محیطی فضای شهری، پویایی، دسترسی و آسایش، دارای بیشترین تأثیر و هویت کمترین تأثیر را روی کیفیت محیطی و میزان حضور شهروندان در فضای شهری در خیابان امام خمینی شهر آمل دارند.

واژه‌های کلیدی: کیفیت محیطی، تعاملات اجتماعی، خیابان شهری، خیابان شهری آمل.

۱- مقدمه

در طول تاریخ فضای شهر در سطوح مختلف برای شهرنشینان به‌مثابه محل ملاقات عمل کرده است. مردم یکدیگر را ملاقات می‌کردند و شهر محل ملاقات بوده است (یان گل، ۱۳۹۲). فضاهایی که از نظر اجتماعی فعال بوده و امکان ارتباطات چهره‌به‌چهره انسانی، گفت‌و شنود، گپ زدن، حس دیدن و دیده شدن را فراهم می‌کرده است. در گذشته عابر پیاده به‌عنوان عنصر اصلی در برنامه‌ریزی و طراحی شهری مورد توجه بوده و مقیاس انسانی حرف اول را می‌زده است. فضای باز شهری میدان و خیابان به‌عنوان مهم‌ترین و مؤثرترین مکان‌های برقراری تعامل اجتماعی شهروندان با یکدیگر به‌شمار می‌آیند که سابقه کهن در شهر و شهرسازی ایران داشته است. خیابان شهری تجلی‌گاه حیات مدنی شهر و محل وقوع رویدادها و وقایع و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان در زندگی و حیات شهری است (خادمی، مسعود، علیپور، روجا، ۱۳۸۹). اما

امروزه در بیشتر شهرهای کشور مردم فضای شهری را به‌عنوان مسیری برای گذر می‌نگرند، به‌جای این که فضاها آن‌ها را به مکث و حضور و مراودات اجتماعی دعوت کنند، به فرار تشویق می‌کنند. جین جیکوبز در کتاب (مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی) نشان داد که چگونه افزایش چشمگیر عبور و مرور اتومبیل نظریه شهرسازی مدرن می‌تواند شهرها را به نابودی کشاند، که از آن با عنوان شهرهای مرده و خالی از مردم یاد می‌کند. خیابان‌های شهری عریض با حاکمیت خودرو و رشد سریع شهر و شهرنشینی باعث از بین رفتن مقیاس انسانی در شهرها، نابودی فضای باز شهری، افزایش میزان تصادفات و وجود ساختمان‌های مسکونی پراکنده و دور از هم، باعث تکه شدن شهر و قطبی شدن اجتماعی و کاهش اهمیت فضای عمومی گشته است که به دنبال ظهور اقتصاد بازار آزاد و خصوصی‌سازی فضا، به وجود آمده است (madani pour, ۲۴۳: ۱۹۹۶). این در حالی است که اصولاً فضاهای شهری به‌عنوان ظرفی برای شکل‌گیری سرمایه اجتماعی و توجه به ارتقاء کیفیت آن به‌صورت یکی از مهم‌ترین اهداف دانش طراحی شهری در دوران معاصر مطرح می‌شود (madani pour, ۱۹۹۶: ۲۴۹). در این پژوهش دو فرضیه مطرح می‌شود که:

به نظر می‌رسد که ابعاد کیفیت محیطی (دسترسی، ایمنی و امنیت، راحتی و آسایش، سرزندگی و پویایی، هویت و احساس تعلق) در ارتقای تعاملات اجتماعی در خیابان‌های شهری مؤثر است.

دوم این که بین میزان تأثیر شاخص‌های کیفیت محیطی مؤثر بر تعاملات در خیابان‌های شهری (به لحاظ متغیرهای جنس، سن، فرهنگ و اقلیم) تفاوت وجود دارد.

تاکنون پژوهش‌های زیادی در زمینه ارتقای کیفیت فضاهای شهری که مهم‌ترین مکان رویداد تعاملات اجتماعی و سرچشمه سرزندگی و پویایی شهرها هستند - که رویکرد تقویت تعاملات اجتماعی در فضاهای عمومی در دوره دوم یعنی از سال ۱۹۶۰ تا ۱۹۹۰ مورد تأکید قرار گرفت - انجام شده است که از آن میان می‌توان به جین جیکوبز، یانگل، کالن، ال‌تمن، وایت و اولدنبرگ اشاره کرد. هر یک از نظریه پردازان در بیان خصیصه‌های فضاهای باکیفیت شهری که بستر تعاملات اجتماعی باشند، مفهوم خاصی را به کار گرفتند که بعضاً بر جنبه‌هایی خاص از ویژگی چنین فضاهایی اشاره دارند؛ از شاخص‌ترین افراد جین جیکوبز روزنامه‌نگار و صاحب‌نظر برجسته مسائل شهری در کتاب «مرگ و حیات شهرهای بزرگ آمریکایی» بر نقش فضای عمومی شهری در ایجاد تعاملات اجتماعی تأکید می‌کند. به باور او آنچه از یک شهر در ذهن بیشتر می‌ماند فضای عمومی شهر به‌ویژه خیابان‌ها و پیاده‌روی آن است که افزایش نشست و برخاست و امنیت پیاده‌رو تأثیر وارونه‌ای بر جدایی و تبعیض نژادی دارد (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۱۳۵). بنابراین، پیاده‌روها باید سرزنده باشند برای آن‌که بتوانند ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند (Jacobs, ۱۹۹۳: ۳۲). "کالن" به حس اکتشاف و «جذب و راز آمیزی» در شهر و فضاهای شهری ضمن یکپارچگی در کلیتی منسجم توجه می‌کند و هدف طراحی شهری را ارتقای کیفیت‌های اجتماعی و زندگی اجتماعی شهروندان و همچنین لزوم توجه هماهنگ به فرم و ساختار شهر و عوامل انسانی می‌داند (Cullen, ۱۹۶۱: ۵۷). "ال‌تمن" طراحی محیط‌های دلپذیر را راه‌حل کاربرد نظریه روان‌شناختی محیط در شهرسازی می‌خواند و آن را پاسخگویی به گرایش‌های متغیر افراد می‌داند؛ محیطی که هم تأثیرپذیر باشد و هم نظارت بر تعاملات اجتماعی را ممکن سازد. وی مهم‌ترین هدف طراحی محیط را خلق محیط‌هایی می‌داند که بیشترین پیوند را با رفتار استفاده‌کنندگان داشته و ارتقاء دهنده حس مکان در شهروندان باشد (Altman, ۱۹۷۷: ۱۰۰).

۲۵۵: ۱۹۷۵). "گهل" توجه به زندگی در میان ساختمان‌ها و چگونگی استفاده‌های اجتماعی از فضاها و همگانی و همچنین چگونگی تأثیر توانایی‌های حسی انسان بر شیوه استفاده از فضا را مطرح می‌کند. وی جذابیت یک شهر را با توجه به انبوه مردمی تعریف می‌کند که در فضاها و همگانی آن گرد هم می‌آیند و وقت خودشان را در آنجا می‌گذرانند. همچنین شهر دعوت‌کننده را، شهری می‌داند که در آن بتوانیم با همشهری‌هایمان چهره به چهره دیدار کنیم و به‌طور مستقیم از راه حواسمان به تجربه‌اندوزی بپردازیم (gehl, ۱۹۸۷: ۷۷). "وایت" بر تمرکز طرح‌های شهرسازی بر انسان و رفتارهای انسانی به جای تمرکز بر مسائل ترافیکی، اقتصادی و یا توجه صرف به مسائل زیبایی‌شناسانه و فرم شهری تأکید می‌کند. وی ضمن تأکید بر فضاها و مردم‌گرا، مفهوم زندگی خیابانی را بیان کرده است. در نظر وایت، فضای مردم‌گرا به جایی اطلاق می‌شود که مردم در آن ساعت‌ها باهم حرف می‌زنند یا حداقل فضای‌های طولانی مدت دارند؛ فضاهایی که مردم در آن آسوده باشند و برای حضور از آن استقبال کنند (whyte, ۱۹۸۰). "اولدنبرگ" در کتاب خود، مکان خیلی خوب: کافه‌ها، کافی‌شاپ‌ها، فروشگاه‌های کتاب، بارها، سالن‌های آرایش و سایر پاتوق‌ها در قلب یک اجتماع را با تبیین اصطلاح مکان سوم بر فضاهای عمومی شهری و نقشی که با نزدیک شدن مکان‌های اول و دوم (قلمروهای خانه و کار) به یکدیگر می‌توانند به‌عنوان عامل اصلی هویت بخشی به یک شهر ایفا نمایند را بیان می‌کند.

جدول ۱- مؤلفه‌های کلیدی صاحب‌نظران

مفاهیم کلیدی	عنوان متن / نظریه	سال	نظریه پرداز
پیاده‌روها عامل ایجاد امنیت و تقویت تعاملات اجتماعی	مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی	۱۹۶۱	جین جیکوبز
سه گروه فعالیت در فضای شهری ضروری، انتخابی، اجتماعی	زندگی در میان ساختمان‌ها	۱۹۸۷	یان گل
فراهم کردن فضاهایی جهت حضور افراد با ایجاد مکان‌هایی جهت مکث و گفت‌وگو و تعاملات	منظر شهری	۱۹۶۱	کالن
نظریه روان‌شناختی محیط خلق محیط‌هایی با بیشترین پیوند با رفتار استفاده‌کننده و ارتقاء دهنده حس مکان	محیط و رفتار اجتماعی	۲۰۰۳	التمن
تأکید بر نقش اجتماعی فضاهای شهری	زندگی اجتماعی فضای شهری کوچک	۱۹۸۰	وایت
نزدیک شدن انسان‌ها به یکدیگر و تقویت تعاملات اجتماعی	مطالعه رفتار در فضای عمومی	۱۹۶۷	گافمن
موقعیت غیر انفعال انسان در مقابل محیط، جهت‌یابی عابران پیاده در محیط‌های شهری	جنبه انسانی فرم شهر	۱۹۷۷	راپاپورت
تأکید بر عرصه‌های عمومی شهر به‌عنوان مکان سوم (خانه و محل کار با مکان اول و دوم)	مکان خوب، کافه‌ها، کافی‌شاپ‌ها و دیگر پاتوق‌ها در قلب اجتماع	۱۹۸۹	اولدنبرگ

منبع: نگارندگان

۳- کیفیت محیطی و طراحی شهری

کیفیت محیط یک مفهوم چندبعدی است که با مفاهیمی همچون کیفیت زندگی، کیفیت مکان، ادراک و رضایت شهروندی و قابلیت زندگی، نقاط مشترکی دارد؛ به طوری که در بسیاری موارد به عنوان معانی مشابه در نظر گرفته می شود. در واقع می توان (کیفیت محیط) را یکی از مهم ترین دل مشغولی های دانش طراحی شهری دانست. این امر به گونه ای است که بسیاری از صاحب نظران، ارتقاء کیفیت محیطی را مهم ترین وظیفه فعالیت طراح شهری دانستند (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۷۷). در متون نظری برنامه ریزی و طراحی شهری، تعریف های متعددی از مفهوم کیفیت محیط وجود دارد. این برداشت های گوناگون بر اساس، زمینه فکری صاحب نظران یا نحوه انتخاب شاخص ها از سوی آن ها شکل گرفته اند. با این وجود فقدان تعریفی جامع، دقیق و مورد توافق صاحب نظران، از مفهوم کیفیت محیط، در مبانی نظری طراحی شهری خودنمایی می کند. این امر می تواند در نتیجه ارتباط و همپوشانی این مفهوم، با مفاهیم مبهم و پیچیده دیگر، همچون کیفیت زندگی، قابلیت زندگی و پایداری باشد (Vankamp, ۲۰۰۳: ۵-۸).

جدول ۲- بررسی برخی مفاهیم مرتبط با کیفیت محیط

تحقیق	مفهوم کیفیت محیط
Lansing and maranas (۱۹۶۹)	یک محیط با کیفیت بالا، حسی از رفاه و رضایت را برای افراد از طریق شاخص هایی که ممکن است فیزیکی، اجتماعی و یا نمادین باشد را به همراه دارد.
Proteous (۱۹۷۱)	کیفیت محیطی موضوع پیچیده ای است که در بردارنده ادراک انتزاعی، طرز تلقی و ارزش هایی است که در بین افراد و گروه ها متفاوت است.
RMB (۱۹۹۶)	کیفیت محیط ناشی از کیفیت عناصر تشکیل دهنده یک منطقه اما چیزی بیشتر از مجموع عناصر است، کیفیت محیطی ادراک مکان به طور تمام و کمال است، عناصر تشکیل دهنده (طبیعت، فضای باز، زیرساخت ها، محیط ساخته شده، امکانات و منابع محیط طبیعی) هر کدام دارای ویژگی خاص خود و کیفیت نسبی هستند.
RIVM (۲۰۰۲)	کیفیت محیطی می تواند به عنوان بخش اصلی مفهوم وسیع تر (کیفیت زندگی) همانند کیفیت های اصلی مانند سلامتی و امنیت در ترکیب با جنبه های همچون راحتی و جذابیت تعریف شود.

منبع: (Van kamp, ۲۰۰۳: ۷)

۱-۳- کیفیت محیطی و فضای شهری

کیفیت یک فضا در شهر از برآیند مؤلفه‌هایی حاصل می‌شود که با شناسایی کارکردها و تأثیرات مناسب هر یک از آن‌ها بر فضا می‌توان راهکارهایی را برای بهبود کیفیت فضاهای شهری ارائه داد (علی پور و همکاران، ۱۳۹۱). یکی از راه‌های سنجش کیفیت محیط‌های شهری استفاده از شاخص‌های کیفیت محیط است (vanpoll, ۱۹۹۷: ۵). این شاخص‌ها از نظر محتوا و زمانی در دو دوره متأخر و متقدم با یکدیگر قابل مقایسه‌اند. در دوره متأخر، کیفیت بیشتر از دیدگاه طراحی شهری و معماری مورد توجه قرار گرفته و نتایج آن ارائه معیارهایی کلی برای رسیدن به شهر مطلوب، طراحی شهری بهینه، مکان‌های موفق، معیارهای سنجش فضا و... بوده است. اغلب این معیارها در مقیاس کل شهر و یا مکان‌های خاص همچون فضاهای عمومی مطرح شده‌اند. در این مرحله شاخص‌های سنجش کیفیت محیط را از منظرها و نقطه‌نظرهای گوناگون و مطالعه متون مختلف در قالب جدول شماره ۳ مورد بررسی قرار می‌دهیم.

جدول ۳- کیفیت محیطی مورد تأکید صاحب‌نظران.

۱. نفوذپذیری ۲. گوناگونی ۳. خوانایی ۴. انعطاف‌پذیری ۵. تناسبات بصری ۶. غنای حسی ۷. رنگ تعلق	ای ین بتلی و همکارانش در کتاب (محیط پاسخ‌ده)
۱. کیفیت پایداری محیط ۲. کیفیت منظر شهر ۳. کیفیت دیده‌ها ۴. کیفیت فرم شهر ۵. کیفیت فرم ساختمان ۶. کیفیت عرصه عمومی	جان پاتر و متیو کرمونا در کتاب (ابعاد طراحی برنامه‌ریزی شهری) (punter & Carmonat, ۱۹۹۷)
۱. دسترسی ۲. سخت فضا و نرم فضا ۳. فضای همگانی ۴. ایمنی و امنیت ۵. منظر شهری ۶. اختلاط و تراکم ۷. همه‌شمول بودن	متیو کرمونا با عنوان (مکان‌های عمومی-فضاهای شهری) (Carmona Theath & Tiesdell, ۲۰۰۳)
۱. سرزندگی ۲. هویت و کنترل ۳. دسترسی به فرصت‌ها، تخیل و شادی ۴. اصالت و معنا ۵. زندگی اجتماعی و همگانی ۶. خوداتکایی شهری ۷. محیطی برای همه	آلن جیکوبز و دونالد اپلیارد (۱۹۸۷ به نقل از پاکزاد، ۱۳۸۰)
دسترسی و به‌هم‌پیوستگی، آسایش و منظر، استفاده‌ها و فعالیت‌ها، اجتماعی بودن	شاخص کیفیت محیط از دیدگاه P.P.S
سرزندگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار، کارایی و عدالت	لینچ
هویت، تداوم و محصوریت، کیفیت عرصه همگانی، آسانی حرکت، خوانایی، تطابق و تنوع	دتر

منبع: نگارندگان.

۳-۲- کیفیت محیطی و تعاملات اجتماعی

تعاملات متقابل رودررو، شالوده اصلی همه شکل‌های کنش‌های متقابل اجتماعی است. بنابراین به‌طور کلی انواع مختلف کنش‌های متقابل اجتماعی را می‌توان به دودسته ارتباطات کلامی و غیرکلامی (یا زبان بدن) تقسیم نمود (گیدنز، ۱۳۹۰: ۱۲۰). نکته بسیار مهم در همه کنش‌های متقابل، وضعیت مند بودن آن‌ها است. کنش در مکانی خاص رخ می‌دهد و مدت زمان مشخصی دارد. بنابراین واجد نوعی همسویی زمان-مکان است. فضاهای باز شهری نقش مهم در تأمین نیازهای اجتماعی افراد، تعامل با یکدیگر و توسعه روابط فردی و اجتماعی دارند (فلاحت و کلامی، ۱۳۸۷: ۹۲). پس، شرط اصلی فضاهای عمومی این است که در آن‌ها تعامل و مراوده اجتماعی صورت گیرد، پس آن دسته از نرم فضاها و سخت فضاها که بستر تعامل اجتماعی نیستند، فضاهای شهری نامیده نمی‌شوند (پاکزاد، ۱۳۸۹: ۸۴). فضای باز عمومی امکان انگیزش و انتخاب آزاد میان رفتارها، حرکت‌ها و اکتشافات بعدی را برای تعداد معنی‌داری، از مردم و شهروندان فراهم می‌آورد (Lynch, ۱۹۷۲: ۱۰۸). یان گل (۱۲: gehl, ۱۹۸۷) معتقد است، اگرچه چارچوب فیزیکی شهر تأثیری مستقیم بر روی کیفیت محتوا و شدت ارتباطات اجتماعی ندارد، اما معماران و برنامه‌ریزان می‌توانند بر امکان ملاقات، دیدن و شنیدن مؤثر بوده و نقطه آغازینی برای دیگر اشکال ارتباط فراهم آورند. فعالیت ضروری، فعالیت اختیاری و فعالیت‌های اجتماعی، سه گروه فعالیت‌های قابل انجام در فضاهای شهری هستند که از میان این سه گروه متمایز از فعالیت‌های ضروری، فعالیت اجتماعی و اختیاری، در کیفیت بخشی به شهر و فضای شهری بسیار مؤثرند. فعالیت‌های ضروری، در هر شرایطی و بدون توجه به کیفیت‌های محیط کالبدی رخ می‌دهد. زیرا مردم ناچار به انجام آن‌ها هستند. مانند رفتن به مدرسه یا سرکار، خرید کردن، منتظر اتوبوس یا تاکسی بودن و پیک و نامه‌رسانی. دسته دوم، فعالیت‌های اختیاری (فراغت شهری) به هنگام وجود شرایط اقلیمی، جذابیت و دعوت‌کنندگی محیط پیرامون به وقوع می‌پیوندند. این گروه

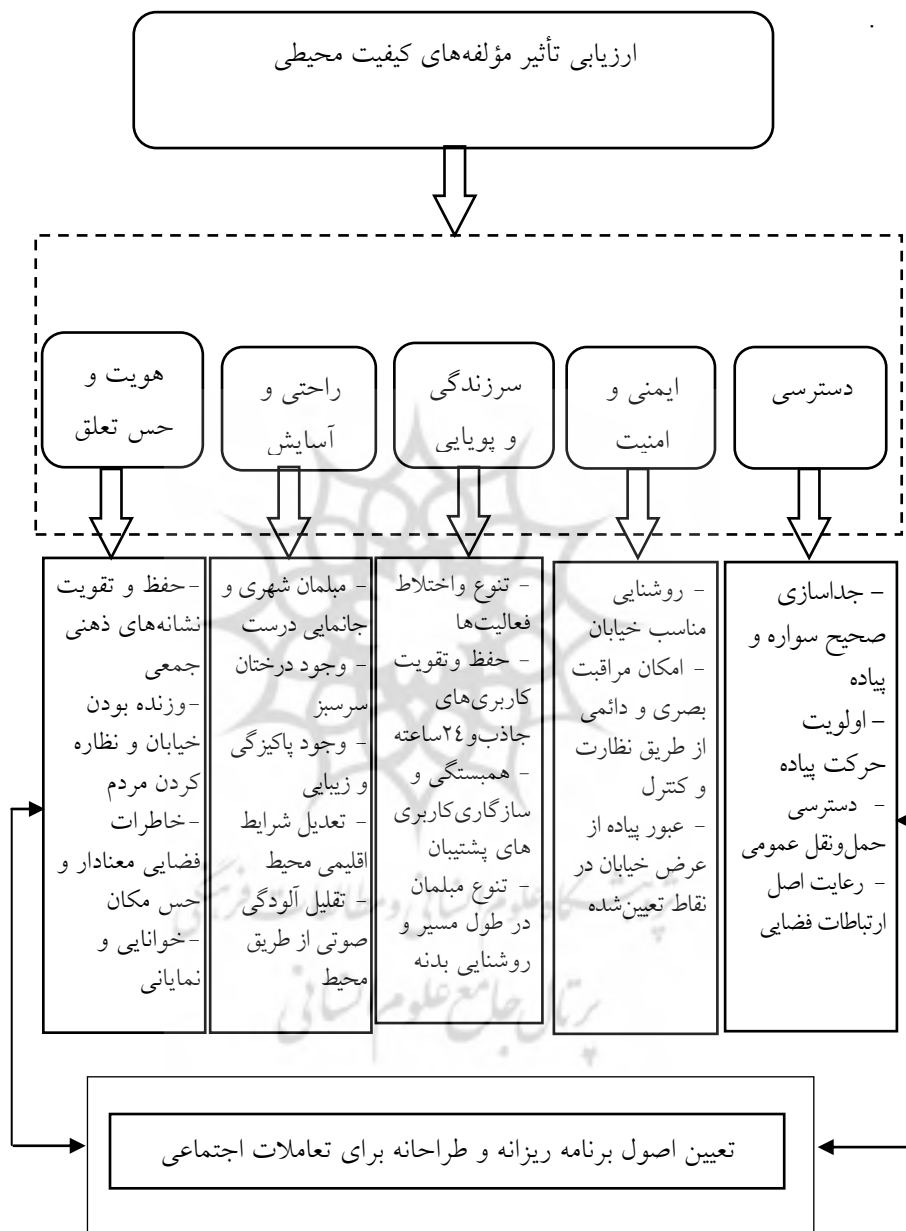
شامل فعالیت‌هایی چون قدم زدن به منظور تنفس هوای تازه، گوشه‌ای ایستادن و از زندگی لذت بردن یا نشستن می‌شود. این‌گونه فعالیت‌ها نسبت به کیفیت محیطی حساس‌اند و تنها در شرایطی رخ می‌دهند که کیفیت محیطی مطلوب باشد و دسته سوم، فعالیت‌های اجتماعی زمانی اتفاق می‌افتند که مردم در فضاهای همسانی تردد کنند و مواردی همچون تماشا کردن، گفت‌و شنود، تجربه مواجهه با دیگران و مشارکت فعال یا غیرفعال را شامل می‌شود. یک شهر خوب، طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های اختیاری را عرضه می‌کند (Gehl, ۲۰۰۴: ۵). فعالیت‌های اجتماعی را به دلیل تأثیرپذیری از فعالیت‌های دیگر، فعالیت نهایی نیز می‌خوانند (Gehl, ۱۹۸۷). در نواحی بی‌کیفیت شهری صرفاً می‌توان فعالیت‌های ضروری را یافت. در صورتی که در نواحی شهری باکیفیت و مطلوب بودن کیفیت محیطی نه تنها فعالیت‌های ضروری بلکه بسیاری از فعالیت‌های تفریحی و اجتماعی موردعلاقه مردم نیز صورت می‌گیرد؛ یعنی شهر، فضاهای باکیفیت و وسوسه‌انگیز (Gehl, ۲۰۰۴: ۵) ارائه می‌دهد.

۴- مؤلفه‌های کیفیت محیطی

"متیو کرمونا" در کتاب مکان‌های عمومی-فضاهای شهری به وجود دسترسی و ایمنی و امنیت در کیفیت‌های محیطی اشاره می‌کند و به اعتقاد "بتلی" فقط مکان‌هایی که برای مردم در دسترس باشند به آن‌ها حق انتخاب می‌دهند (بهزاد فر، ۱۳۸۲). و از طرفی دسترسی را باید مهم‌ترین عنصر، خصوصیت و اساسی‌ترین عملکرد پیاده راه‌ها دانست. محور پیاده تا حد امکان باید بدون اختلاف سطح، کلیه فعالیت‌ها و کاربری‌های متنوعی که در خط دید وجود دارند را به هم متصل کرده و با ایجاد تمایزات بصری، وحدت و پیوستگی مسیر را القاء کند (تیبالدز، ۱۹۹۲). مقیاس پیاده از جمله شاخص‌هایی می‌باشد که فضا را ملموس‌تر و قابل‌باورتر می‌سازد و زمینه را برای بروز تعاملات اجتماعی بیشتر فراهم می‌کند. این مهم در کنار رعایت اصل ارتباطات فضایی در پیاده راه‌ها امکان اتصال

و ارتباط فضاها و فعالیت‌های شهری را به یکدیگر فراهم می‌کند. از دیگر موارد در نظر گرفته نشده در رابطه با دسترسی، دسترسی راحت و سریع به وسیله حمل و نقل عمومی است (بهبهانی، حمید، حامدی، پیمان، ۱۳۷۹: ۹۱). از طرفی فضاهای شهری امن، فضاهایی هستند که هم از نظر عینی و هم از نظر ذهنی، امنیت و آسایش خاطر را برای حاضرین، عابری و ناظرین به وجود می‌آورند. در واقع امن بودن فضا دارای دو مؤلفه ایمنی و امنیت می‌باشد (صالحی، ۱۳۸۷: ۱۱۱). حس ایمنی و امنیت دو اصل و شرط مهم هستند که تأثیر غیرقابل انکاری در میزان و نوع استفاده از هر فضایی دارند (ناصریان، ۱۳۸۷: ۶۰). خیابان باید طوری طراحی و مبله شود که ایمنی و امنیت را برای همه از جمله عبور و مرور رانندگان، مشتریان، خریداران و... فراهم آورد (Reeman, ۲۰۱۲). ایجاد امنیت از طریق روش‌هایی مناسب، امکان مراقبت‌های بصری و دائمی، نظارت و کنترل، وجود کاربری‌های فعال و جاذب و ۲۴ ساعته همه از جمله مواردی هستند که بر امنیت خیابان تأثیری گذارند. در خیابان‌های شهری به اعتقاد قرائی، راحتی پیش‌نیاز یک فضای عمومی موفق است و به گفته بحرینی هر فعالیتی که در شهر مورد نظر باشد، راحتی باید در آن مدنظر قرار بگیرد (بحرینی، ۱۳۹۰: ۲۵۲). بعضی از راحتی‌های ابتدایی در فضاهای شهری عبارتند از: آسایش اقلیمی، مبله‌مان شهری مناسب و جانمایی درست و امنیت روانی و فیزیکی (رمضانی و حقیقتی، ۱۳۹۱: ۳۲۳). حالت آسایش بسیار بالاتر از حالت راحتی است و احساس آسایش زمانی به دست می‌آید که بدن و فکر در حالت آزادی به سر ببرند. وجود درختان و سرسبزی در فضا و پاکیزگی و نظافت خیابان‌های شهری و جوهر زندگی شهری به قول "جیکوبز" در یک تنوع سرزنده نهفته است که باید در هر زمان و برای همه در دسترس باشد و دامنه وسیعی از حق انتخاب‌ها را در اختیار قرار دهد. شاید بتوان تنوع و فعالیت‌پذیری را به‌عنوان دو مؤلفه تأثیرگذار در سرزندگی فضاهای شهری دانست. از دیگر عوامل سرزندگی و پویایی، تنوع پیاده راه‌ها، ایجاد کاربری‌های متنوع و متناسب با هر سکانس، استقرار کاربری‌های خدماتی که تداوم

جدول ۴- چارچوب مفهومی پژوهش



منبع: نگارندگان

حضور شهروند را در پی دارد و همچنین استقرار کاربری‌های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه‌ها، که تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص می‌باشد (پاکزاد، ۱۳۸۴). به اعتقاد دتر و آلن جیکوبز و دونالد اپلیارد، هویت و حس تعلق از جمله کیفیت‌های تأثیرگذار در محیط شهری‌اند. "والتر بنیامین" درباره هویت فضاهای شهری این اعتقاد را دارد که رابطه پیچیده‌ای بین معناها، فردی و جمعی و خاطره شخصی و فرهنگی در شهر وجود دارد. در واقع شهر یک عرصه پیچیده ادراک و خاطرات است (ربانی و حبیبی، ۱۳۹۰: ۱). مکان عنصر اصلی هویت است. در واقع همین هویت مکانی است که معنا و خاطره مکان را در بر دارد و احراز هویت است که شهر را خاطره دار و معنادار و مکان‌ها را دارای حس مکان و روح می‌کند (محمودی نژادپور جعفر، ۱۳۸۶: ۴). آنچه از تحلیل و بررسی کیفیت‌های شهری و مطالعه پیشینه تحقیق در این باب استنتاج می‌شود، ارتباط تنگاتنگ و ناگسستگی برخی از کیفیت‌های محیطی باهم است یا به عبارت دیگر کیفیت‌های محیطی چون دسترسی، ایمنی و امنیت، راحتی و آسایش، سرزندگی و پویایی، هویت و احساس تعلق، هم پای یکدیگر در ارتقاء تعاملات اجتماعی نقش دارند.

۵- روش تحقیق

پژوهش حاضر که در قالب یک مطالعه موردی انجام می‌شود، یک تحقیق میدانی با رویکرد توصیفی-تحلیلی است. در این پژوهش برای تدوین چارچوب نظری ابتدا از روش اسنادی استفاده شده است. به این صورت که با مراجعه به کتاب‌ها، نشریه‌ها و سایت‌های مربوطه به وسیله یادداشت‌برداری و فیش‌برداری، اطلاعات موردنظر برای بیان ادبیات موضوع و مفاهیم موردنظر و همچنین دیدگاه‌ها و رویکردهای مرتبط با سؤال پژوهش گردآوری شده است و سپس با استفاده از روش‌های توصیفی و تحلیلی اقدام به تهیه و تدوین چارچوب مفهومی پژوهش به منظور ارائه پیشنهادها و نتیجه‌گیری نهایی شده است.

در بخش اصلی این پژوهش یعنی مطالعه موردی از روش پیمایشی استفاده شده است. ابزار گردآوری اطلاعات در این روش، پرسشنامه و همچنین تهیه نقشه‌های رفتاری و مشاهدات میدانی بوده است. با استفاده از مطالب گردآوری شده در بخش مبانی نظری، متغیرهای مورد بررسی مشخص شده و سپس برای سنجش هر یک از متغیرها، تعدادی گویه و سؤال تدوین شده است که مجموعه گویه‌ها و سؤالات تکمیلی، ساختار پرسشنامه را تشکیل می‌دهند. در تدوین سؤالات پرسشنامه تلاش شد که سؤالات در راستای شاخص‌های به‌دست‌آمده در چارچوب مفهومی پژوهش به‌عنوان ارزیابی تأثیر مؤلفه‌ها و شاخص‌های کیفیت محیطی بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های شهری طراحی شده و از این طریق شاخص‌ها و زیر شاخص‌های مدنظر پژوهش در قالب سؤالات ملموس و بدون ابهام، از استفاده‌کنندگان از خیابان پرسیده شود و سپس مورد تحلیل قرار گیرد. جامعه آماری در این پژوهش، ابتدا تا انتهای خیابان و تعداد نمونه آماری در این پژوهش (بر اساس حجم نمونه و فرمول کوکران) ۳۵۰ عدد بوده. بنابراین برای بررسی این پیش‌فرض با توجه به این که تعداد نمونه بیشتر از ۲۰۰ نفر است، جهت تشخیص پایایی پرسشنامه‌ها از آلفای کرونباخ استفاده شده است. با توجه به این که کرونباخ این پرسشنامه ۰/۸۰۶ می‌باشد و چون آلفای کرونباخ بزرگ‌تر از ۰/۷ می‌باشد، بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که پرسشنامه تحقیق از قابلیت اعتماد و یا به‌عبارت‌دیگر از پایایی لازم برخوردار است. به دلیل آن‌که متغیرهای مورد بررسی طبق جدول ۵ دارای سطح معنی‌داری بیش از ۰/۰۵ می‌باشند، پس با اطمینان ۰/۹۵ نرمال بودن داده‌ها مورد تأیید است. در ادامه از آزمون‌های پارامتریک استفاده نمودیم. در راستای اهداف تحقیق علاوه بر اطلاعات به‌دست‌آمده از طریق تهیه و تحلیل پرسشنامه، به روش آزمون T، و آزمون رگرسیون گام‌به‌گام، آزمون واریانس یک‌طرفه و ضریب همبستگی پیرسون نیز پرداخته شده است و با توجه به چارچوب مفهومی پژوهش به تجزیه و تحلیل آن پرداختیم.

سؤال	آلفای کرومباخ
۲۲	۰/۸۰۶

منبع: نگارندگان

جدول ۵- نرمال بودن توزیع متغیرها

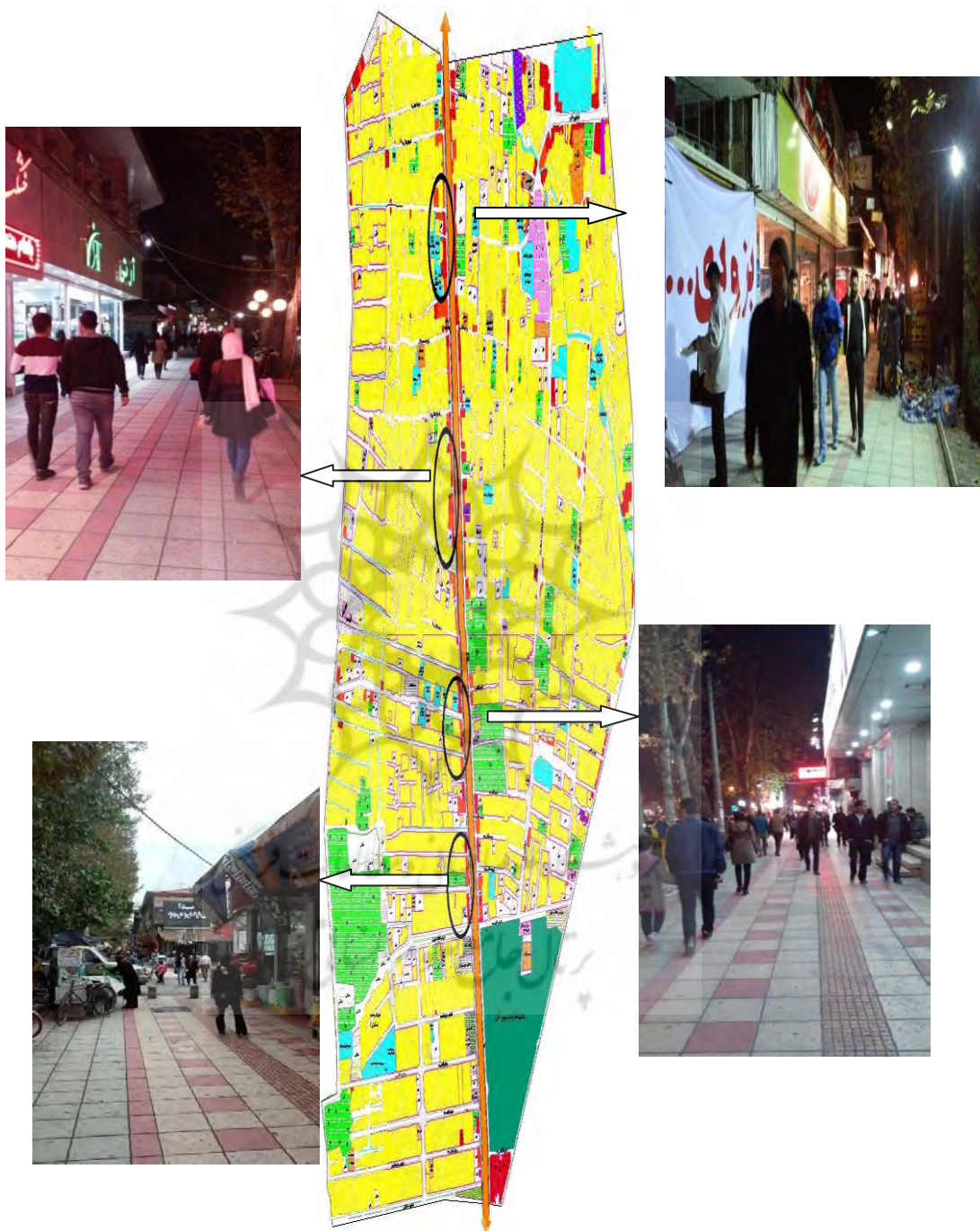
متغیر	(Z مقدار آماره آزمون)	سطح معنی داری
پویایی و سرزندگی	۱/۳۳۲	۰/۰۵۷
دسترسی	۰/۸۶۲	۰/۰۵۲
راحتی و آسایش	۱/۳۴۹	۰/۰۵۳
ایمنی و امنیت	۱/۳۴۹	۰/۴۴۶
هویت و حس تعلق	۱/۳۴۸	۰/۰۵۳

منبع: نگارندگان

۶- نمونه موردی

این پژوهش در فضاهای باز شهری و به‌طور خاص در خیابان امام خمینی، شهر صورت گرفته که جزء هسته اصلی شهر آمل محسوب می‌شود. خیابان امام خمینی شهرستان آمل، در حدفاصل بین میدان هفده شهریور و میدان قائم قرار گرفته است و به‌طور تقریبی طول این خیابان ۱۸۲۲ متر است با عرض ۴۵ متر و دارای نوار رفت‌و برگشت است. این خیابان دارای عملکردها و کاربری‌هایی چون تجاری، اداری، فرهنگی و مسکونی می‌باشد. مهم‌ترین عملکرد این خیابان فضای تفریحی و گردشگری آن است و شامل فعالیت‌های ضروری، اختیاری، اجتماعی مانند: پیاده‌روی، خرید، تفریح، دیدن و دیده شدن و... می‌باشد. با توجه به موضوع موردنظر در این پژوهش تأثیر کیفیت محیط بر تعاملات اجتماعی بر مردم مورد بررسی واقع شده است.

۱۶۴ فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای، سال اول، شماره ۲، زمستان ۱۳۹۴



۷- تحلیل یافته‌ها

فرضیه نخست: به نظر می‌رسد که ابعاد کیفیت محیطی در ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان شهری مؤثر است:

Mean	T	Df	(Sig (۲-tailed
۳/۳۲	۱۰/۷۹	۱۹۹	۰/۰۰

منبع: مطالعات میدانی و پرسشنامه‌های نگارندگان

نتایج آزمون T، میانگین کیفیت محیطی را ۳/۳۲ نشان می‌دهد که بزرگ‌تر از میانگین آماری ۳ می‌باشد و با توجه به این که سطح معناداری آزمون (p-value) کوچک‌تر از ۰/۰۰۱ می‌باشد، پس می‌توان گفت با احتمال ۹۹ درصد اطمینان شاخص‌های کیفیت محیطی در نمونه مورد نظر بر تعاملات اجتماعی، بالاتر از حد متوسط است.

جدول ۶- اولویت‌بندی شاخص‌های کیفیت محیطی بر ارتقاء تعاملات اجتماعی با آزمون رگرسیون گام‌به‌گام

گام‌ها	کیفیت محیطی	ضریب همبستگی چندگانه	ضریب تعیین	ضریب رگرسیون	ضریب استاندارد شده
گام اول	پویایی	۰/۷۴۱	۰/۵۴۹	۰/۵۳۶	۰/۷۴۱
گام دوم	پویایی و دسترسی	۰/۸۹۱	۰/۷۹۴	۰/۴۵۳ ۰/۲۳۶	۰/۶۲۶ ۰/۵۰۸
گام سوم	پویایی و دسترسی و راحتی	۰/۹۴۳	۰/۸۹	۰/۳۲۵ ۰/۲۱۱ ۰/۲۶۴	۰/۴۴۹ ۰/۴۵۵ ۰/۳۶۶
گام چهارم	پویایی و دسترسی و راحتی	۰/۹۷۱	۰/۹۴۳	۰/۲۷۴ ۰/۲۰۵ ۰/۲۵۴	۰/۳۷۸ ۰/۴۴۲ ۰/۳۵۲

۰/۲۴۵	۰/۱۸۱			ایمنی	
۰/۲۷۶	۰/۲	۱	۱	پویایی و	گام پنجم
۰/۴۳۱	۰/۲			دسترسی و	
۰/۲۷۸	۰/۲			راحتی و	
۰/۲۷۰	۰/۲			ایمنی و	
۰/۲۸۳	۰/۲			هویت	

منبع: مطالعات میدانی و پرسشنامه‌ای نگارندگان

بر اساس تحلیل رگرسیون گام به گام در جدول شماره ۶ می‌توان نتیجه گرفت که از بین ابعاد کیفیت محیطی، ۵ بعد پویایی و دسترسی، راحتی، ایمنی و هویت به‌عنوان متغیرهای پیش‌بین، معیار ورود به معادله نهایی رگرسیون برای توضیح کیفیت محیطی را دارا هستند. همان‌طور که در جدول ۶ مشاهده می‌گردد در گام اول، بعد پویایی وارد معادله شده است مقدار ضریب همبستگی برابر ۰/۷۴۱ است بدین معنی که بعد پویایی توانسته ۰/۵۴۹ از واریانس کیفیت محیطی را تبیین نماید. در گام دوم که بعد دسترسی وارد معادله می‌شود میزان همبستگی به عدد ۰/۸۹۱ افزایش یافته و با توجه به این که ضریب تعیین برابر ۰/۷۹۴ است می‌توان نتیجه گرفت که این دو بعد روی هم ۰/۷۹۴ از واریانس کیفیت محیطی را تبیین نموده‌اند. در گام سوم با اضافه شدن بعد سوم یعنی راحتی، میزان همبستگی به ۰/۹۴۳ افزایش یافته است یعنی این که سه بعد روی هم ۰/۸۹ از واریانس کیفیت محیطی را تبیین می‌کنند. در گام چهارم با اضافه شدن بعد چهارم یعنی ایمنی، میزان همبستگی به ۰/۹۷۱ افزایش یافته است، یعنی این که چهار بعد روی هم ۰/۹۴۳ از واریانس کیفیت محیطی را تبیین می‌کنند. بنابراین با توجه به جدول ۶ به دلیل این که عامل هویت کمترین تأثیر را روی کیفیت محیطی دارد می‌توان آن را از معادله نهایی کنار گذاشت.

فرضیه دوم: بین میزان تأثیر شاخص‌های کیفیت محیطی مؤثر بر تعاملات اجتماعی در خیابان‌های شهری به لحاظ متغیرهای جمعیت‌شناسی (جنس، سن و میزان تحصیلات) تفاوت وجود دارد.

جدول ۷- میزان تأثیر شاخص‌های کیفیت محیطی بر ارتقاء تعاملات اجتماعی به لحاظ

جنسیت با آزمون T

متغیر	جنس	میانگین	آماره T	درجه آزادی	سطح معنی‌داری
کیفیت محیطی	مرد	۳/۳	۰/۸۰۶	۱۹۸	۰/۴۲۱
	زن	۳/۳۵			
دسترسی	مرد	۳/۷۷	۱/۲۰	۱۹۸	۰/۲۳
	زن	۳/۶۴			
پویایی و سرزندگی	مرد	۳/۴۲	۱/۶۴	۱۹۸	۰/۱۰
	زن	۳/۵۵			
هویت و حس تعلق	مرد	۳/۳۲	۰/۸۵۴	۱۹۸	۰/۳۹۵
	زن	۳/۴۰			
راحتی و آسایش	مرد	۳/۰۷	۱/۹۸	۱۹۸	۰/۰۴۹
	زن	۳/۲۰			
ایمنی و امنیت	مرد	۲/۹۱	۰/۱۸۲	۱۹۸	۰/۸۵
	زن	۲/۹۳			

منبع: مطالعات میدانی و پرسشنامه‌ای نگارندگان

نتایج آزمون T برای گروه‌های مستقل در جدول (۷) نشان داد که بین نظر زنان و مردان در مورد تأثیر شاخص‌های عوامل کیفیت محیطی بر تعاملات اجتماعی در خیابان شهری به غیر از یک مؤلفه، از نظر نمونه مورد مطالعه تفاوت معنی‌داری وجود ندارد، زیرا

$(p\text{-value}) > 0/05$ در نمونه حاضر مؤلفه راحتی و آسایش به دلیل این که دارای $< 0/05$ (p-value) پس معنی‌دار بوده است.

جدول ۸- میزان تأثیر شاخص‌های کیفیت محیطی بر ارتقاء تعاملات اجتماعی

سطح معنی‌داری	درجه آزادی	آمار F	متغیر	
0/00	$df_1=3, df_2=196$	1/580	دسترسی	شاخص‌های کیفیت محیطی بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های شهری
0/00	$df_1=3, df_2=196$	6/48	پویایی و سرزندگی	
0/1	$df_1=3, df_2=196$	3/91	هویت و حس تعلق	
0/138	$df_1=3, df_2=196$	1/86	راحتی و آسایش	
0/853	$df_1=3, df_2=196$	1/262	ایمنی و امنیت	
0/306	$df_1=3, df_2=196$	1/224	دسترسی	شاخص‌های کیفیت محیطی بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های شهری
0/194	$df_1=3, df_2=196$	1/552	پویایی و سرزندگی	
0/066	$df_1=3, df_2=196$	1/228	هویت و حس تعلق	
0/128	$df_1=3, df_2=196$	1/836	راحتی و	

	۱۹۶	۱	آسایش		
۰/۱۹۸	$df_1=3, df_2=$ ۱۹۶	/۵۶۹ ۱	ایمنی و امنیت		

منبع: مطالعات میدانی و پرسشنامه‌های نگارندگان

نتایج آزمون تحلیل واریانس یک‌طرفه در جدول ۸ نشان داد که بین شاخص‌های مؤثر کیفیت محیطی بر تعاملات اجتماعی در خیابان شهری از نظر نمونه موردمطالعه در متغیر سن مؤلفه دسترسی و پویایی و سرزندگی چون دارای سطح معنی‌داری ۰/۰۰ است پس معنی‌دار بوده اما در مؤلفه‌های دیگر تفاوت معنی‌داری وجود ندارد، زیرا $(p\text{-value}) > 0/05$ در زمینه تحصیلات نیز با استفاده از همین واریانس یک‌طرفه به این نتیجه رسیدیم که تحصیلات در نمونه موردمطالعه تفاوت معنی‌داری وجود ندارد، زیرا $(p\text{-value}) > 0/05$.

آزمون همبستگی بین متغیرها

ارتباط بین شاخص‌های مؤثر کیفیت محیطی بر تعاملات اجتماعی در خیابان شهری مورد مطالعه و مسئله اصلی پژوهش، بر اساس نتایج به‌دست‌آمده از پرسشنامه و آزمون‌های آماری (آزمون همبستگی پیرسون) بیان می‌گردد. این آزمون رابطه بین متغیرها و شاخص‌های مورد مطالعه را بررسی و تحلیل کرده و در نهایت به این نتایج مستند می‌رسد. بین شاخص‌های مؤثر کیفیت محیطی بر تعاملات اجتماعی در خیابان شهری از نظر نمونه مورد مطالعه رابطه معنی‌داری وجود دارد که این رابطه در جدول زیر بیان شده است. در این جدول r ضریب همبستگی پیرسون، sig سطح معنی‌داری، به معنای در سطح پنج درصد معنی‌دار و به معنای در سطح یک درصد معنی‌دار است.

جدول ۹- نتایج آزمون همبستگی پیرسون شاخص‌های مؤثر کیفیت محیطی بر ارتقاء

تعاملات اجتماعی

متغیر		دسترسی	پویایی و سرزندگی	هویت و حس تعلق	راحتی و آسایش	ایمنی و امنیت	
کیفیت محیطی		۰/۶۴۹ ۰/۰۰	۰/۷۴۱ ۰/۰۰	۰/۶۳۷ ۰/۰۰	۰/۷۱۴ ۰/۰۰	۰/۵۰۷ ۰/۰۰	
شاخص‌های کیفیت محیطی مؤثر بر ارتقاء تعاملات اجتماعی	دسترسی	r Si g	۱/۰۰ ۰/۰۰	۰/۲۲۶ ۰/۰۰۱	۰/۱۷۴ ۰/۰۱۴	۰/۲۵۴ ۰/۰۰	۰/۱۳۳ ۰/۰۶
	پویایی و سرزندگی	r Si g	۱/۰۰ ۰/۰۰	۰/۴۷۶ ۰/۰۰	۰/۵۱۰۶ ۰/۰۰	۰/۳۳۱ ۰/۰۰	۰/۲۲۶ ۰/۰۰۱
	هویت و حس تعلق	r Si g	۰/۱۷۴ ۰/۰۱۴	۱/۰۰ ۰/۰۰	۰/۴۳۹ ۰/۰۰	۰/۱۸۷ ۰/۰۹۴	۰/۴۷۶ ۰/۰۰
	راحتی و آسایش	r Si g	۰/۲۵۴ ۰/۰۰	۰/۵۱۶ ۰/۰۰	۱/۰۰ ۰/۰۰	۰/۴۳۹ ۰/۰۰	۰/۲۲۱ ۰/۰۰۲
	ایمنی و امنیت	r Si g	۱/۳۳ ۰/۰۶۰	۰/۳۳۱ ۰/۰۰	۰/۱۸۷ ۰/۰۱۴	۰/۲۲۱ ۰/۰۰۲	۱/۰۰ ۰/۰۰

منبع: مطالعات میدانی و پرسشنامه‌ای نگارندگان

نتایج آزمون همبستگی پیرسون در جدول (۹) نشان می‌دهد که بین شاخص‌های مؤثر کیفیت محیطی بر تعاملات اجتماعی در خیابان شهری از نظر نمونه مورد مطالعه رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد، زیرا $(p\text{-value}) < ۰/۰۵$ به عبارتی با افزایش کیفیت در شاخص‌های مورد اشاره، کیفیت محیطی خیابان ارتقاء می‌یابد و برعکس.

۸- نتیجه گیری

در شهرهای امروزی آن چیزی که بیشتر از همه سبب تعاملات اجتماعی می شود توجه به مؤلفه ها و ابعاد مختلف کیفیت محیطی است. وجود قابلیت ها و کیفیت های محیطی برای درک و دریافت فضا، مکث و حضور افراد، زمینه ساز دیدن و دیده شدن، تعاملات و مراودت اجتماعی می باشد. در برنامه ریزی برای ارتقاء و بهبود کیفیت محیطی فضاهای عمومی و خیابان شهری که محور اصلی پژوهش حاضر است، لازم است نیازها و اقداماتی که سبب تعاملات اجتماعی استفاده کنندگان از فضا می شود را در نظر گرفت. رویکرد مورد مطالعه در این پژوهش در قالب یک خیابان شهری مانند خیابان امام خمینی آمل می باشد. با نگاهی به شرایط خیابان امام خمینی آمل می توان آن را به عنوان محوری که در آن تعاملات اجتماعی در کنار جنبه های تفریحی، اقتصادی، و گردشگری قرار دارند، تعریف کرد. در این پژوهش ۵ شاخص کیفیت محیطی به ترتیب شامل پویایی و سرزندگی، دسترسی، راحتی و آسایش، ایمنی و امنیت، و هویت و حس تعلق وجود دارد. همان طور که از نتیجه به دست آمد پویایی و سرزندگی بیشترین تأثیر را بر تعاملات اجتماعی خواهند داشت و هویت و حس تعلق دارای کمترین تأثیر خواهند بود که ارتباط معنی داری با سطح تعاملات اجتماعی و میزان حضور شهروندان در فضای شهری در خیابان امام خمینی شهر آمل دارند. در میان متغیرهای فردی، سن نیز در مؤلفه دسترسی و سرزندگی مؤثر بوده و از طرفی بین شاخص ها ارتباط و همبستگی وجود دارد. با ارائه این راهکارها می توان به نتایجی از جمله ارتقای کیفیت محیط طبیعی، اجتماعی و فرهنگی در خیابان، همه مشمولی خیابان و تبدیل آن به محیطی پویا و فعال با تأمین نیازهای استفاده کنندگان دست یافت. برنامه ریزان و طراحان شهری باید خیابان های شهری را طوری طراحی و تجهیز نمایند که علاوه بر جنبه تفریحی و اقتصادی و ... باعث حضور پذیری و ماندگاری هر چه بیشتر در فضا شوند، که این مهم از طریق تعاملات اجتماعی در خیابان شهری است که آن را از مسیری صرف برای گذر

می‌رهاند و به ماندن تشویق می‌کند. توجه به تحلیل و ارزیابی انجام‌گرفته از طریق پرسشنامه و درک نواقص و نارسایی‌ها در محیط، پیشنهادها را می‌توان در راستای رسیدن به اهداف موردنظر و پاسخ به سؤال اصلی پژوهش، بیان کرد.

جدول ۱۰- پیشنهادها

وجود کاربری‌هایی که پتانسیل نشستن را در خیابان شهری دارند اما چون فضای مطمئنی برای آن‌ها تعریف نشده می‌توان با کمی عقب‌نشینی و مجهز نمودن باعث حضور پذیری شوند.
حذف کاربری‌های درشت‌دانه و غیرفعال و تبدیل آن‌ها به کاربری‌های فعال، خرد، جاذب جمعیت و ترغیب هر چه بیشتر مردم به ماندن در خیابان.
نورپردازی مناسب و ارتقاء سطح امنیت در شب
حذف پل هوایی و تداوم حرکت پیاده در گذرهای عرضی در سواره‌رو و جزیره میانی به صورت هم‌سطح باید حفظ شود.
حذف سرعت‌گیر در خیابان شهری و آرام‌سازی و از طریق کفپوش سخت و وجود عقب‌رفتگی و پیش‌آمدگی.
افزایش عرض پیاده‌رو و ارتقاء فعالیت‌ها و اختصاص مسیر به دوچرخه برای ارتقاء سطح تفرجگاهی و کیفی خیابان.
اختصاص فضای سبز بدون استفاده، به گروه‌های اجتماعی و فعالیتی و کودکان مداری هر چه بیشتر خیابان.
مدیریت پسماند زباله‌ها از طریق جانمایی مناسب سطل‌های زباله در فواصل مشخص.
استفاده از صندلی متحرک به منظور طراحی متناسب با اقلیم در قسمت‌های مختلف
ایجاد پیش‌آمدگی در خیابان‌های فرعی و یا ایجاد کفپوش سخت، سرعت سواره را کاهش داده و باعث سهولت حرکت پیاده شویم.
وجود فعالیت ورزشی پیاده‌روی در خیابان را می‌توان با ایجاد مبلمان ورزشی ارتقاء کیفی داد.

منبع: نگارندگان.

منابع

- بحرینی، سید حسن. (۱۳۹۰)، *فرایند طراحی شهری*، تهران: دانشگاه تهران.
- بهبهانی، حمید؛ حامدی، پیمان. (۱۳۷۹)، *راهنمای طرح خیابان‌های شهری*، اصفهان: نشر ارکان.
- بتلی، ای‌ین و دیگران. (۱۳۸۲)، *محیط‌های پاسخده*، ترجمه: مصطفی بهزاد فر، تهران: دانشگاه علم و صنعت.
- پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۸۴)، *راهنمای طراحی فضای شهری در ایران*، تهران: شرکت طرح و نشر پیام سیما.
- پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۸۵)، *مبانی نظری و فرایند طراحی شهری*، تهران: انتشارات وزارت مسکن و شهرسازی.
- پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۸۹)، *سیر اندیشه‌ها در شهرسازی*، جلد اول تا سوم، تهران: انتشارات آرمانشهر.
- پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۸۶)، *سیر اندیشه‌ها در شهرسازی (۲): از کمیت تا کیفیت*، تهران: شرکت عمران شهرهای جدید.
- جیکوبز، جین. (۱۳۸۶)، *مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی*، ترجمه: حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- خادمی، مسعود؛ علیپور، روجا؛ امیرخانی، آریین و لیلیان، محمدرضا. (۱۳۸۹)، *مطلوبیت خیابان‌های شهری*، تهران: طحان.
- ربانی ر، وحبیبی ص. (۱۳۹۰)، *تحلیلی بر نقش فضاهای شهری در ایجاد سرمایه اجتماعی (مطالعه موردی شهرکرد)*، *مجله دانشگاه آزاد اسلامی واحد دهاقان*، شماره ۱.

رمضانی، ح؛ حقیقتی خمایی م (۱۳۹۱)، نقش منظر شهری در ارتقای هویت فضاهای شهری، *مجموعه مقالات اولین همایش ملی منظر شهری سازمان زیباسازی شهر تهران*، تهران.

صالحی، اسماعیل. (۱۳۸۷)، *ویژگی‌های محیطی فضاهای شهری امن*، تهران: مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی.
علی پور، روجا. (۱۳۹۱)، بررسی شاخصه‌های کیفیت محیطی در شناسایی اولویت‌های مداخله در محدوده بافت فرسوده شهر بندرلنگه، *فصلنامه باغ نظر*، ۹ (۲۰).

فلاحتم، کلامیم. (۱۳۸۷)، تأثیر فضاهای باز شهری بر کیفیت گذران اوقات فراغت شهروندان، *فصلنامه مدیریت شهری*، ش ۲۲.

مدنی پور، علی. (۱۳۸۴)، *طراحی فضاهای شهری؛ (نگرشی بر فرایند اجتماعی - مکان)*، ترجمه: فرهاد مرتضایی، تهران: پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
محمودی نژاد، ه؛ پور جعفر، م؛ بمانیان، م؛ انصاری، م؛ تقوایی، ع. (۱۳۸۶)، پدیدار شناسی محیط شهری: تأملی در ارتقای فضا به مکان‌های شهری، *مجله علوم و تکنولوژی محیط زیست*، شماره ۴.

گیدنز، آنتونی. (۱۳۹۰)، *گزیده جامعه‌شناسی*، ترجمه: حسن چاوشیان، تهران: نشر نی.
ناصریان، نسترن. (۱۳۸۷)، *طراحی منظر سبز خیابان با تأکید بر بدنه‌های اکولوژی (نمونه موردی خیابان شریعتی)*، تهران: دانشگاه تهران.

Altman (۱۹۸۷). *Social behavior. Monteverly, CA: Altman, I.* (۱۹۷۵). The environment Brooks/Cole.

Cullen, Gordon. (۱۹۶۱). *The Conciset Townscape*. London: Architectural Press.

Gehl, Jan. (۲۰۰۴). *public spaces, public life. Copenhagen: Danish architectural press.*

- Gehl, Jan.(۱۹۸۷). *Life between buildings*. translated by Koch, j. NewYork: Van Nostrand Reinhold.
- Jacobs,Jane. (۱۹۹۳). *Tod und Lebengrober Amerik anischer stad te*, Verlage Uhlstein Gmbh, Frankfurt.
- Lynch, Kevin. (۱۹۷۲). *The openness of open space*. Art of Environment. Aidan Ellis.
- Madanipour, Ali. (۱۹۹۶). *Design of Urban Space:an inquiry into a social-spatial process.conducted by univer –sity of Newcastle*. New York: john wileys&sons.
- Mohammed Rehan, Reeman. (۲۰۱۲). *Sustainable Stresstspace as an effective tool in Sustainable urban design*, page: ۱-۱۴.
- Olden Brurg, Ray. (۱۹۹۹). *The Great Good Place: Cafes,Coffeeshops, book stores, bars, hair salons and the other hangouts at the heart of a New York community*, Marlowe and Company.
- Tibbalds, Francis. (۱۹۹۲). *Making people friendly Towns: Improving The Public Environments in Towns and Cities*. Harlow:Longman Press.
- Vankamp. (۲۰۰۳). *Irene and etal; Urban environmental quality and human well-being Toward a conceptual framework and demarcation of concepts: a literature study;landscape and urban planning* ۶۰,pp.۰-۱۸.
- Van poll, Ric. (۱۹۹۷). *The perceived quality of the urban residential environment: Amultiattribute evaluation*; phd-Thesis, center for energyand environmental studies (IVEM), university of Groningen (RUG), The Netherland.
- Whyte,H.William. (۰۹۸۰). *The social life of small urban (space.washing) Ton D.C.The conservation*.