



<https://gep.ui.ac.ir/?lang=en>  
Geography and Environmental Planning  
E-ISSN: 2252- 0910  
Document Type: Research Paper  
Vol. 34, Issue 1, No.89, Spring 2023, pp. 1- 6  
Received: 20/08/2020 Accepted: 25/09/2021

## Improving the Environmental Qualities of City Entrances According to People's Views (A Case Study: Saqqez City Entrances)

**Akbar Rahimi<sup>1</sup> \*, Seyyed Ramin Naqshbandi<sup>2</sup>**

1- Assistant Professor, Department of Geography and Urban Planning, Faculty of Planning and Environmental Science, University of Tabriz, Tabriz, Iran  
akbar.rahimi@gmail.com

2- Master of landscape architecture, Faculty of Agriculture, University of Tabriz,  
raminendi91@gmail.com

### Abstract

The rapid growth of population could have negative consequences for urban life in urban areas and has caused unfavorable development of cities. With expansive growth of cities, their shapes, forms, and structures have been disrupted. The city entrance has an important role, which has changed over time. In the process of changing, the city entrance has got a new form. Its concept can be understood by having a look in its past and structure. The city entrance plays an important role in creating its general image in the human mind. However, it seems that the entrance structures of today's cities consist of empty buildings and abandoned lands, which not only could not respond to the need for action, but also lack the identity and function of connection between the two different spaces, with the edges unfavorable to the city. The aim of this study was to identify the effective factors in improving the quality of city entrances. In terms of purpose, this research was an applied one with a descriptive cross-sectional method and quantitative data based on nature. Also, it was a survey research in terms of how it was conducted. Based on people's opinions, the results of this study showed that the variables of environment and green space, traffic, and facilities and furniture were more preferred. The integration of general and specialized perception approaches in landscape management processes could contribute to the development of urban landscape. Finally, it can be said that the resulting environment could be better accepted and satisfied by people if their demands are taken into account for designing urban landscapes.

**Keywords:** city Entrances, "urban landscape"; "Saqqez"; "environmental quality

### Introduction

A city is a spatial landscape in which achieving a healthy environment is considered. Human destiny is determined not in the countryside, but in cities. This shows the unrivaled role and

\*Corresponding Author

Rahimi, A., Naqshbandi, S. (2023). The environmental quality improvement in city entrances according to people's views (case study: Saqqez city Entrances). *Geography and Environmental Planning*, 34 (1), 1 - 6.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://dx.doi.org/10.22108/gep.2021.124548.1343>



20.1001.1.20085362.1402.34.1.1.6

importance of cities in the life of human society. Accordingly, the world has rapidly turned into urbanization. Public spaces in cities and their attractions can change human behaviors and play an important role in creating human culture (Muzaffar et al., 2016: 74). Social, economic, cultural, and political developments resulting from the modernization of human life in urban spaces have affected each region and area. The uncontrolled growth of urban population and lack of an appropriate and optimal model of urban growth leading cities towards industrialization have doubled urban problems and challenges. Migration to cities and increasing urban population have fueled these challenges. Currently, 54% of the world's population lives in cities and it is predicted that this figure will reach about 66% by 2050 (Girma et al., 2019: 139). Studies also show that world's population has increased by 423% from 1950 to 2014 (Kim et al., 2017: 82). City entrance is one of its most attractive parts providing one of its most influential memories. It should have a special identity and characteristics in order to be distinguished from other cities. It should also have certain environmental qualities to meet the addiecce's neess (Habi.i et al., 2019: 5). In terms ff fccctinn, this ppacce uuually faces a disproportionate distribution of actions, activities, and uses, which are very effective in enhancing the environmental quality of field performance. Today, reduction of quality indicators in urban public spaces is one of the problems that cities have faced. Since the city entrance space is one of the urban spaces and is located in the middle of city with its physical development, paying attention to the concept of entrance and environmental quality needs special attention regarding the urban space. Urnan ppaces are imoortant in mmrran life activities add affect peppleps life uuality. Hwwever, development of urban space management strategies by experts and paying attention to people's perceptions of urban spaces are often overlooked (Dupont et al., 2015: 68). Therefore, in planning and managing bbblic ppaces, it is necessary to yay attentinn to the sser'' perceptions of these spaces (Rossetti et al., 2019: 177). Integrating the specialists and non-pppecialist'' apprpapses in the lasss cape management processes can help improve the quality of urban landscapes (Vouligny et al., 2009: 890). Evidence shows that in Iran, the non-pppecialist'' viess in urnan ppaces, esecially auuut the entracces of cities, have not been paid attention to. Therefore, this study tried to examine the current situation of Saqqez entrances by considering the factors affecting the qualities of the entrance environments of cities from the perspectives of the indigenous people of Saqqez, travelers, and tourists.

## Materials & Methods

### Study area

Saqqez City is located to the northwest of Sanandaj City (the province center) with a distance of approximately 190 km. It is situated between the oorth latitsses ff 36° 13' add 36° 16' miuutes add east lnggitsses ff °6° 1" add °6° 1". It sas got a uuulattinn ff 1699359a99 been divided into 22 neighborhoods and 8 districts.

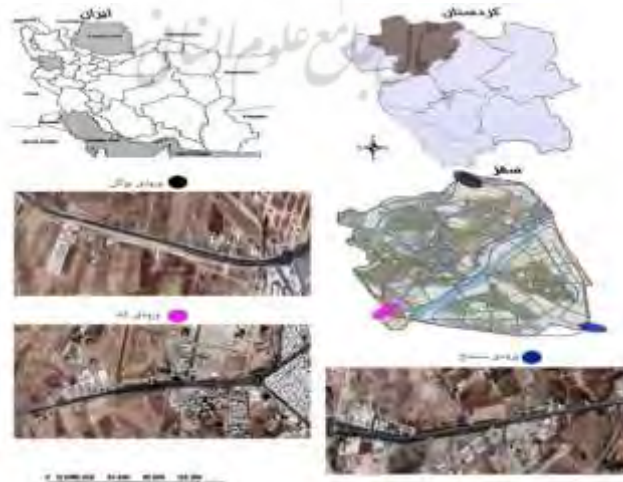


Fig. 1. Map of the study area.

### Questionnaire Structure

The first section of the questionnaire contained demographic information. Before answering the questions, the participants were asked to offer their personal socio-demographic information, including marital status, age, education level, monthly income, and city of residence. Another section of the questionnaire dealt with the independent and dependent variables of the research. The questionnaire was designed based on the Likert spectrum with a closed structure.

### Survey Population and Sample Size

The statistical population of the present study included the native people of Saqqez, as well as the travelers and tourists, who were present at the city entrances. The respondents were selected from among the clients, who were present at its entrances during the summer of 2019. Also, the residents, employees, travelers, and tourists of this area were randomly selected as the statistical population. Due to the uncertainty of the population size (number of inputs) in this study, the number of sample members was obtained using the Mitra-Langford method. The most relevant formula with a suitable solution was the formula proposed by Mitra and Lankford (1999). This formula significantly prevented errors by reducing the sampling error and increasing the confidence level, while at the same time lowering the non-sampling error. The standard deviation was assumed to be equal to 2.88, resulting in the sampling size of 300 persons:

$$e \sqrt{\frac{1}{n} \left( \frac{1}{1 - \frac{1}{n}} \right)}; \quad n = \frac{50\% \times 2.88\%}{2\% \times 50\% (1 - 50\%)} = 300$$

### Discussion of Results

#### Evaluation of people's views based on the current situation and factors affecting the qualities of entrance spaces in Saqqez City

The respondents mostly agreed with the two effective components of the environment and green space (f=247 and 82.4%) and traffic component (f=246 and 82%), respectively. They considered these components as the most important factors in improving the qualities of the entrance environments of cities.

The research findings showed that there were different opinions. Most of the respondents (f=136, 45.3%) evaluated the attractiveness and qualities of the entrances of Saqqez City to be completely unsatisfactory. Only about 5 percent of respondents assessed the situation to be favorable and completely satisfactory (f=15, 5.5%). The respondents' general views indicated lack of sufficient utility. This issue highlighted the need for appropriate measures to improve the qualities of the entrances to Saqqez City.

#### People's views on the independent variables based on their demographic characteristics of age and education

In this section, the Kruskal-Wallis test was used to identify the differences between the factors affecting the quality of the input environment based on the people's views. The respondents' levels of education and age were arranged in 4 categories in the form of sequential variables. According to the variable of education, the value of the chi-square test for the variable of traffic was 9.637. Also, the value of the variable of environment and green space was 9.310, which was significant at the level of 0.05. According to the variable of age, the value of the chi-square test for the visual variable was equal to 7.904, which was significant at the level of 0.05%. Also, the variable of traffic was 13.99, which was significant at the level of 0.01. Therefore, the results showed a significant difference between the main factors of the research from the perspectives of the people with different education levels and ages.

The Mann-Whitney test was used to identify the differences between the factors affecting the quality of the input environment based on the people's views. The respondents' marital status and residence in a 2-floor apartment were adjusted in the form of sequential variables. Also, according to the variable of marital status, the variable of traffic was significant at the level of 0.01. Therefore, the results showed a significant difference between the main factors of the research from the people's point of view based on the place of residence and marital status.

## Conclusions

The descriptive results of data analysis showed that the entrances of Saqqez City were not of good quality in general because most respondents had an unfavorable viewpoint about this component. The physical design inability of the route to create a situation for public monitoring, the existence of abandoned buildings and barren lands, industrial workshops and repair shops, military uses, the existence of vague and defenseless spaces along the route, and the impossibility of active gathering of people were the reasons. The reason for the alienation of space in areas that had the potential to create green spots fueled this phenomenon. In many places, the green space around the entrances was only visual and inaccessible and along this axis, the points that had the potential to provide footpaths for people had been left unattended.

Studies have shown that the environment and green space with the highest average are in better conditions compared to other components. The results of this study were consistent with the findings of Mosallanejad and Moztaarzadeh (1396) and Nahibi and Sadat Hassan Dokht (1391). In addition to improving the quality of the environment, urban green space has an impact on the quality of life in cities and has a positive and significant relationship with life satisfaction (Maidzadeh and Farrokhian, 1398; Yuan et al., 2018). The study of Khaljani also revealed that the expansion of urban parks and green space at the entrances of Tabriz City was an important factor in increasing the tourists' length of stay in the city and also attracting tourists by creating welfare facilities, security, and amenities, such as camp, surrounding landscape, recreational facilities, interior space, and proximity to the city, showing a positive relationship (Khaljani, 2014). The variable of traffic is in the second place. The factor of optimal traffic to entrances of cities is one of the effective factors in improving the quality of the environment. Similar studies have shown that traffic signs play an important role in directing traffic flow (Mina et al., 2013). Also, traffic signs are commonly used to regulate, warn, and guide road users. Signs on the streets and roads are a vital element and the widespread understanding of signs and traffic signs has a great impact on traffic safety (Taamneh & Alkheder, 2018; Hou & Lu, 2018). Furniture and facilities are ranked third after traffic with very little difference. The results of this study were consistent with those of Azadkhani and TahmasebiKia (2016) and Basiri and ZeinaliAzim (2017).

There is a general consensus that social and demographic characteristics affect people's perceptions and preferences from one perspective, but may differ in population groups with different cultures and social characteristics (Zhou et al., 2018; Jiang and Yuan, 2017). The importance of examining the preferences of different cognitive socio-collective groups over landscape quality indicators has been proven in a number of previous studies. Therefore, in planning and managing public spaces, it is necessary to pay attention to the perception of users of these spaces (Rossetti et al., 2019: 177; Surová & Pinto-Correia, 2016: 35). Landscape management can help improve urban landscape (Vouligny et al., 2009: 890) since its users have some expectations that may lead to incompatibility between space and citizens if not in line with reality (Daniel, 2001: 267). It is clear that recognizing people's desires and preferences is not only an educational challenge, but also vital for policy-making and implementation. It also helps to create more attractive places and promote environmental services (Zheng et al., 2011: 7) so that urban public spaces can be better accepted and satisfied.

## Consideration:

This article was extracted from a thesis entitled "Designing the entrances of Saqqez City" from Tabriz University.

## References

- Al-Akl, N. M., Karaan, E. N., Al-Zein, M. S., & Assaad, S. (2018). *The landscape of urban cemeteries in Beirut: Perceptions and preferences*. *Urban Forestry & Urban Greening*, 33, 66-74.
- Andresen, B., & Milani, L. (2006). *Place and occasion at the city threshold*. In *Subtropical Cities 2006* (pp. 1-12). Queensland University of Technology.

- Bonthoux, S., Chollet, S., Balat, I., Legay, N., & Voisin, L. (2019). Improving nature experience in cities: What are people's preferences for vegetated streets? *Journal of Environmental Management*, 230, 335-344.
- Brown, G., & Brabyn, L. (2012). An analysis of the relationships between multiple values and physical landscapes at a regional scale using public participation GIS and landscape character classification. *Landscape and Urban Planning*, 107(3), 317-331.
- Cañas, I., Ayuga, E., & Ayuga, F. (2009). A contribution to the assessment of scenic quality of landscapes based on preferences expressed by the public. *Land Use Policy*, 26(4), 1173-1181.
- Daniel, T. C. (2001). Whither scenic beauty? Visual landscape quality assessment in the 21st century. *Landscape and urban planning*, 54(1-4), 267-281.
- Dupont, L., Antrop, M., & Van Eetvelde, V. (2015). Does landscape related expertise influence the visual perception of landscape photographs? Implications for participatory landscape planning and management. *Landscape and Urban Planning*, 141, 68-77.
- Gidlow, C., van Kempen, E., Smith, G., Triguero-Mas, ..., Kruize, H., Gražulevičienė, R., & van den Berg, M. (2018). Development of the natural environment scoring tool (NEST). *Urban Forestry & Urban Greening*, 29, 322-333.
- Girma, Y., Terefe, H., Pauleit, S., & Kindu, M. (2018). Urban Green Spaces Supply in Rapidly Urbanizing Countries: The Case of Sebeta Town, Ethiopia. *Remote Sensing Applications: Society and Environment*.
- Hu, S., Yue, H., & Zhou, Z. (2019). Preferences for urban stream landscapes: Opportunities to promote unmanaged riparian vegetation. *Urban Forestry & Urban Greening*, 38, 114-123.
- Howley, P., Hynes, S., & O'Donoghue, C. (2010). The citizen versus consumer distinction: An exploration of individuals' preferences in contingent valuation studies. *Ecological Economics*, 69(7), 1524-1531.
- Hou, G., & Lu, G. (2018). Semantic processing and emotional evaluation in the traffic sign understanding process: Evidence from an event-related potential study. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 59, 236-243.
- Kaplan, R., & Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: A psychological perspective*. CUP Archive.
- Kalivoda, O., Vojar, J., Křiváková, Z., & Zahradník, D. (2011). Landscape visual aesthetic quality and respondents' characteristics. *Journal of environmental management*, 137, 36-44.
- Keith, S. J., Larson, L. R., Shafer, C. S., Hallo, J. C., & Fernandez, M. (2018). Greenway use and preferences in diverse urban communities: Implications for trail design and management. *Landscape and Urban Planning*, 172, 47-59.
- Kwari, I. (2011). The "Green Belt Berlin": Establishing a greenway where the Berlin Wall once stood by integrating ecological, social and cultural approaches. *Landscape and Urban Planning*, 184, 12-22.
- Kim, H. W., Kim, J. H., Li, W., Yang, P., & Cao, Y. (2017). Exploring the impact of green space health on runoff reduction using NDVI. *Urban Forestry & Urban Greening*, 28, 81-87.
- Jiang, B., Deal, B., Pan, H., Larsen, L., Hsieh, C. H., Chang, C. Y., & Sullivan, W. C. (2017). Remotely-sensed imagery vs. eye-level photography: Evaluating associations among measurements of tree cover density. *Landscape and urban planning*, 157, 270-281.
- López-Martínez, F. (2017). Visual landscape preferences in Mediterranean areas and their socio-demographic influences. *Ecological Engineering*, 104, 205-215.
- Lynch, K. (1981). *Theory of good city*. MIT Press.
- Mina, L. I., Min, H., ZhongMing, N. I. U., & MingLei, R. A. O. (2013). Deployment model for urban guide signs based on road network topology. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 96, 1631-1639.
- Mitra, A. (1999). *Research methods in park, recreation, and leisure services* (No. 04; GV14. 5, M5.).
- Noh, Y. (2019). Does converting abandoned railways to greenways impact neighboring housing prices? *Landscape and Urban Planning*, 183, 157-166.

- Peterson, M. N., Thurmond, B., Mchale, M., Rodriguez, S., Bondell, H. D., & Cook, M. (2012). Predicting native plant landscaping preferences in urban areas. *Sustainable Cities and Society*, 5, 70-76.
- Pinto-Correia, T., Gustavsson, R., & Pirnat, J. (2006). Bridging the gap between centrally defined policies and local decisions; towards more sensitive and creative rural landscape management. *Landscape Ecology*, 21, 333-346.
- Poderoso, R. A., Peroni, N., & Hanazaki, N. (2017). Gender Influences in the Perception and Use of the Landscape in a Rural Community of German Immigrant Descendants in Brazil. *Journal of Ethnobiology*, 37(4), 779-798.
- Qureshi, S., Haase, D., & Coles, R. (2014). The theorized urban gradient (TUG) method—a conceptual framework for socio-ecological sampling in complex urban agglomerations. *Ecological indicators*, 36, 100-110.
- Rambonilaza, M., & Dachary-Bernard, J. (2007). Land-use planning and public preferences: What can we learn from choice experiment method? *Landscape and urban planning*, 83(4), 318-326.
- Rossetti, T., Lobel, H., Rocco, V., & Hurtubia, R. (2019). Explaining subjective perceptions of public spaces as a function of the built environment: A massive data approach. *Landscape and urban planning*, 181, 169-178.
- Schouten, M. G. (2005). Mirror of nature: The image of nature in historical perspective (only in Dutch). *Utrecht, the Netherlands: KNNV Uitgeverij*.
- Taamneh, M. (2018). Investigating the role of socio-economic factors in comprehension of traffic signs using decision tree algorithm. *Journal of Safety Research*.
- Taamneh, M., & Alkheder, S. (2018). Traffic sign perception among Jordanian drivers: An evaluation study. *Transport policy*, 66, 17-29.
- Yuan, L., Shin, K., & Managi, S. (2018). Subjective Well-being and Environmental Quality: The Impact of Air Pollution and Green Coverage in China. *Ecological Economics*, 153, 124-138.
- Vouligny, É., Domon, G., & Ruiz, J. (2009). An assessment of ordinary landscapes by an expert and by its residents: Landscape values in areas of intensive agricultural use. *Land Use Policy*, 26(4), 890-900.
- Zheng, B., Zhang, Y., & Chen, J. (2011). Preference to home landscape: wildness or neatness? *Landscape and Urban Planning*, 99(1), 1-8.
- Zhang, D., Huang, Q., He, C., Yin, D., & Liu, Z. (2019). Planning urban landscape to maintain key ecosystem services in a rapidly urbanizing area: A scenario analysis in the Beijing-Tianjin-Hebei urban agglomeration, China. *Ecological Indicators*, 96, 559-571.
- Zhou, T., Koomen, E., & van Leeuwen, .. .. (2011)) Resinent'' preferes for uultural services ff the landscape along the urban-rural gradient. *Urban forestry & urban greening*, 29, 131-141.



جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی

سال ۳۴، پیاپی ۸۹، شماره ۱، بهار ۱۴۰۲، ص ۲۴-۱

وصول: ۱۳۹۹/۵/۳۰ پذیرش: ۱۴۰۰/۷/۳

مقاله پژوهشی

## ارتقای کیفیت محیطی ورودی شهرها با توجه به دیدگاه مردم نمونه پژوهش: ورودی‌های شهر سقز

اکبر رحیمی\*، استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده برنامه‌ریزی و علوم محیطی، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران.

akbar.rahimi@gmail.com

سید رامین نقشبندی، کارشناس ارشد مهندسی فضای سبز، دانشکده کشاورزی، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران.

raminendi91@gmail.com

### چکیده

رشد سریع جمعیت در نواحی شهری پیامدهای منفی بر زندگی شهرنشینان دارد و با گسترش بی‌رویه و نسنجیده شهرها فرم و قالب آن به هم می‌ریزد و باعث ایجاد بی‌نظمی در سلسله‌مراتب ساختاری شهر می‌شود. ورودی‌های شهرها از گذشته تاکنون شکل‌ها و نقش‌های گوناگونی داشته‌اند که به فراخور زمان تغییراتی پیدا کرده و در این فرایند تغییر در شکلی جدید متبلور شده‌اند. امروزه بافت ورودی شهرها ساختمان‌های بی‌هویت و فرسوده و زمین‌های رها شده است که پاسخگوی نیاز کاربردی نیست و فاقد هویت و عملکرد اتصال دو فضای متفاوت است و چهره‌ای نازیبا به شهرها داده است. هدف پژوهش حاضر، شناخت عوامل مؤثر بر ارتقای کیفیت ورودی‌های شهر از دیدگاه مردم است. این پژوهش از نظر هدف، کاربردی است؛ روش آن، توصیفی از نوع همبستگی مقطعی و براساس ماهیت داده‌ها، کمی و برحسب نحوه اجرا، پیمایشی است. نتایج حاصل از این بررسی براساس نظرات مردم نشان می‌دهد متغیرهای محیط‌زیست و فضای سبز و متغیر ترافیکی و امکانات و مبلان ترجیح بیشتری داشته‌اند؛ همچنین ادغام رویکردهای ادراک عمومی و متخصص در فرایندهای مدیریت منظر به پیشرفت‌های منظر شهری کمک می‌کند. درنهایت می‌توان گفت اگر در طراحی مناظر شهری خواسته‌های مردم در نظر گرفته شود، محیط ساخته‌شده حاصل از آن، پذیرش و رضایت بهتر افراد جامعه را در پی خواهد داشت.

واژه‌های کلیدی: ورودی شهر، منظر شهری، شهر سقز، کیفیت محیط

\*نویسنده مسئول

رحیمی، اکبر، نقشبندی، سید رامین. (۱۴۰۰). ارتقاء کیفیت محیطی ورودی شهرها با توجه به دیدگاه مردم (نمونه موردی: ورودی‌های شهر سقز). جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، ۳۴ (۱)، ۲۴-۱.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



<http://dx.doi.org/10.22108/gep.2021.124548.1343>



20.1001.1.20085362.1402.34.1.1.6

## مقدمه و بیان مسئله

شهر چشم‌اندازی فضایی است که دستیابی به محیطی سالم در قالب آن مدنظر قرار می‌گیرد. سرنوشت بشر نه در روستا، بلکه در شهرها تعیین خواهد شد. این امر بیانگر نقش و اهمیت بی‌رقیب شهرها در حیات جامعه بشری است و روزبه‌روز بر اهمیت آن افزوده می‌شود؛ بر این اساس جهان به‌سرعت به شهرنشینی روی آورده است. فضاهای عمومی در شهرها و جذابیت‌های آن رفتارهای انسانی را تغییر می‌دهد و در ایجاد فرهنگ انسانی نقشی مهم را ایفا می‌کند (مظفر و همکاران، ۱۳۹۵: ۷۴). تحولات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی ناشی از مدرنیزه‌شدن زندگی امروزی بر فضاهای شهری در هر منطقه و ناحیه تأثیر گذاشته و رشد بی‌رویه جمعیت شهری، فقدان الگوی مناسب و بهینه رشد شهری و سوق دادن شهرها به سمت صنعتی‌شدن، مشکلات و چالش‌های شهری را دوچندان کرده و مهاجرت به شهرها و افزایش جمعیت شهری نیز بر این چالش‌ها دامن زده است؛ به طوری که در حال حاضر ۵۴ درصد مردم جهان در شهرها زندگی می‌کنند و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۵۰، این رقم به حدود ۶۶ درصد برسد (Girma et al., 2019: 139). همچنین بررسی‌ها نشان می‌دهد جمعیت جهان از سال ۱۹۵۰ تا ۲۰۱۴ افزایش ۲۳ درصدی داشته است (Kim et al., 2017: 82).

رشد سریع جمعیت در نواحی شهری پیامدهای منفی بر محیط زیست داشته است؛ یکی از دلایل اصلی این تأثیرات منفی زیست‌محیطی، تبدیل انواع پوشش زمینی طبیعی به سطوح نفوذناپذیر است (Qureshi et al., 2014: 107). در این میان، ورودی شهرها در واقع مفصل میان فضای مصنوع داخل شهر و فضای طبیعی خارج شهر است (پیرمرادی، ۱۳۹۵: ۵) که همچون دیگر فضاهای شهری توقعاتی بر آن مترتب است. ورودی شهرها یکی از جذاب‌ترین نقاط شهر و جزو تأثیرگذارترین خاطره‌های آن شهر است و باید هویت و ویژگی‌های خاصی داشته باشد تا بتواند یک شهر را از سایر شهرها متمایز کند؛ همچنین باید کیفیت‌های محیطی خاصی داشته باشد تا نیاز مخاطبان را برآورده کند (حبیبی و همکاران، ۱۳۹۸: ۵).

کیفیت ساخت‌وساز حاشیه ورودی شهرها به‌صورت پراکنده، نشان از خودروبودن جریان توسعه و نبود نظارت بر این فضاها دارد. همچنین این فضاها از بعد عملکردی با توزیع نامتناسب کنش‌ها و فعالیت‌ها و کاربری‌ها مواجه هستند که خود در کاهش کیفیت محیطی عملکرد حوزه بسیار مؤثر است. مبادی ورودی شهرها در حال حاضر محدوده‌های آباد و سرزنده‌ای نیستند و جهت‌گیری و انتخاب مسیر در آنها بسیار دشوار است (قریب، ۱۳۸۲: ۳۸)؛ همچنین می‌توان گفت ورودی‌های شهرها به بی‌معناترین قسمت شهر تبدیل شده‌اند؛ زیرا نشانی از ساخت‌وسازهای هنرمندانه و دلنشین و صمیمی در آنها به چشم نمی‌خورد؛ در صورتی که در این بخش، شهر باید خود را به تازه‌واردان و بازدیدکنندگان معرفی کند و هویت خاص خود را داشته باشد (کاشانی‌جو و بهادری، ۱۳۹۲: ۱).

امروزه کاهش شاخص‌های کیفی در فضاهای عمومی شهری، یکی از مشکلاتی است که شهرها با آن روبه‌رو هستند که این امر می‌تواند تأثیر بسزایی داشته باشد. از آنجا که فضای ورودی در شهرها، یکی از فضاهای شهری محسوب می‌شود و با پیشرفت فیزیکی شهرها این فضاها در میانه شهرها قرار می‌گیرند، توجه به مفهوم ورودی و کیفیت محیط، یکی از



اساسی‌ترین مطالعات در توجه به رویکرد فضاهای شهری است. سنجش کیفیت محیط، اولین مرحله در اداره‌کردن و مدیریت محیط شهری است (رضایی راد و رفیعان، ۱۳۹۱: ۹۷)؛ پس یکی از مسائل مطرح در معماری و شهرسازی مبحث کیفیت است. اصول عملکردی به‌تنهایی نمی‌تواند پاسخگوی نیازهای جامعه باشد و متأسفانه طراحان بیشتر به مباحث عملکردی توجه می‌کنند. امروزه تلاش پژوهشگران، سیاست‌گذاران، برنامه‌ریزان و طراحان شهری بر این است که توجه ویژه‌ای به کیفیت محیط شهری به‌ویژه در ورودی شهرها به‌مثابه مکان شهروندان داشته باشند (سلیمانی و همکاران، ۱۳۹۳: ۲). اهمیت مناظر شهری و مزایای متعدد آن برای همگان آشکار شده است؛ بنابراین برنامه‌ریزی برای طراحی مناظر شهری، یکی از مسائل مهم در اکولوژی و منظر شهری است (Zhang et al., 2019: 559).

فضاهای شهری در فعالیت‌های زندگی انسان‌ها مهم است و چگونگی آنها بر کیفیت زندگی ما تأثیر می‌گذارد؛ با این حال استراتژی‌های مدیریت فضاهای شهری را متخصصان تدوین می‌کنند و ادراک مردم از منظر فضاهای شهری اغلب نادیده گرفته می‌شود (Dupont et al., 2015: 68)؛ زیرا طرز تفکر افراد غیرمتخصص با افراد متخصص بسیار متفاوت است (Brown & Brabyn, 2012: 317)؛ پس در برنامه‌ریزی و مدیریت فضاهای عمومی نیاز است به درک استفاده‌کنندگان از این فضاها توجه شود (Rossetti et al., 2019: 177). ادغام رویکردهای افراد غیرمتخصص و متخصص در فرایندهای مدیریت چشم‌انداز می‌تواند به پیشرفت بهبود کیفیت منظرهای شهری کمک کند (Vouligny et al., 2009: 890)؛ زیرا استفاده‌کنندگان مناظر شهری انتظاراتی دارند که اگر با واقعیت هماهنگی نداشته باشد، به ناسازگاری بین فضا و شهروندان منجر می‌شود (Daniel, 2001: 267). بدین طریق افراد جامعه بیشتر و بهتر فضاهای شهری را می‌پذیرند و از آنها رضایت دارند (Al-Akl et al., 2018: 73). در واقع مسئله اصلی در این پژوهش، بررسی و شناخت مهم‌ترین مؤلفه‌های کیفیت محیط در بهبود کیفیت ورودی شهرها و اهمیت زیاد این فضاها در شهرهاست. شواهد نشان می‌دهد در کشور ایران به دیدگاه افراد غیرمتخصص در فضاهای شهری به‌ویژه در ورودی شهرها به هیچ وجه توجهی نشده است؛ بنابراین این پژوهش تلاش می‌کند با در نظر گرفتن شناخت عوامل مؤثر بر ارتقای کیفیت محیط ورودی شهرها از دیدگاه مردمان بومی شهر سقز، مسافران و گردشگران، وضعیت موجود ورودی‌های شهر سقز را بررسی کند. یک توافق عمومی وجود دارد که خصوصیات اجتماعی و جمعیت‌شناختی بر درک و ترجیح مردم از یک فضای شهری تأثیرگذارند و ممکن است در گروه‌های جمعیتی متفاوت باشند (Kalivoda et al., 2014: 42). در این مقاله سن، جنس، وضعیت تأهل، محل سکونت و تحصیلات را در نظر می‌گیریم؛ زیرا این عوامل در مطالعات مربوط به فضاهای شهری و ترجیحات در منظر از دیدگاه مردم بیشتر مدنظر قرار گرفته‌اند (López-Martínez, 2017: 206).

### پرسش‌های پژوهش

۱. عوامل مؤثر بر کیفیت محیطی فضاهای ورودی شهری کدامند؟
۲. آیا ویژگی‌ها و مشخصات جمعیت‌شناختی در کیفیت محیط متفاوت است؟

### مبانی نظری پژوهش

ورودی، نقطه شروع شهر و مرز بین درون و بیرون محسوب می‌شود. یکی از مؤثرترین و جذاب‌ترین نقاط هر

شهر، مناظر ورودی آن شهر است که تأثیرگذارترین خاطره هر شهر نیز نشئت گرفته از آن است و در شکل‌گیری ساختار ذهنی مسافران از شهر نقشی اساسی دارد (ظاهری، ۱۳۸۰: ۱۲)؛ به بیان دیگر می‌توان گفت که ورودی شهر، مکانی برای تبدیل انواع حرکت‌ها به یکدیگر است؛ تبدیل انواع حرکت‌ها و وسایل نقلیه برون‌شهری به حرکت درون‌شهری برای روان‌کردن ترافیک و سیستم حمل‌ونقل شهری و به بیانی برای هرچه کمترکردن اختلالات حرکتی و تداخل جابه‌جایی‌های مختلف (شکوهی‌نیا و رشید کمالی، ۱۳۸۷: ۱۲).

دیدگاه دانش - حرفه‌های مرتبط درباره ورودی شهر، تعریف ورودی شهر را در رشته‌های متفاوت بیان می‌کند:

ترافیک: ورودی، فیلتر تبدیل حرکت برون‌شهری به درون‌شهری است.

منظر: ورودی‌ها، عرصه هم‌نشینی و هم‌جواری عامل مصنوع (شهر) و محیط (بستر) طبیعی است.

معماری منظر: ورودی به معنای گذرگاهی برای عبور و دروازه یا ورودی شهر به معنای گذرگاهی برای ورود به شهر، جامعه شهری یا هر نوع فضای بزرگ مقیاس دیگر با منظر اکولوژیکی متفاوت است. در این دیدگاه، ورودی جایی است که منظر باز طبیعی تمام و منظر شهری مشاهده شود؛ مکانی است برای همپوشانی و تضاد عناصر شهر و منظر باز طبیعی که شرایطی از پیچیدگی و ابهام را همزمان با فرصت نوآوری در طراحی به وجود می‌آورد (Andresen & Milani, 2006: 27). عناوین مورد توجه جامعه‌شناسان در زمینه ورودی شهرها حاشیه‌نشینی، سکونتگاه و اسکان غیررسمی و ناهنجاری‌های اجتماعی، عناوین مورد توجه اقتصاد شهری در زمینه ورودی شهرها فعالیت‌های اقتصادی حاشیه‌ای، فعالیت‌های غیررسمی و کاذب و بورس‌بازی زمین، و عناوین مورد توجه محیط‌زیست در این رابطه از بین رفتن زیستگاه‌های حاشیه شهرها، بی‌توجهی به مباحث اکولوژی منظر شهری و... است (باقری و منصور، ۱۳۹۷: ۶).

## انواع ورودی‌های شهر

ورود به شهر در گذشته از راه زمین (جاده) و در صورت مجاورت با آب با کشتی و قایق صورت می‌گرفت. به تدریج با پیشرفت فناوری زمینه ورود راه‌آهن و فرودگاه نیز به شهرها فراهم شد. در کلی‌ترین حالت، ورودی‌ها به دو دسته طبیعی و انسان‌ساخت تقسیم می‌شوند. جمعیت، حوزه نفوذ، امکانات مالی، شکل زمین، موقعیت جغرافیایی شهر، نقش شهر، توپوگرافی آن، عناصر طبیعی چون کوه، تپه، دریا، رودخانه (پتانسیل‌های بالقوه طبیعی)، کیفیت‌های طبیعی همچون دید به منظر طبیعی و تجربه آنها و... از عوامل طبیعی هستند که می‌توانند ورود به شهر را به مخاطب دیکته کنند. در دسته‌بندی انواع ورودی‌های شهر می‌توان ورودی شهر - خیابان، ورودی شهر - راه‌آهن، ورودی شهر - فرودگاه و ورودی شهر - دریا را لحاظ کرد؛ از میان این ورودی‌ها، ورودی شهر - خیابان، مهم‌ترین انواع ورودی قلمداد می‌شود که بدون استثنا در تمامی شهرها وجود دارد و در مطالعات این پروژه بر آن تأکید شده است (قریب، ۱۳۸۲: ۲۹).

همچنین ورودی‌های شهر از بعد ریخت‌شناسی به سه دسته نقطه‌ای، خطی و پهنه‌ای تقسیم می‌شوند. ورودی نقطه‌ای بیشتر در شهرهای تاریخی و در گذشته نمود داشته و مصداق کالبدی آن دروازه‌های ورود به شهر بوده است؛ اما ورودی خطی (محوری) بیشتر در جاهایی مصداق دارد که مرز تبدیل جاده برون‌شهری به بلوارها و خیابان‌های شهری

مشخص است و مسیر خطی ورودی محدوده ورود را مشخص می‌کند. ورودی پهنه‌ای، حاصل ترکیب مسیر خطی ورود و پهنه‌ها و نواحی اطراف محور ورودی است. بیان این نکته لازم است که مفهوم ورود از بعد ریخت‌شناسی در گونه‌های خطی و پهنه‌ای بیشتر در مسیرهای ورود زمینی مطرح است (خطیبی و رضایی، ۱۳۹۳: ۴).

### حوزه‌های فضاهای ورودی شهر

مسیر حرکتی ورودی‌های شهرها قابل تفکیک به سه حوزه با ویژگی‌های خاص خود است. در این جریان با عبور از داخل فضایی با خصوصیت مستقل، سلسله‌مراتب فضاهای مجزا قابل تشخیص و ادراک است و در مجموع کل به هم پیوسته‌ای را تشکیل می‌دهند.

حوزه اول یا حوزه خارجی با ویژگی‌های طبیعی بیشتر ناظر را آماده ورود به حوزه حد واسط می‌کند. این حوزه نقش ارتباط اولیه بیرون و طبیعت را به حوزه میانی و در نهایت با پدیده شهر فراهم می‌کند.

حوزه دوم یا حوزه میانی را می‌توان به‌عنوان حوزه حد واسط در نظر گرفت که هویت کاملاً مستقل دارد. در واقع به‌مثابه بزرگ‌ترین و مؤثرترین حوزه در تبدیل سکانس‌ها به یکدیگر نقش مهمی را در فضای ورودی شهر ایفا می‌کند. این فضا به‌عنوان یک مفصل با تغییر در ریتم کالبدی و با کاستن از یک‌مرتبیگی در مواجهه با هریک از دو عرصه، تبدیل ملایم دو عرصه به یکدیگر را میسر می‌سازد.

حوزه سوم یا حوزه داخلی ناظر را آماده ورود به شهر می‌کند. این حوزه با ویژگی‌های مصنوعی بیشتر ارتباط حوزه حد واسط را با عناصر مصنوعی شهر میسر می‌سازد و در واقع تداوم حس نزدیک شدن به شهر که در حوزه حد واسط وجود دارد، به حس حضور در شهر در این حوزه تبدیل می‌شود (خادمی و رفیعی جوزم، ۱۳۸۷: ۹).



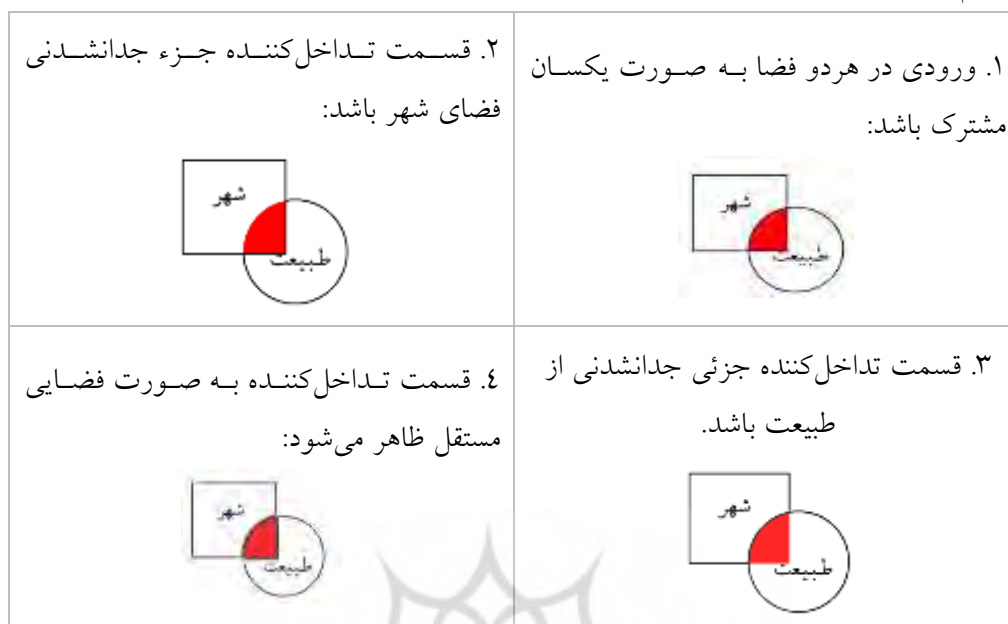
شکل ۱. روند ورود به شهر و تقسیم‌بندی فضای ورودی شهر (خادمی و رفیعی جوزم، ۱۳۸۷: ۹)

Figure 1. The process of entering the city and dividing the entrance space of the city (Khademi and Rafiei Jozem, 2008: 9)

### بررسی الگوهای مختلف ارتباط فضای درون و بیرون در مبادی ورودی شهر

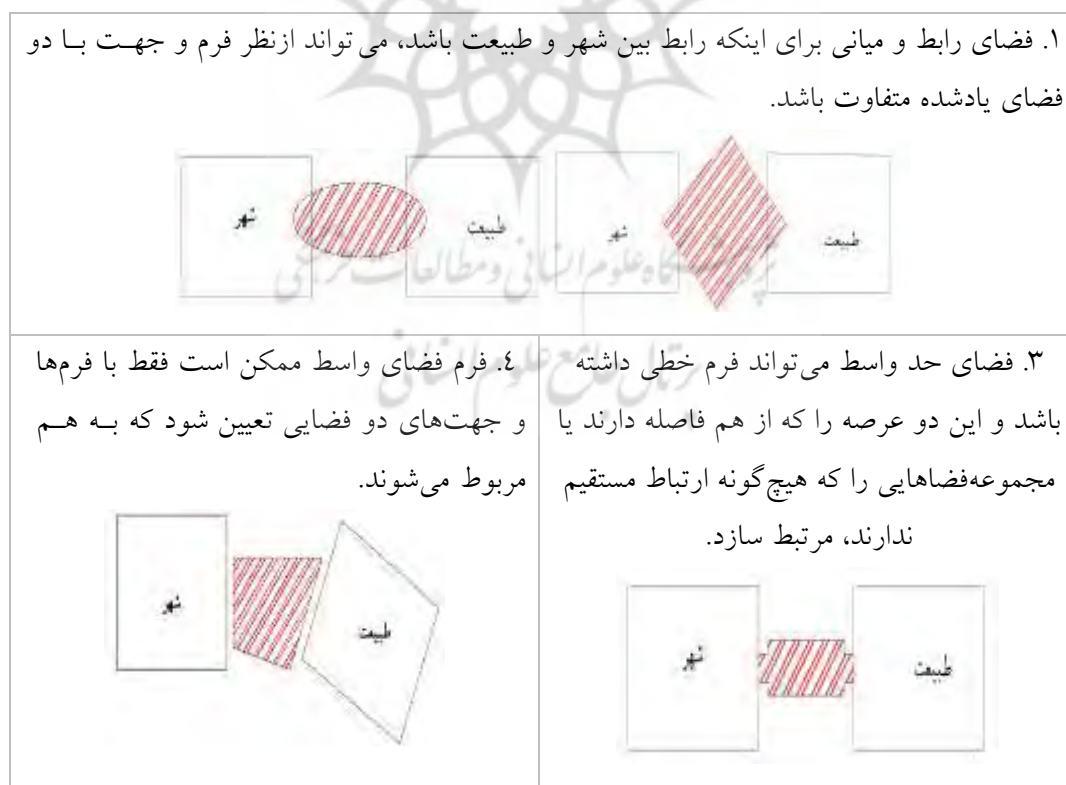
در بررسی الگوهای ارتباط فضای درون و بیرون در مبادی ورودی شهر، دو الگوی کلی متداخل و رابط داریم که هرکدام شامل چندین زیرالگو هستند (بحرینی و علی طالب بابلی، ۱۳۸۲: ۱۹). فضاهای متداخل: در این الگو، محدوده‌های دو فضا با یکدیگر تداخل می‌یابند و ناحیه‌ای که حاصل تداخل دو فضا است، فضای مشترک هر دو محسوب می‌شود. ترکیب حاصل از تداخل دو فضا، یعنی این ناحیه مشترک، می‌تواند به چند طریق تفسیر شود (کامیاب و همکاران، ۱۳۹۲: ۳۰). فضای رابط: گاه شهر و طبیعت با داشتن فاصله از یکدیگر با فضای سوم به یکدیگر مرتبط می‌شوند که این پدیده در اثر اشغال اراضی در اطراف شهرها یا با فاصله توسط ادارات، مؤسسات و به‌طور کلی

کاربری‌هایی روی می‌دهد که به زمین بیشتر، مالیات کمتر، دسترسی راحت به شهر و ترافیک کمتر نیاز دارند؛ به همین دلیل فضای سوم فاقد شخصیت مستقل شهری یا روستایی حومه‌ای است.



شکل ۲. الگوهای تداخل فضایی در طراحی ورودی شهر (کامیاب و همکاران، ۱۳۹۲: ۳۰)

Figure 2. Spatial interference patterns in city entrance design (Kamyab et al., 2013: 30)



شکل ۳. الگوهای مجاورت فضایی در طراحی ورودی شهر (کامیاب و همکاران، ۱۳۹۲: ۳۱)

Figure 3. Spatial proximity patterns in city entrance design (Kamyab et al., 2013: 31)

واژه «کیفیت» را به معنای کاملاً واضح برای وصف درجه کمال اشیا و پدیده‌ها به کار برده و کیفیت هر شی را مجموعه‌ای از خصوصیات یا صفات مشخصی دانسته‌اند که موجب متمایز شدن هر شی از اشیای دیگر می‌شود و امکان داوری را درباره برتری یا مشابهت یا فروتنی یا کاستی چیزی در مقایسه با چیزهای دیگر فراهم می‌کند (استادی و همکاران، ۱۳۹۶: ۳۳۱)؛ اما کیفیت چگونگی یک چیز یا پدیده است که تأثیر عاطفی و عقلانی خاص بر انسان می‌گذارد (پاک‌نهاد و پژوهان‌فر، ۱۳۹۶: ۱۸۶). کیفیت امری ثابت و عام نیست و تابع بسیاری از عوامل عینی و ذهنی و شرایط زمانی و مکانی است؛ به همین دلیل کیفیت اساساً ماهیتی پیچیده، پویا و نسبی دارد؛ بنابراین سنجش آن نیز امری اعتباری و نسبی است (برائی‌نژاد، ۱۳۹۳: ۱). در تفسیر کیفیت محیط طبیعی ممکن است بین زمینه‌ها و رشته‌ها نیز تفاوت باشد (Gidlow et al., 2018: 323). کیفیت محیط آن چیزی است که محیط با آن نمود پیدا می‌کند و ادراک می‌شود و چون ادراک نیازمند آگاهی و برخورد با محیط است، بنابراین امر مدنظر محیط مؤثر است؛ محیطی که با ویژگی‌های خاص خود مورد توجه بوده و تأثیرات آن بر حاضران و ناظران برقرار است. از محیط‌های در دسترس و استفاده‌شده می‌توان به محیط‌های شهری اشاره کرد و در میان محیط‌های شهری، فضاهای عمومی از برجسته‌ترین و پویاترین محیط‌هاست (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۶). شهرهایی که فضاهای عمومی آنها از منظر و سیمای مطلوب برخوردار باشند، قادرند با وسعت بخشیدن به تجربه زیباشناختی شهروندان، موجبات ارتقای تصویر ذهنی جامعه از خویش و تقویت غرور مدنی آنان را فراهم آورند و در نهایت ارتقای کیفیت محیط شهری را بهبود بخشند (حیدری و همکاران، ۱۳۹۲: ۳۲۵).

یکی از روش‌هایی که به منظور سنجش کیفیت فضاهای شهری و عرصه‌های موجود در آن به کار می‌رود، ارائه پارامترهای مشخص با عنوان مؤلفه‌های کیفی محیطی است که در نهایت با سنجش مؤلفه‌ها به میزان مطلوبیت یا عدم مطلوبیت محیط اشاره می‌شود (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۶). مؤلفه‌های کیفی محیطی فراوانی وجود دارد که حاصل مطالعات و نظرات متخصصان شهرسازی و برنامه‌ریزان علوم اجتماعی است. بعضی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر کیفیت محیط از دیدگاه مؤسسه بین‌المللی P.P.S، دسترسی و ارتباطات، کاربر و فعالیت‌ها، تصویر ذهنی و آسایش اجتماعی بودن است (نجاتی‌فر، ۱۳۹۳: ۳۳).

### پیشینه پژوهش

از پژوهش‌های معتبر در ارتباط با مفاهیم شهرسازی و کیفیت شهری می‌توان به پژوهش‌های زیر اشاره کرد: جوهری و همکاران (۱۳۹۱) برای ارزیابی فضاهای واسط براساس معیارهای کیفیت فضایی در ورودی‌های شهرها چهار عامل خوانایی، پذیرندگی، سرزندگی و تشخیص را معیار سنجش قرار داده و با استفاده از روش ارزیابی AHP، کیفیت و قوت معیارهای مدنظر را از جهات مختلف بررسی کرده‌اند. دانشپور و ماستیانی (۱۳۹۳) در مطالعه خود با عنوان «تدوین راهبردهای طراحی مبادی ورودی شهرها با رویکرد کیفیات ادراکی بصری؛ نمونه پژوهش: ورودی جنوب شرقی کلان‌شهر تهران» نشان می‌دهند امروزه با گسترش شهرها و ظهور وسایل نقلیه، ورودی‌های شهرها به فضایی بی‌کیفیت برای تردد سواره و استقرار کاربری‌های وابسته به آن و

همین‌طور کاربری‌های ناسازگار با محیط شهری که از شهر بیرون رانده شده‌اند، تبدیل شده است. بدین ترتیب فضای ورودی بسیاری از شهرهای کشورمان با افت شدید کیفی از جمله کیفیات ادراکی بصری به‌مثابه مهم‌ترین عوامل سازنده توقعات موردی از ورودی شهرها مانند خوانایی، پذیرندگی، هویت‌مندی، تبدیل‌پذیری و خاطره‌انگیزی مواجه است؛ بنابراین بررسی و کشف این کیفیات در مبادی ورودی‌های شهرها و ارائه راهبردهایی برای ساماندهی آنها، نقش تعیین‌کننده‌ای در حصول و ارتقای جایگاه این فضاهای شهری دارد.

ملکشاهی و همکاران (۱۳۹۸) در پژوهش خود دیدگاه شهروندان را درباره ورودی‌های شهرها بررسی کرده‌اند. نتایج نشان می‌دهد کارگاهها و کاربری‌های صنعتی مستقر در ورودی‌ها تأثیر نامطلوبی بر وضعیت زیست‌محیطی، کالبدی، سیما، منظر و ترافیک این ورودی‌ها دارند و کاهش کیفیت محیط ورودی‌های شهرها را به دنبال داشته است. پژوهش قرایی و عینعلی (۱۳۹۸) نشان می‌دهد توجه به عوامل گوناگونی چون گروه‌های سنی و جنسی، حرکت یا سکون ناظر، پیاده یا سواره بودن ناظر، شهروند یا مسافر بودن ناظر و... در طراحی فضاها، در افزایش درک افراد از فضاهای هویت‌مند و دارای منظر فرهنگی اثرگذار است. از طرفی به کارگیری عوامل گوناگون انسانی، انسان‌ساخت و عناصر طبیعی در ایجاد منظر فرهنگی قابل ادراک مؤثر می‌افتد.

جوانمردی و همکاران (۱۳۹۹) در پژوهشی مهم‌ترین مؤلفه‌های محیطی تأثیرگذار بر رفتار کاربران در فضاهای ورودی شهرها را بررسی کرده‌اند؛ این مؤلفه‌ها براساس دیدگاههای نظریه‌پردازانی نظیر لنگ، بارکر و کانتر در سه دسته عوامل فیزیکی و کالبدی محیط، عوامل فرهنگی، هویتی و اجتماعی و عوامل روانی و ادراکی محیط تقسیم‌بندی شده است. نتایج نشان می‌دهد مؤلفه‌های هویتی و کیفیت مطلوب بصری بیشترین نقش را در جذب کاربران به فضای ورودی‌های شهرها داشته و کیفیت بصری مناظر و چشم‌اندازهای اطراف ارتباط مستقیمی با میزان حضورپذیری و آرامش فضایی دارد و میزان تأثیرگذاری این مؤلفه‌ها بیش از مؤلفه‌هایی نظیر حریم خصوصی و چیدمان فضایی است.

میرسیدحسینی (۱۳۹۵) در پژوهش خود بر ارتقای کیفیت محیط و پایداری شهرها تأکید کرده و توجه به مسیرهای سبز، عناصر طبیعی و شبکه‌های اکولوژیک را از ارکان اصلی پایداری شهری و نبود آنها را عاملی در جهت بی‌هویتی و ناخوانا بودن مسیرهای ورودی می‌داند. همچنین نتایج نشان می‌دهد فضای سبز جایگاه ویژه‌ای در پایداری حوزه ورودی‌های شهرها و ارتقای کیفیت محیط دارد و به نحوی به خوانایی، حس ورود به شهر و گذار تدریجی به مسافران و گردشگران کمک می‌کند؛ همچنین به‌مثابه پیونددهنده پهنه‌های حومه‌ای و شهری نقش مؤثری دارد.

### روش پژوهش

پژوهش حاضر قصد دارد ارتقای کیفیت محیطی ورودی شهرها را با توجه به دیدگاه مردم، نمونه پژوهش: ورودی‌های شهر سقز بررسی کند و از نظر هدف، یک پژوهش کاربردی است. روش پژوهش توصیفی (غیرآزمایشی) و از نوع همبستگی مقطعی است. براساس ماهیت، داده‌های این پژوهش از پرسش‌نامه (کمی) حاصل از نظرات مردمان بومی، مسافران و گردشگران شهر به دست آمده است. نوع نمونه‌گیری تصادفی از نوع اتفاقی و درنهایت پژوهش برحسب نحوه اجرا از نوع پیمایشی است.

### متغیرهای پژوهش

متغیرهای مستقل: متغیرهای مستقل پژوهش شامل هفت مؤلفه (ترافیکی، مبلمان و امکانات، محیط زیست و فضای سبز، کالبدی و فعالیتی، خوانایی، ادراکی و هویتی و بصری) است.

متغیر وابسته: متغیر وابسته پژوهش میزان کیفیت فضاهای ورودی‌های شهر سقز است که از ۸ مورد به شرح زیر تشکیل شده است: درج سکانس‌بندی منظر، میزان یکپارچگی منظر، میزان استفاده از عناصر شاخص، وجود فضاهای قابل استفاده برای عابران، خوانایی مسیر، کیفیت خدمات رسانی فروشگاهها و...، تنوع و گستردگی فضای سبز، وضع موجود در القای آرامش، رنگ‌بندی و شادابی منظر.

### جامعه و حجم نمونه پرسش‌نامه

جامعه آماری پژوهش حاضر، افراد بومی شهر سقز و مسافران و گردشگرانی است که در ورودی شهر حضور داشته‌اند. پاسخگویان از بین مراجعانی انتخاب شدند که در طول تابستان ۱۳۹۷ در ورودی‌های شهر سقز حضور داشتند؛ همچنین ساکنان، شاغلان، مسافران و گردشگران این محدوده به صورت تصادفی انتخاب و جامعه آماری محسوب شدند. به دلیل مشخص نبودن حجم جامعه (تعداد مراجعان ورودی‌ها) در این پژوهش، تعداد اعضای نمونه با استفاده از روش میترا- لنگفورد به دست آمد:

$$e = \sqrt{(P(1-P)/n)} \quad P=50\%, e=2,88\% \quad \sqrt{(50\%(1-50\%)/n)} \quad n=300$$

فرمول میترا- لنگفورد (۱۹۹۱)

Mitra Langford Formula (1991)

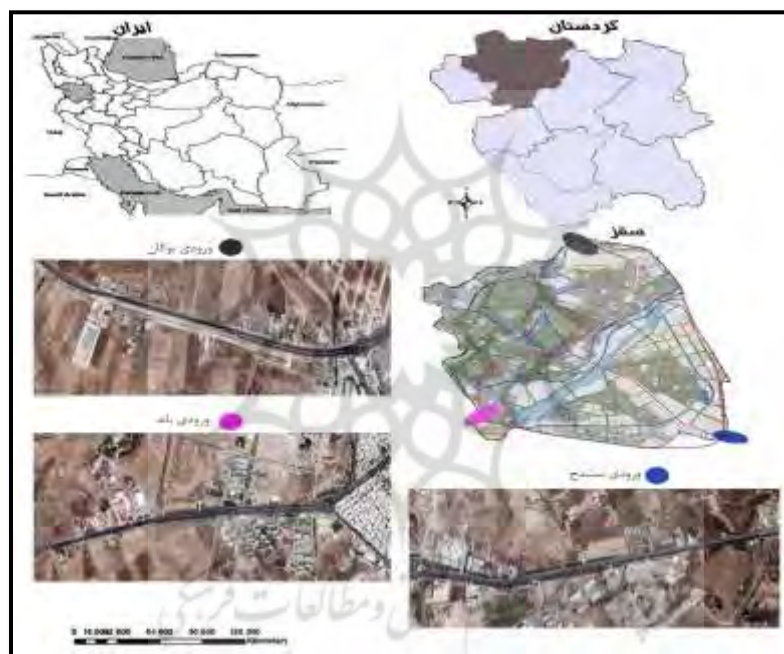
در مطالعات معماری منظر، معمولاً مقدار  $e$ ، سه یا کمتر از سه درصد در نظر گرفته می‌شود (Mitra & Lankford, 1991) که در این پژوهش نیز مقدار ۲,۸۸ درصد در نظر گرفته شد. با توجه به جایگزینی مقادیر بالا در فرمول و محاسبه، حجم نمونه مناسب برای انجام پژوهش ۳۰۰ نفر به دست آمد. پرسش‌نامه در طول روزهای هفته و در زمان‌های صبح و بعدازظهر و غروب به صورت تصادفی بین مراجعان (۱۸-۶۰ سال) در ورودی‌ها پخش شد. در این فرمول،  $n$  = تعداد جامعه آماری پرسش شونده،  $e$  = انحراف از معیار و  $p$  = تعدادی از جامعه آماری فاقد صفت معین است و تعداد را ۵۰٪ در نظر می‌گیرند. براساس این فرمول حداکثر مقدار انحراف معیار  $e \geq 0,05$  است.

### ساختار پرسش‌نامه

پرسش‌نامه مدنظر را نگارنده براساس طیف لیکرت طراحی کرد و از لحاظ ساختاری بسته است. دلیل بسته بودن نوع پرسش‌ها، محدود کردن پاسخ‌ها بود. پس از تعیین شاخص‌ها و زیرشاخه‌های مرتبط، از پرسش‌نامه برای دستیابی به داده‌ها و پاسخگویی به پرسش‌ها و فرضیه‌های پژوهش استفاده شد. پرسش‌نامه مدنظر از نظر ساختار شامل دو بخش (اطلاعات شخصی و پرسش‌های مربوط به متغیرهای مستقل و وابسته پژوهش) است.

## محدوده پژوهش

شهر سقز در قسمت شمال غربی شهر سنندج (مرکز استان) و در فاصله حدود ۱۹ کیلومتری قرار گرفته است. شهر سقز بین مدار ۳۶ درجه و ۱۳ دقیقه تا ۳۶ درجه و ۱۶ دقیقه عرض شمالی و ۴۶ درجه و ۱۴ دقیقه تا ۴۶ درجه و ۱۷ دقیقه طول شرقی واقع شده است (شهابی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۸۸). مساحت شهر سقز طرح جامع حدود ۱۴۷۴۸۶۰۰ مترمربع، متوسط ارتفاع منطقه ۱۴۹۶ متر از سطح دریا و شیب متوسط آن ۴ درصد است. این شهر جزو نواحی کوهستانی به شمار می‌آید که در بین ارتفاعات نامنظم سلسله جبال زاگرس در استان کردستان، در جنوب غربی دریاچه ارومیه و با توجه به موقعیت استقرار شبکه مواصلاتی غرب کشور در تلاقی سه محور سنندج، بوکان و بانه واقع است (نقش پیراوش، ۱۳۸۳: ۱۰). شهر سقز جمعیتی برابر با ۱۶۸۳۵۹ (سرشماری ۱۳۹۵) دارد و همچنین به ۲۲ محله و ۸ ناحیه تقسیم شده است (ملکشاهی و وکیلی، ۱۳۹۶: ۱۵۳).



شکل ۴. موقعیت قرارگیری شهر و ورودی‌های شهر سقز (نگارنده، ۱۳۹۷)

Figure 4. Location of the city and the entrances of Saqqez (Author, 2019)

## موقعیت قرارگیری ورودی‌های شهر سقز

شهر سقز از دیرباز نقش میان‌راهی داشته و در واقع با توجه به این موضوع در ادوار مختلف تاریخی در کنار نقش کشاورزی به مثابه اقتصاد پایه، نقش خدماتی را نیز ایفا کرده است. براساس مطالعات، شهر سقز چهار ورودی دارد؛ یک ورودی سنندج در جنوب شرقی شهر، یک ورودی بوکان در شمال شهر، یک ورودی بانه در غرب و یک ورودی در شمال غربی شهر که این ورودی به نوعی ورودی روستایی است. در این مطالعه سه ورودی اصلی شهر بررسی می‌شود. ورودی سنندج اولین ورودی تعریف‌شده در ادوار تاریخی برای شهر سقز بوده و به دلیل قرارگیری آن در



مسیر مرکز استان کردستان و همچنین به عنوان ورودی از طرف پایتخت حکومتی نقش بسزایی برای شهر داشته است؛ اما ورودی بوکان، اولین ورودی تعریف شده از طرف آذربایجان (غربی و شرقی) است و با توجه به اهمیت آن به عنوان مسیر ارتباطی با شهرک صنعتی سقز و کریدور شمال غرب به جنوب غرب همواره مورد توجه بوده است. ورودی بانه به دلیل موقعیت قرارگیری شهر بانه و هم‌جواری آن با کشور عراق و نقش تجاری این شهر و ارتباط بازرگانی آن با کشور عراق، اهمیت این شهر را به مثابه شهر تجاری در سطح کشور نمایان می‌سازد.

جدول ۱. ورودی‌های سه‌گانه شهر سقز (نگارنده، ۱۳۹۷)

Table 1. Triple entrances of Saqqez city (author, 2019)

عرض معبر	طول معبر	ویژگی‌های وضع موجود	محدوده	ورودی
۶۰ متری	۱۸۰۰ متر	- مسیر مستقیم - وجود سکناس‌های منحنی در طول مسیر، شروع شهر - ساختمان سیلو (انبار آرد)	پلیس‌راه تا میدان مکریان	ورودی سنندج
۶۰ متری	۱۴۰۰ متر	- وجود واحدهای صنعتی پراکنده در طول محور - استقرار تالارهای متعدد عروسی - وجود نمایندگی شرکت‌های ایران‌خودرو و سایپا و وجود زمین‌های خالی کشاورزی	سه‌راهی روستای آلتون پایین تا میدان بسیج	ورودی بوکان
۶۰ متری	۱۳۷۰ متر	- طراحی فضای سبز حاشیه‌ای، هم‌جواری با پادگان نظامی - وجود کاربری‌های تجاری در حال ساخت در بدنه بلوار	میدان انقلاب تا پمپ‌بنزین و کیلی	ورودی بانه

## یافته‌های پژوهش

## - مشخصات جمعیت‌شناختی

در این قسمت ویژگی‌های جمعیت‌شناختی پاسخ‌دهندگان اعم از جنسیت، سن، میزان تحصیلات، وضعیت تأهل، شغل و محل سکونت پاسخ‌دهندگان در ورودی شهر توصیف و به شکل جدول زیر ارائه شد.

جدول ۲. ویژگی‌های جمعیت‌شناختی پاسخ‌دهندگان

Table 2. Demographic characteristics of the respondents

متغیرها	بعد	فراوانی (n=۳۰۰)	فراوانی نسبی (درصد)	متغیرها	بعد	فراوانی نسبی (درصد)	فراوانی نسبی (درصد)
جنسیت	زن	۱۰۷	۳۵,۷	تحصیلات	زیر دیپلم	۲۵	۸,۳
	مرد	۱۹۳	۶۴,۳		دیپلم	۶۴	۲۱,۳
	جمع	۳۰۰	۱۰۰		کارشناسی	۱۱۴	۳۸
مجرد	۱۴۲	۴۷,۳	بالتر از کارشناسی		۹۷	۳۲,۳	
وضعیت تأهل	متأهل	۱۵۸	۵۲,۷	جمع	۳۰۰	۱۰۰	
	جمع	۳۰۰	۱۰۰	طبقات سنی	۱۸-۲۹	۱۵۵	۵۱,۷
محل سکونت	اهل سقز	۲۰۴	۶۸		۳۰-۳۹	۸۷	۲۹
	مسافر یا گردشگر	۹۶	۳۲		۴۰-۴۹	۴۱	۱۳,۷
	جمع	۳۰۰	۱۰۰		۵۰ سال و بالاتر	۱۷	۵,۷
					جمع	۳۰۰	۱۰۰

### ارزیابی دیدگاه مردم براساس وضع موجود و عوامل مؤثر بر میزان کیفیت فضاهای ورودی شهر سقز میزان فراوانی متغیرهای مستقل و وابسته پژوهش

همان‌طور که در جدول ۳ نمایان است، پاسخ‌دهندگان بیشترین موافقت خود را با دو مؤلفه مؤثر محیط‌زیست، فضای سبز و مؤلفه ترافیکی به ترتیب با  $f = 246$ ،  $f = 82$  درصد و  $f = 247$ ،  $f = 82$  درصد اعلام داشته و این مؤلفه‌ها را مهم‌ترین عوامل در بهبود کیفیت محیط ورودی‌های شهرها دانسته‌اند؛ همچنین مؤلفه بصری ( $f = 170$ ،  $f = 56$  درصد) کمترین درصد موافقت را داشته است.

جدول ۳. توزیع فراوانی متغیرهای مؤثر بر کیفیت ورودی‌های شهرها

Table 3. Frequency distribution of variables affecting the quality of cities entrances

کاملاً مخالف		مخالف		نظری ندارم		موافق		کاملاً موافق		جمع		گویه
فراوانی (N)	درصد (%)	فراوانی (N)	درصد (%)	فراوانی (N)	درصد (%)	فراوانی (N)	درصد (%)	فراوانی (N)	درصد (%)	فراوانی (N)	درصد (%)	متغیر
۳	۱	۱۴	۴,۷	۴۲	۱۴	۱۱۱	۳۷	۱۳۰	۴۳,۳	۳۰۰	۱۰۰	امکانات و مبلمان
۴	۱,۳	۱۷	۵,۷	۸۰	۲۶,۷	۱۰۳	۳۴,۳	۹۶	۳۲	۳۰۰	۱۰۰	کالبدی و فعالیتی
۲۷	۹	۴۰	۱۳,۳	۶۳	۲۱	۴۵	۱۵	۱۲۵	۴۱,۷	۳۰۰	۱۰۰	بصری
۲	۰,۷	۷	۲,۳	۴۵	۱۵	۱۲۳	۴۱	۱۲۳	۴۱	۳۰۰	۱۰۰	ترافیکی
۲	۰,۷	۱۱	۳,۷	۴۰	۱۳,۳	۸۶	۲۸,۷	۱۶۱	۵۳,۷	۳۰۰	۱۰۰	محیط‌زیست و فضای سبز
۱۶	۵,۳	۱۸	۶	۵۰	۱۶,۷	۱۰۴	۳۴,۳	۱۱۲	۳۷,۳	۳۰۰	۱۰۰	خوانایی
۳	۱	۵	۱,۷	۵۷	۱۹	۱۰۹	۳۶,۳	۱۲۶	۴۲	۳۰۰	۱۰۰	ادراکی و هویتی

براساس یافته‌های جدول ۴، اظهارنظر متفاوتی بین مراجعان وجود دارد. بیشتر مراجعان ( $f = 136$ ،  $f = 45,3$  درصد) میزان جذابیت و کیفیت ورودی‌های شهر سقز را کاملاً نامطلوب ارزیابی کرده‌اند و فقط  $f = 18$ ،  $f = 5,5$  درصد مراجعان وضعیت را مطلوب و کاملاً مطلوب ارزیابی کرده‌اند. دید کلی پاسخ‌دهندگان از نبود مطلوبیت کافی خبر می‌دهد؛ این موضوع ضرورت اقدامات مناسب را برای بهبود کیفیت ورودی‌های شهر سقز پررنگ‌تر می‌کند.

جدول ۴. توزیع فراوانی میزان کیفیت فضاهای ورودی شهر سقز

Table 4. Frequency distribution of the quality of the entrance spaces of Saqqez city

درصد	فراوانی	کیفیت و جذابیت ورودی شهر
۴۵,۳	۱۳۶	کاملاً نامطلوب
۳۱,۷	۹۵	نامطلوب
۱۷	۵۱	نظری ندارم
۵,۳	۱۶	مطلوب
۰,۲	۲	کاملاً مطلوب
۱۰۰	۳۰۰	جمع

## میانگین متغیرهای مستقل و وابسته پژوهش

مؤلفه‌های مؤثر بر ارتقای کیفیت محیط به منظور رسیدن به کیفیت مطلوب محور ورودی‌های شهرها براساس دیدگاه مردم در بررسی نتایج حاصل از میانگین متغیرهای کیفی نشان داد متغیر محیط زیست و فضای سبز (۴/۳۱ = میانگین، ۰/۸۸ = انحراف معیار) نسبت به سایر متغیرها، از جایگاه بهتری برخوردار است. متغیر بعدی، از نظر پاسخ دهندگان متغیر ترافیکی (۴/۱۹ = میانگین، ۰/۸۲ = انحراف معیار) با اختلاف اندکی نسبت به متغیر اول در رده دوم قرار دارد. متغیر بصری با (۳,۶۷ = میانگین، ۱/۱۳۶ = انحراف معیار) در رده آخر قرار گرفت (جدول ۵).

جدول ۵. میانگین متغیرهای اصلی تأثیرگذار بر کیفیت ورودی شهر

Table 5. The average of the main variables affecting the quality of the city entrance

انحراف از معیار	میانگین	عنوان متغیر	نوع متغیر
۰,۹۰	۴,۱۷	امکانات و مبلمان	مستقل
۰,۹۶	۳,۹۰	کالبدی و فعالیتی	
۱,۳۶	۳,۶۷	بصری	
۰,۸۲	۴,۱۹	ترافیکی	
۰,۸۸	۴,۳۱	محیط‌زیست و فضای سبز	
۱,۲۱	۳,۹۲	خوانایی	
۰,۸۶	۴,۱۶	ادراکی و هویتی	

## بررسی نرمال بودن متغیرهای مستقل

با توجه به اینکه حجم نمونه آماری در این پژوهش بیش از ۱۰۰ نفر است، از روش عددی کجی و کشیدگی برای بررسی نرمال بودن داده‌ها استفاده شد. توزیع داده در بیشتر متغیرهای پژوهش به صورت غیرنرمال است؛ بنابراین از آزمون‌های ناپارامتریک در بررسی استفاده شد.

## دیدگاه مردم درباره متغیرهای مستقل با توجه به مشخصات جمعیت شناختی

## - براساس سن مردم

در این بخش برای شناخت تفاوت عوامل مؤثر بر کیفیت محیط ورودی براساس دیدگاه مردم از آزمون کروسکال-والیس استفاده شد. سطح سن پاسخ دهندگان در چهار طبقه در قالب متغیرهای ترتیبی تنظیم شده است. مقدار آزمون مجذور کای برای متغیر بصری برابر با ۷,۹۰۴ و در سطح ۰,۰۵ درصد معنا دار است؛ همچنین متغیر ترافیکی مجذور کای آن برابر با ۱۳,۹۹ و در سطح ۰,۰۱ معنا دار است. نتایج در جدول ۶ نیز بیانگر وجود تفاوت معنادار بین عوامل اصلی پژوهش از دیدگاه مردم با سنین متفاوت است و افراد نظرات مختلفی درباره کیفیت ورودی شهر دارند.

جدول ۶. آزمون کروسکال والیس برای مقایسه ارزیابی میزان متغیرهای مستقل براساس سن

Table 6. Kruskal-Wallis test to compare the evaluation of the number of independent variables based on age

متغیر مستقل	سن	رتبه‌بندی	تعداد	سطح معناداری	df	مجذور کای
بصری	۲۹-۱۸	۱۴۲,۱۵	۱۵۵	۰,۰۴۸	۳	۷,۹۰۴
	۳۹-۳۰	۱۴۸,۳۰	۸۷			
	۴۹-۴۰	۱۷۰,۱۸	۴۱			
	۵۰ و بالاتر	۱۹۰,۴۴	۱۷			
ترافیکی	۲۹-۱۸	۱۳۴,۳۸	۱۵۵	۰,۰۰۳	۳	۱۳,۹۹
	۳۹-۳۰	۱۶۲,۲۵	۸۷			
	۴۹-۴۰	۱۷۳,۸۰	۴۱			
	۵۰ و بالاتر	۱۸۱,۱۲	۱۷			

### - براساس تحصیلات مردم

در این بخش برای شناخت تفاوت عوامل مؤثر بر کیفیت محیط ورودی براساس دیدگاه مردم از آزمون کروسکال- والیس استفاده شد. سطح تحصیلات پاسخ دهندگان در چهار طبقه در قالب متغیرهای ترتیبی تنظیم شده است. مقدار آزمون مجذور کای برای متغیر ترافیکی برابر با ۹,۶۳۷ است؛ همچنین متغیر محیط زیست و فضای سبز مجذور کای آن برابر با ۹,۳۱۰ و هر دو متغیر در سطح ۰,۰۵ معنادار بوده است؛ بنابراین نتایج بیانگر تفاوت معنادار بین عوامل اصلی پژوهش از دیدگاه مردم با تحصیلات متفاوت است.

جدول ۷. آزمون کروسکال والیس برای مقایسه ارزیابی میزان متغیرهای مستقل براساس تحصیلات

Table 7. Kruskal-Wallis test to compare the evaluation of the number of independent variables based on education

متغیر مستقل	تحصیلات	رتبه‌بندی	تعداد	سطح معناداری	df	مجذور کای
محیط‌زیست و فضای سبز	زیر دیپلم	۱۱۵,۷۰	۲۵	۰,۰۲۵	۳	۹,۳۱۰
	دیپلم	۱۳۹,۶۶	۶۴			
	کارشناسی	۱۶۳,۶۰	۱۱۴			
	بالتر از کارشناسی	۱۵۱,۲۲	۹۷			
ترافیکی	زیر دیپلم	۱۶۲,۱۰	۲۵	۰,۰۲۲	۳	۹,۶۳۷
	دیپلم	۱۶۵,۸۸	۶۴			
	کارشناسی	۱۵۱,۵۳	۱۱۴			
	بالتر از کارشناسی	۱۳۶,۱۶	۹۷			

### - براساس وضعیت محل سکونت و وضعیت تأهل

در این بخش برای شناخت تفاوت عوامل مؤثر بر کیفیت محیط ورودی براساس دیدگاه مردم از آزمون مان-ویتنی استفاده شد. با توجه به جدول ۸، چهار متغیر بصری محیط‌زیست و خوانایی در سطح ۰,۰۵ و متغیرهای

ترافیکی و خوانایی در سطح ۰,۰۱ معنادار بوده است؛ همچنین براساس جدول ۹ متغیر ترافیکی در سطح ۰,۰۱ معنادار بوده است؛ بنابراین نتایج بیانگر تفاوت معنادار بین عوامل اصلی پژوهش از دیدگاه مردم با محل سکونت و وضعیت تأهل متفاوت است.

جدول ۸. آزمون مان-ویتنی برای مقایسه ارزیابی میزان متغیرهای مستقل براساس محل سکونت

Table 8. Mann-Whitney test to compare the evaluation of the number of independent variables based on location

سطح معناداری	تعداد	رتبه‌بندی	محل سکونت	متغیر مستقل
۰,۰۰۲	۲۰۴	۱۴۰,۲۷	بومی	بصری
	۹۶	۱۷۲,۲۴	مسافر	
۰,۰۱	۲۰۴	۱۴۲,۲۹	بومی	ترافیکی
	۹۶	۱۶۷,۹۴	مسافر	
۰,۰۰۲	۲۰۴	۱۴۰,۶۶	بومی	محیط‌زیست و فضای سبز
	۹۶	۱۷۱,۴۰	مسافر	
۰,۰۰	۲۰۴	۱۳۸,۵۸	بومی	خوانایی
	۹۶	۱۷۵,۸۲	مسافر	

جدول ۹. آزمون مان-ویتنی برای مقایسه ارزیابی میزان متغیرهای مستقل براساس وضعیت تأهل

Table 9. Mann-Whitney test to compare the evaluation of the number of independent variables based on marital status

سطح معناداری	تعداد	رتبه‌بندی	وضعیت تأهل	متغیر مستقل
۰,۰۰۱	۱۵۸	۱۶۵,۴۸	متأهل	ترافیکی
	۱۴۲	۱۳۳,۸۳	مجرد	

رابطه بین معیارهای مؤثر بر کیفیت ورودی شهر با متغیر وابسته پژوهش

در این بخش روابط دوجه‌دوی متغیرها بررسی شده است. با توجه به اینکه مقیاس سنجش همه متغیرهای پژوهش رتبه‌ای چند ارزشی است، برای تحلیل روابط دوجه‌دوی آنها از ضریب همبستگی اسپیرمن استفاده شده است. با توجه به مقادیر همبستگی ارائه شده در جدول ۱۰، جز متغیرهای ترافیکی و خوانایی که معنادار نبوده، همه متغیرها در سطح ۹۵ بوده و رابطه مثبت دارند؛ پس می‌توان نتیجه گرفت که بین همه متغیرها ارتباط معنادار و مستقیمی با میزان کیفیت منظر ورودی شهر (متغیر وابسته) وجود دارد؛ یعنی با افزایش میانگین هریک از متغیرها، میزان کیفیت منظر ورودی شهر نیز افزایش می‌یابد.

## جدول ۱۰. ضریب همبستگی اسپیرمن بین متغیرها و متغیر وابسته پژوهش

Table 10. Spearman correlation coefficient between variables and research dependent variable

کیفیت منظر ورودی شهر	نوع متغیر	همبستگی	کیفیت منظر ورودی شهر	نوع متغیر	متغیرهای مستقل
سطح معناداری = ۰,۰۰ ضریب = ۰,۲۸۸ همبستگی	محیط‌زیست و فضای سبز		سطح معناداری = ۰,۰۰ ضریب = ۰,۲۶۱ همبستگی	امکانات و مبلمان	
سطح معناداری = ۰,۱۶۰ ضریب = ۰,۰۸۱ همبستگی	خوانایی		سطح معناداری = ۰,۰۲۳ ضریب = ۰,۱۳۲ همبستگی	کالبدی و فعالیتی	
سطح معناداری = ۰,۰۲۲ ضریب = ۰,۱۳۲ همبستگی	ادراکی و هویتی		سطح معناداری = ۰,۰۰ ضریب = ۰,۲۰۲ همبستگی	بصری	
			سطح معناداری = ۰,۸۴۵ ضریب = -۰,۱۱ همبستگی	ترافیکی	

## نتیجه‌گیری

نتایج توصیفی حاصل از بررسی داده‌ها نشان داد ورودی‌های شهر سقز در حالت کلی کیفیت مناسبی ندارند؛ زیرا بیشتر پاسخ‌دهندگان دیدگاه نامطلوبی درباره این مؤلفه داشته‌اند. ناتوانی طراحی کالبدی مسیر در ایجاد موقعیتی برای نظارت همگانی، وجود ساختمان‌های متروکه و زمین‌های بایر رهاشده، کارگاه‌های صنعتی و تعمیرگاه‌ها، کاربری‌های نظامی، وجود فضاهای مبهم و بی‌دفاع در طول مسیر و عدم امکان تجمع و حضور فعال مردم به دلیل بیگانگی فضا در قسمت‌هایی که پتانسیل ایجاد لکه‌های سبز دارند، به این پدیده دامن زده است. در بسیاری از نقاط، فضای سبز اطراف ورودی‌ها فقط جنبه دیداری دارد و دسترسی به آن امکان‌پذیر نیست و از سوی دیگر در طول محور، نقاطی که پتانسیل وجود مسیرهای پیاده را برای تردد افراد و جابه‌جایی آنها دارند، بدون توجه رها شده‌اند. افزایش ارتقای نحوه دسترسی و همچنین طراحی مسیرهای پیوسته به عنوان پیاده‌راه در مسیر ورودی‌های شهرها، همواره یکی از دغدغه‌ها در امر طراحی ورودی‌ها بوده است؛ همچنین پیاده‌راه‌های سبز یا سبزرهاها در ارائه خدمات اکوسیستم چندگانه، حمایت و حفاظت از تنوع زیستی در شهرها (Kowarik, 2019: 21)، تأثیر بالقوه‌ای بر افزایش ارزش املاک و مسکن داشته‌اند (Noh, 2019: 164)؛ همچنین پتانسیل زیادی در زمینه تفریح و تفرج، حفاظت از طبیعت، آموزش و خدمات زیست محیطی ارزشمند با اتصال زیستگاه‌های شهری به زیستگاه‌های حاشیه و بیرون شهر ارائه می‌دهند (Keith et al., 2018: 47).

بررسی‌ها نشان داد محیط‌زیست و فضای سبز با بالاترین میانگین (۴,۳۱) وضعیت بهتری نسبت به سایر مؤلفه‌ها دارد. نتایج پژوهش با یافته‌های مصلی‌نژاد و مضطرزاده (۱۳۹۶) و نهیبی و سادات حسن دخت (۱۳۹۱) همسو بوده است. در ضمن فضای سبز شهری علاوه بر ارتقای کیفیت محیط بر کیفیت زندگی شهرها تأثیر و ارتباط مثبت و معناداری با رضایت از زندگی دارد (مایدزاده و فرخیان، ۱۳۹۸؛ Yuan et al., 2018).

بررسی مطالعات خلجانی نیز نشان می‌دهد گسترش پارک‌های شهری و فضای سبز در ورودی‌های شهر تبریز، عامل مهمی در افزایش مدت اقامت گردشگران در شهر و همچنین جذب گردشگر است که با ایجاد امکانات رفاهی، امنیت و تسهیلات رفاهی مثل کمپ، چشم انداز اطراف، امکانات تفریحی، فضای داخلی و نزدیکی به شهر رابطه مثبت دارد (خلجانی، ۱۳۹۳). خیابان‌ها در نسبت طول وسیعی که دارند، همزمان فرصت مناسبی را برای تنوع زیستی و تجربه روزانه طبیعت به ما ارائه می‌دهند؛ همچنین افراد بدون توجه به محیط بصری در خیابان‌ها ترجیح بیشتری نسبت به گیاهان دارند (Bonthoux et al., 2019).

متغیر ترافیکی در رتبه دوم قرار گرفته است. عوامل ترافیکی مطلوب به ورودی‌های شهرها، یکی از عوامل مؤثر بر ارتقای کیفیت محیط به شمار می‌آید. مطالعات در پژوهش‌های مشابه نشان می‌دهد تابلوهای راهنما نقش مهمی در هدایت جریان ترافیک بازی می‌کنند (Mina et al., 2013)؛ همچنین تابلوها و علائم ترافیکی معمولاً برای منظم کردن، هشدار دادن و راهنمایی کاربران جاده استفاده می‌شود. تابلوها در خیابان‌ها و جاده‌ها یک عنصر حیاتی هستند و به‌طور گسترده درک و شناخت تابلوها و علائم ترافیکی تأثیر زیادی بر ایمنی عبور و مرور دارد (Taamneh & Alkheder, 2018; Hou & Lu, 2018).

مبلمان و امکانات پس از ترافیک با اختلاف بسیار اندکی در رتبه سوم ارزیابی قرار گرفت. نتایج این پژوهش با مطالعات آزادخانی و طهماسبی‌کیا (۱۳۹۵) و بصیری و زینالی عظیم (۱۳۹۸) همسوست. در مطالعه بصیری و زینالی عظیم بیان شده که با راهبردی اصولی در مبلمان شهری، کیفیت محیط ارتقا می‌یابد؛ همچنین زیبایی و کیفیت مبلمان نیز بر ارتقای شاخص‌های بصری تأثیر مثبت و معناداری دارد (محمودی و علی‌مردانی، ۱۳۹۴). نتایج مطالعه لحمیان و همکاران (۱۳۹۲) نشان داد بین مبلمان شهری و توسعه گردشگری و نیز بین متغیرهای زیباسازی مبلمان شهری و جذب گردشگر در شهر ساری رابطه مثبت و معناداری وجود داشته است؛ بنابراین با زیباسازی و افزایش کیفیت فضا و مبلمان شهری در شهر می‌توان شاهد جلب و جذب هرچه بیشتر گردشگر و نیز توسعه گردشگری بود.

یک توافق عمومی وجود دارد که خصوصیات اجتماعی و جمعیت‌شناختی بر درک و ترجیح مردم از یک چشم‌انداز تأثیرگذارند و در گروه‌های جمعیتی با فرهنگ و خصوصیات اجتماعی مختلف ممکن است متفاوت باشد (Zhou et al., 2018; Jiang and Yuan, 2017). در میان تمام مشخصات اجتماعی - دموگرافیک قبلاً اثبات شده است که برای نمونه محل سکونت یا اقامت (Howley et al., 2010)، آموزش یا سطح تحصیلات (Cañas et al., 2009)، دانش علمی (Hu et al., 2019)، جنسیت (Poderoso et al., 2017)، مذهب (Schouten, 2005)، درآمد (Peterson et al., 2012)، فرهنگ (Kaplan and Kaplan, 1989) و گردشگران و ساکنان (Rambonilaza and Dachary-Bernard, 2007) تأثیر ویژه‌ای بر ترجیح می‌گذارند. در این پژوهش ما فقط سن، وضعیت تأهل، محل سکونت و تحصیلات را در نظر گرفته‌ایم. اهمیت بررسی ترجیحات گروه‌های مختلف اجتماعی - جمعیت‌شناختی نسبت به شاخص‌های کیفی منظر در تعداد زیادی از مطالعات پیشین ثابت شده است. پس در برنامه ریزی و مدیریت فضاهای عمومی نیاز است به درک استفاده‌کنندگان از این فضاها توجه شود (Rossetti et al., 2019: 177; Surová & Pinto-Correia, 2016: 355). ادغام رویکردهای ادراک عمومی و متخصص در فرایندهای مدیریت منظر می‌تواند به پیشرفت‌های منظر شهری

کمک کند (Vouligny et al., 2009: 890)؛ زیرا استفاده‌کنندگان مناظر شهری انتظاراتی دارند که اگر با واقعیت هماهنگی نداشته باشد، به ناسازگاری بین فضا و شهروندان منجر می‌شود (Daniel, 2001: 267). واضح است که شناخت تمایلات مردم و ترجیحات آنها گذشته از یک چالش آموزشی، برای سیاست‌گذاری و اجرای آن نیز حیاتی است و در ضمن به ایجاد مکان‌های جذاب‌تر و ارتقای خدمات زیست‌محیطی کمک می‌کند (Zheng et al., 2011: 7). بدین طریق فضاهای عمومی شهری می‌توانند زمینه پذیرش و رضایت افراد جامعه را فراهم سازند (Al-Akl et al., 2018: 73). در نهایت می‌توان گفت که اگر در طراحی مناظر شهری خواسته‌های مردم در نظر گرفته شود، محیط ساخته‌شده حاصل از آن، قابلیت تأمین تعامل اجتماعی را خواهد داشت.

در آخر بررسی همبستگی اسپیرمن نشان از وجود همبستگی معنادار و مستقیم بین بیشتر مؤلفه‌های مؤثر بر کیفیت و متغیر وابسته پژوهش دارد؛ به این معنا که افزایش در کیفیت هر کدام از مؤلفه‌ها سبب افزایش و بهبود در کیفیت ورودی‌های شهرها خواهد شد.

## راهکارها

- برای بهبود و ارتقای کیفیت فضای ورودی‌ها راهکارهای زیر پیشنهاد می‌شود:
- طراحی و ایجاد پارک در مقیاس شهری و پیاده‌راههای سبز در مسیر ورودی‌های شهرها؛
  - استفاده از زمین‌های بایر و رهاشده به‌مثابه یک فرصت؛
  - جابه‌جا کردن کارگاهها و تعمیرگاهها به لایه‌های دوم در ورودی‌های شهرها؛
  - استفاده از نورپردازی مناسب و تعمیر و بازسازی سیستم روشنایی برای افزایش احساس دیده‌شدن؛
  - بهره‌گیری از کاربری‌های چندمنظوره (مجتمع‌های رفاهی) در ورودی‌های شهرها؛
  - توجه به کاشت در لبه‌ها متناسب با توپوگرافی منطقه در راستای افزایش نظارت و جلوگیری از ایجاد منطقه کور و مبهم؛
  - ایجاد کاربری‌های شبانه‌روزی و شفافیت در جداره‌های کاربری‌ها در طول محور؛
  - احداث ایستگاههای حمل‌ونقل عمومی (ایستگاه اتوبوس و تاکسی عمومی) با کیفیت خدمات‌دهی مناسب؛
  - احداث پارکینگ‌ها با جانمایی مناسب در نقاط مستعد برای افزایش دسترسی به لبه‌ها؛
  - طراحی مبلمان و تندیس‌ها به‌صورت خلاقانه برای افزایش ارتباطات و تعاملات شهروندان؛
  - اتصال فضاهای سبز لبه‌ها به یکدیگر و ایجاد لکه سبز سراسری و تقویت دالان سبز شهری؛
  - حفظ تنوع گونه‌های گیاهی لبه‌ها با نظام کاشت هدفمند و توجه به فلور منطقه؛
  - پیاده‌سازی طرح‌های نوین زیباسازی بدنه‌ها و طراحی‌های سه بعدی فضای سبز؛
  - طراحی و ایجاد عناصر و فضای سبز با ویژگی‌های هنری؛
  - تعویض و تعمیرات اساسی تجهیزات و مبلمان در طول لبه‌ها؛
  - نظرخواهی از مردم و به‌کارگیری این نظرات در بهبود عملکرد و کاهش مشکلات؛



- زیباسازی و استفاده از مؤلفه‌های زیبایی‌شناسی و توجه به کیفیت کالبدی لبه‌ها؛
- نصب المان‌ها و حجم‌ها با سبک‌های مختلف برای افزایش زیبایی بصری محیط؛
- استفاده از نمادهای شاخص تاریخی برای حفظ هویت شهری؛
- حفظ و تقویت شاخص‌های کالبدی و یادآور اتفاقات شاخص؛
- ایجاد سکانس‌های مختلف در بدنه لبه؛
- پیوستگی در لبه و تقویت حس حرکت در آن؛
- طراحی فرم‌ها برای افزایش مراودات جمعی؛
- استفاده از تابلوهای راهنمایی شهری برای بهبود دسترسی؛
- ایجاد جذابیت فضایی با به‌کارگیری رنگ‌ها، کف‌پوش‌ها و مقیاس مناسب، تناسبات بصری و ...

## منابع

- آزادخانی، پاکزاد، طهماسبی‌کیا، زهرا، (۱۳۹۵). بررسی نقش و عملکرد مبلمان شهری در ارتقای کیفیت محیط شهری و رضایتمندی شهروندان؛ مطالعه موردی: منطقه ۴ شهرداری کرمانشاه، نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، دوره ۷، شماره ۲۷، صص ۹۳-۱۱۰.
- استادی، مه‌ری، سلطانی‌فرد، هادی، ادب، حامد، قلیچی‌پور، زهرا، پهلوانی، عباس، (۱۳۹۶). ارزیابی و رتبه‌بندی مناطق شهری با تأکید بر کیفیت اکولوژیکی پارک‌ها و فضای سبز به روش تاپسیس؛ مطالعه موردی: مناطق شهری مشهد، مجله محیط‌شناسی، دوره ۴۳، شماره ۲، صص ۳۲۹-۳۴۷.
- باقری، یوسف، منصوری، سید امیر، (۱۳۹۷). ورودی شهر به‌مثابه عنصری جهت ایجاد هویت مستقل برای منظر شهری، مجله باغ نظر، دوره ۱۵، شماره ۶۰، صص ۵-۱۴.
- بحرینی، سید حسین، علی‌طالب بابلی، ناهید، (۱۳۸۲). تدوین اصول و ضوابط طراحی محیطی ورودی شهر، فصلنامه محیط‌شناسی، دوره ۲۹، شماره ۳۰، صص ۱۳-۳۶.
- بحرینی، سید حسین، (۱۳۹۲). فرایند طراحی شهری، چاپ نهم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
- برائی‌نژاد، رسول، (۱۳۹۳). بررسی مؤلفه‌های کیفیت محیط در فضای ورودی شهرها جهت برنامه‌ریزی راهبردی به‌منظور کیفیت بخشی آنها، نمونه موردی: ورودی شهر بم از طرف زاهدان، کنفرانس ملی معماری و منظر شهری پایدار، مشهد.
- بصیری، مصطفی، زینالی‌عظیم، علی، (۱۳۹۸). تأثیر مبلمان شهری بر کیفیت محیط‌زیست شهری؛ مطالعه موردی: محدوده خیابان امام تبریز از میدان ساعت تا آبرسان، فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیا، دوره ۹، شماره ۳، صص ۲۲۹-۲۴۸.
- پیرمرادی، پوریا، (۱۳۹۵). مبانی نظری در طراحی ورودی، چاپ اول، تهران، انتشارات شهر.

- پژوهان‌فر، مهدیه، پاک‌نهاد، حدیثه، (۱۳۹۶). ارتقای کیفیت فضایی پارک‌های شهری به‌منظور افزایش تعاملات شهروندان؛ نمونه موردی: پارک‌های شهر گرگان. مجله آمایش جغرافیای فضا، دوره ۷، شماره ۲۶، صص ۱۸۳-۱۹۸.
- جوانمردی، محمدحسین، سجادی، خاطره، شبانی، غزاله، دعایی، مرجان، (۱۳۹۹). ارزیابی تأثیرات مؤلفه‌های فضا بر سازماندهی رفتار محیطی شهروندان در فضاهای ورودی شهرها؛ نمونه موردی: دروازه قرآن شهر شیراز، مجله منظر، دوره ۱۲، شماره ۵۲، صص ۴۶-۵۷.
- جوهری، فرخنده، پورجعفر، محمدرضا، مثنوی، محمدرضا، رنجبر، احسان، (۱۳۹۱). ارزیابی فضاهای واسط در ورودی شهرها براساس معیارهای کیفیت، مجله آرمان‌شهر، دوره ۵، شماره ۹، صص ۱۸۷-۱۹۹.
- حبیبی، کیومرث، شیعه، اسماعیل، سعیدی، مهدی، (۱۳۹۸). سنجش کیفیت‌های محیطی در دروازه شهر و اولویت‌بندی آنها با استفاده از فرایند تحلیل شبکه‌ای، نشریه علمی پژوهشی معماری و شهرسازی ایران، دوره ۱۰، شماره ۱۷، صص ۵-۲۳.
- حیدری، علی‌اکبر، امیرحاجلو، الهام، کارخانه، معصومه، احمدی‌فرد، نرگس، (۱۳۹۲). ارزیابی نقش منظر فضاهای جمعی در کیفیت شهری، نمونه موردی: منطقه یک تهران، نشریه معماری و شهرسازی آرمان‌شهر، دوره ۶، شماره ۱۱، صص ۳۲۳-۳۳۵.
- خادمی، مسعود، رفیعی جوزم، رضا، (۱۳۸۷). بررسی مؤلفه‌های کیفیت محیط در فضای ورودی شهرها، مجله آبادی، شماره ۶۱ و ۶۲، صص ۱-۱۵.
- خطیبی، سید محمدرضا، رضایی، سمانه، (۱۳۹۳). نحوه طراحی ورودی شهرها با رویکرد سکانس‌بندی عرصه ورودی شهر؛ نمونه موردی: ورودی قزوین از سمت تاکستان، همایش ملی نظریه‌های نوین در معماری و شهرسازی، قزوین.
- خلیجانی، فرزاد، (۱۳۹۳). بررسی و تحلیل خدمات گردشگری در جذب گردشگران با تأکید بر پارک‌های مسافر؛ مطالعه موردی: کلان شهر تبریز، استاد راهنما: صدرموسوی، میرستار، دانشگاه تبریز، پایان‌نامه گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری.
- دانشپور، عبدالهادی، ماستیانی، مهدی، (۱۳۹۳). تدوین راهبردهای طراحی مبادی ورودی شهرها با رویکرد کیفیات ادراکی بصری؛ نمونه مطالعه: ورودی جنوب شرقی کلان‌شهر تهران، نشریه علمی پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، دوره ۵، شماره ۷، صص ۵-۲۲.
- رضایی راد، هادی، رفیعیان، مجتبی، (۱۳۹۱). سنجش فضایی کیفیت مسکن در شهر سبزوار با استفاده از روش تحلیل عاملی، نشریه علمی پژوهشی نامه معماری و شهرسازی، دوره ۴، شماره ۸، صص ۹۵-۱۱۰.
- رفیعیان، مجتبی، تقوایی، علی‌اکبر، خادمی، مسعود، علی‌پور، روجا، (۱۳۹۱). بررسی تطبیقی رویکردهای سنجش کیفیت در طراحی فضاهای عمومی شهری، نشریه انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، دوره ۳، شماره ۴، صص ۳۵-۴۳.

رفعیان، مجتبی، خدایی، زهرا، (۱۳۸۹). شهروندان و فضاهای عمومی شهری: نگرش تحلیلی: بررسی شاخص‌ها و معیارهای مؤثر بر رضایتمندی شهروندان از فضاهای عمومی شهری، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی.

سلیمانی، محمد، محمودی، سید مهدی، رنگانه، احمد، بهروزی‌نیا، طهمورث، (۱۳۹۳). کیفیت محیط شهری: دیدگاه ادراکی محیطی، مطالعه موردی: محله نارمک منطقه چهار شهرداری تهران، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، دوره ۶، شماره ۲۲، صص ۱-۲۲.

شهابی، هیمین، یاری، ارسطو، یزدانی، محمد، سالاری، میند، (۱۳۹۵). ارزیابی روند گسترش افقی شهر در حریم گسل‌های لرزه‌ای و مناطق خطرپذیر طبیعی و پیامدهای آن؛ مطالعه موردی: شهرستان سقز در استان کردستان، فصلنامه علمی پژوهشی و بین‌المللی جغرافیای ایران، دوره ۱۴، شماره ۵۱، صص ۲۸۳-۳۰۴.

شکوهی‌نیا، شهرام، رشید کمالی، پریسا، (۱۳۸۷). ورودی شهر، دومین کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران، کرمان.

ظاهری، مصطفی، (۱۳۸۰). بررسی ابعاد مؤثر در ترکیب منظر ورودی شهر از نقطه نظر برنامه‌ریزی شهری؛ مورد مطالعه: محور ورودی اصلی شهر قزوین (اتوبان قزوین - تهران)، استاد راهنما: انصاری، مجتبی، دانشگاه تربیت مدرس، پایان‌نامه کارشناسی ارشد در رشته شهرسازی.

قزایی، فریبا، عینعلی، عطیه، (۱۳۹۸). نقش ادراک محیطی در فهم و طراحی منظر فرهنگی فضاهای ورودی شهرها، مورد مطالعاتی: ورودی غربی گرگان، مجله معماری و شهرسازی آرمان‌شهر، دوره ۱۲، شماره ۲۷، صص ۱۴۵-۱۵۴.

قریب، فریدون، (۱۳۸۲). ضوابط ساماندهی و معیارهای طراحی برای مبادی ورودی شهرها، مجله هنرهای زیبا، دوره ۱۵، شماره ۱۵، صص ۲۱-۴۸.

لحمیان، رضا، عبوری، مهدی، براری، معصومه، (۱۳۹۲). نقش مبلمان شهری در توسعه گردشگری؛ مطالعه موردی: شهر ساری، مجله آمایش جغرافیا فضا، دوره ۳، شماره ۱۰، صص ۱۰۱-۱۲۰.

کاشانی‌جو، خشایار، بهادری، مهدی، (۱۳۹۲). بررسی فضاهای ورودی شهر با رویکرد تقویت مؤلفه‌های کیفیت محیط؛ نمونه موردی: محور ورودی غربی کلان‌شهر کرج، آزادراه کرج - قزوین، همایش معماری پایدار و توسعه شهری، بوکان.

کامیاب، جمال، پژوهان، موسی، ماستیانی، مهدی، (۱۳۹۲). زیباسازی مبادی ورودی شهر، چاپ اول، تهران، سازمان زیباسازی شهر تهران، انتشارات معماری قرن.

مایندزاده، هدی، فرخیان، فروزان، (۱۳۹۸). تأثیر فضای سبز شهری بر کیفیت زندگی شهروندان در کلان‌شهر اهواز، فصلنامه علمی پژوهشی و برنامه‌ریزی شهری، دوره ۱۱، شماره ۴۱، صص ۲۳-۳۶.

محمودی، حمید، علیمردانی، مسعود، (۱۳۹۴). نقش مبلمان شهری در ارتقای کیفیات بصری و زیباشناختی پیاده راه‌های ساحلی؛ مطالعه موردی: پیاده‌راه‌های ساحلی شهر بوشهر، نشریه معماری شهرسازی پایدار، دوره ۳، شماره ۱، صص ۳۱-۴۶.

- مصلى نژاد، على، مضطرزاده، (۱۳۹۶). تعیین اصول طراحی فضای سبز مؤثر بر ارتقای کیفیت فضاهای شهری؛ مطالعه موردی: پیاده‌روی ضلع شرقی بلوار آزادی حد فصل گاز و خیابان مشکین فام در شهر شیراز، نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، دوره ۹، شماره ۳۲، صص ۱۷۵-۱۸۴.
- ملک‌شاهی، غلامرضا، و کیلی، صاحبه، (۱۳۹۶). بررسی توزیع خدمات عمومی براساس عدالت اجتماعی؛ موردشناسی: شهر سقز، مجله جغرافیا و آمایش شهری- منطقه‌ای، دوره ۷، شماره ۲۵، صص ۱۴۷-۱۷۰.
- ملک‌شاهی، غلامرضا، لطفی، صدیقه، تقی‌زاده، نیلوفر، (۱۳۹۸). بررسی اثرات کاربری های صنعتی- کارگاهی در مبادی ورودی شهر؛ مورد شناسی: شهر گرگان، فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری- منطقه‌ای، دوره ۹، شماره ۳۰، صص ۳۹-۵۸.
- مظفر، فرهنگ، حسینی، مهدی، خدادادی، رضا، (۱۳۹۵). نقش هنرهای شهری در بهبود کیفیت محیط‌زیست شهری، دو فصلنامه علمی ترویجی پژوهش هنر، دوره ۷، شماره ۱۳، صص ۷۳-۸۴.
- میرسیدحسینی، طلایه، (۱۳۹۵). دستورکار طراحی حوزه‌های ورودی شهری پایدار با تأکید بر اهمیت نقش فضای سبز؛ مطالعه موردی: حوزه ورودی فردیس کرج، استاد راهنما: گلکار، کورش، حکیمیان، پانته‌آ، دانشگاه شهید بهشتی، پایان‌نامه گروه برنامه‌ریزی و طراحی شهری و منطقه‌ای.
- مهندسین مشاور نقش پیراوش، (۱۳۸۳). طرح جامع شهر سقز.
- نجاتی‌فر، عاطفه، (۱۳۹۳). ارتقای منظر شبانه آب کناره‌های شهری با رویکرد زندگی شبانه؛ نمونه موردی: محدوده مادی نیاصرم، استاد راهنما: زمانی، بهادر، دانشگاه هنر اصفهان، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته طراحی شهری.
- نهیبی، سارا، سادات حسن‌دخت، مریم، (۱۳۹۱). بررسی تأثیر فضای سبز شهری بر ارتقای کیفیت زندگی شهری؛ مطالعه موردی: محله شیان، مجله پایداری، توسعه و محیط زیست، دوره ۱، شماره ۱، صص ۵۱-۷۰.
- Al-Akl, N.M., Karaan, E.N., Al-Zein, M.S., Assaad, S., (2018). **The landscape of urban cemeteries in Beirut: Perceptions and preferences.** Urban Forestry & Urban Greening, 33, 66-74.
- Andresen, B., & Milani, L., (2006). **Place and occasion at the city threshold In Subtropical Cities.** Queensland University of Technology.
- Bonthoux, S., Chollet, S., Balat, I., Legay, N., & Voisin, L., (2019). **Improving nature experience in cities: What are people's preferences for vegetated streets?** Journal of environmental management, 230, 335-344.
- Brown, G., & Brabyn, L., (2012). **An analysis of the relationships between multiple values and physical landscapes at a regional scale using public participation GIS and landscape character classification.** Landscape and urban planning, 107 (3), 317-331.
- Cañas, I., Ayuga, E., & Ayuga, F., (2009). **A contribution to the assessment of scenic quality of landscapes based on preferences expressed by the public.** Land Use Policy, 26 (4), 1173-1181.
- Daniel, T.C., (2001). **Whither scenic beauty? Visual landscape quality assessment in the 21st century.** Landscape and urban planning, 54 (1-4), 267-281.
- Dupont, L., Antrop, M., & Van Eetvelde, V., (2015). **Does landscape related expertise influence the visual perception of landscape photographs?** Implications for participatory landscape planning and management. Landscape and Urban Planning, 141, 68-77.

- Gidlow, C., van Kempen, E., Smith, G., Triguero-Mas, M., Kruize, H., Gražulevičienė, R., ... & Nieuwenhuijsen, M.J., (2018). **Development of the natural environment scoring tool (NEST)**. *Urban Forestry & Urban Greening*, 29, 322-333.
- Girma, Y., Terefe, H., Pauleit, S., & Kindu, M., (2019). **Urban green spaces supply in rapidly urbanizing countries: The case of Sebeta Town, Ethiopia**. *Remote Sensing Applications: Society and Environment*, 13, 138-149.
- Hu, S., Yue, H., & Zhou, Z., (2019). **Preferences for urban stream landscapes: Opportunities to promote unmanaged riparian vegetation**. *Urban Forestry & Urban Greening*, 38, 114-123.
- Howley, P., Hynes, S., & O'Donoghue, C., (2010). **The citizen versus consumer distinction: an exploration of individuals' preferences in contingent valuation studies**. *Ecological Economics*, 69 (7), 1524-1531.
- Hou, G., & Lu, G., (2018). **Semantic processing and emotional evaluation in the traffic sign understanding process: evidence from an event-related potential study**. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 59, 236-243.
- Kaplan, R., & Kaplan, S., (1989). **The experience of nature: A psychological perspective**. Cambridge university press.
- Kalivoda, O., Vojar, J., Skřivanová, Z., & Zahradník, D., (2014). **Consensus in landscape preference judgments: The effects of landscape visual aesthetic quality and respondents' characteristics**. *Journal of environmental management*, 137, 36-44.
- Keith, S.J., Larson, L.R., Shafer, C.S., Hallo, J.C., & Fernandez, M., (2018). **Greenway use and preferences in diverse urban communities: Implications for trail design and management**. *Landscape and Urban Planning*, 172, 47-59.
- Kowarik, I., (2019). **TGGGGG Bllt Brrli::: Eftiiii iii eeeeeeeeeee wwwveettBBBBlllllll llllll stood by integrating ecological, social and cultural approaches**. *Landscape and Urban Planning*, 184, 12-22.
- Kim, H.W., Kim, J.H., Li, W., Yang, P., & Cao, Y., (2017). **Exploring the impact of green space health on runoff reduction using NDVI**. *Urban Forestry & Urban Greening*, 28, 81-87.
- Jiang, B., Deal, B., Pan, H., Larsen, L., Hsieh, C.H., Chang, C.Y., & Sullivan, W.C., (2017). **Remotely-sensed imagery vs. eye-level photography: Evaluating associations among measurements of tree cover density**. *Landscape and urban planning*, 157, 270-281.
- López-Martínez, F., (2017). **Visual landscape preferences in Mediterranean areas and their socio-demographic influences**. *Ecological engineering*, 104, 205-215.
- Lynch, K., (1981). **Theory of good city**. MIT Press.
- Mina, L.I., Min, H., ZhongMing, N.I.U., & MingLei, R.A.O., (2013). **Deployment model for urban guide signs based on road network topology**. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 96, 1631-1639.
- Mitra, A., Lankford, S., (1999). **Research methods in park, recreation and leisure services** (No. 04; GV14. 5, M5.).
- Noh, Y., (2019). **Does converting abandoned railways to greenways impact neighboring housing prices?** *Landscape and urban planning*, 183, 157-166.
- Peterson, M.N., Thurmond, B., Mchale, M., Rodriguez, S., Bondell, H.D., & Cook, M., (2012). **Predicting native plant landscaping preferences in urban areas**. *Sustainable Cities and Society*, 5, 70-76.
- Poderoso, R.A., Peroni, N., & Hanazaki, N., (2017). **Gender influences in the perception and use of the landscape in a rural community of German immigrant descendants in Brazil**. *Journal of Ethnobiology*, 37 (4), 779-797.

- Qureshi, S., Haase, D., & Coles, R., (2014). **The theorized urban gradient (TUG) method: a conceptual framework for socio-ecological sampling in complex urban agglomerations.** *Ecological Indicators*, 36, 100-110.
- Rambonilaza, M., & Dachary-Bernard, J., (2007). **Land-use planning and public preferences: What can we learn from choice experiment method?** *Landscape and urban planning*, 83 (4), 318-326.
- Rossetti, T., Lobel, H., Rocco, V., & Hurtubia, R., (2019). **Explaining subjective perceptions of public spaces as a function of the built environment: A massive data approach.** *Landscape and urban planning*, 181, 169-178.
- Surová, D., & Pinto-Correia, T., (2016). **A comparison of preferences to land cover classes in the Mediterranean region of Alentejo, Southern Portugal.** *Land Use Policy*, 54, 355-365.
- Schouten, M.G., (2005). **Mirror of nature: The image of nature in historical perspective (only in Dutch).** Utrecht, the Netherlands: KNNV Uitgeverij.
- Taamneh, M., & Alkheder, S., (2018). **Traffic sign perception among Jordanian drivers: An evaluation study.** *Transport policy*, 66, 17-29.
- Yuan, L., Shin, K., & Managi, S., (2018). **Subjective well-being and environmental quality: the impact of air pollution and green coverage in China.** *Ecological economics*, 153, 124-138.
- Voulligny, É., Domon, G., & Ruiz, J., (2009). **An assessment of ordinary landscapes by an expert and by its residents: Landscape values in areas of intensive agricultural use.** *Land use policy*, 26 (4), 890-900.
- Zheng, B., Zhang, Y., & Chen, J., (2011). **Preference to home landscape: wildness or neatness?** *Landscape and Urban planning*, 99 (1), 1-8.
- Zhang, D., Huang, Q., He, C., Yin, D., & Liu, Z., (2019). **Planning urban landscape to maintain key ecosystem services in a rapidly urbanizing area: A scenario analysis in the Beijing-Tianjin-Hebei urban agglomeration, China.** *Ecological Indicators*, 96, 559-571.
- Zhou, T., Koomen, E., & van Leeuwen, E.S., (2018). **Changes in the landscape along the urban-rural gradient.** *Urban Forestry & Urban Greening*, 29, 131-141.