



ارزیابی عوامل مؤثر بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های پیاده‌محور

(مطالعه موردی: خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی اصفهان)**

سارا داوری^۱ ID، ابودر مجلسی کوپائی^۲ ID، زهرا فنایی^۳ ID

^۱ دانشجوی دکتری، گروه معماری، مرکز تحقیقات افق‌های نوین در معماری و شهرسازی، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، ایران. davari.sara@yahoo.com

^۲ (نویسنده مسئول) استادیار، گروه معماری، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، ایران. استادیار، گروه معماری، واحد شاهین‌شهر، آزاد اسلامی، شاهین‌شهر، ایران. majlesi@shaiu.ac.ir

^۳ استادیار، گروه هنر، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، ایران. z_fanaie@iaun.ac.ir

چکیده

توسعه اجتماعی فضاهای شهری با میزان استفاده و حضور انسان در فضا در ارتباط است؛ به همین منظور ارتقاء تعاملات اجتماعی از مهم‌ترین جلوه‌های فضاهای شهری موفق است که تنها به واسطه آن، ابعاد ناملموس حیات مدنی، امکان ظهور به‌دست می‌آورند. اما در عصر حاضر استفاده روزافزون از اتومبیل و سلطه تدریجی حرکت سواره بر پیاده باعث کاهش تمایل به حضور و مشارکت‌های اجتماعی در فضاهای شهری شده است. این موضوع ضمن پرداختن به اهمیت تعاملات اجتماعی در زندگی شهری، ضرورت بازگشت به مقوله پیاده‌مداری را مطرح می‌کند. با در نظر گرفتن اهمیت مسئله مطرح‌شده، پژوهش حاضر با هدف شناسایی و ارزیابی عوامل مؤثر بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های پیاده‌محور پایه‌ریزی شده است که به‌صورت مطالعه موردی در خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی اصفهان انجام گرفته است. این پژوهش از نوع کاربردی و روش تحقیق توصیفی-تحلیلی است؛ تلاش شده است با احصای معیارها و شاخص‌های مؤثر، میزان اهمیت هر یک با استفاده از نظر خبرگان مشخص شود. از این‌رو، ۲۲ معیار مؤثر بر ارتقاء تعاملات اجتماعی، ذیل سه مؤلفه کالبدی، اجتماعی و فعالیتی-عملکردی شناسایی شد. سپس با استفاده از فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP) و نرم‌افزار Expert Choice، به تعیین ضرایب اهمیت معیارها، زیرمعیارها و اولویت‌بندی آن‌ها اقدام شد. جامعه مورد پژوهش را کارشناسان تشکیل داده‌اند که در پاسخ‌گویی به سؤالات پرسش‌نامه به‌صورت تصادفی انتخاب شده‌اند. نتایج پژوهش حاکی از آن است که از میان معیارهای اصلی، معیار کالبدی با وزن ۰.۳۱ نسبت به بقیه معیارها از اهمیت بیشتری برخوردار است. در میان معیارهای فرعی، معیارهای تنوع بصری و نفوذپذیری از معیار اصلی کالبدی با وزن ۰.۲۹ بیشترین ضریب اهمیت را در فرآیند ارتقاء تعاملات اجتماعی از منظر متخصصین به خود اختصاص داده است.

اهداف پژوهش:

۱. شناسایی عوامل مؤثر بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های پیاده‌محور.
۲. ارزیابی و اولویت‌بندی عوامل مؤثر در ارتقاء تعاملات اجتماعی خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی.

سؤالات پژوهش:

۱. عوامل مؤثر بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های پیاده‌محور کدام است؟
۲. کدام عامل در ارتقاء تعاملات اجتماعی خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی از اهمیت بیشتری برخوردار است؟

** این مقاله برگرفته از رساله دکتری "سارا داوری" با عنوان "ارزیابی عملکرد گونه‌های هنر عمومی در فضای شهری پیاده‌محور با تأکید بر سرزندگی و ارتقاء حس تعلق به فضا (نمونه موردی: خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی اصفهان)" است که به راهنمایی دکتر "ابودر مجلسی کوپائی استاد راهنما" و مشاوره دکتر "زهرا فنایی استاد مشاور" در دانشگاه آزاد اسلامی "واحد" نجف‌آباد ارائه شده است.

اطلاعات مقاله

مقاله پژوهشی

شماره ۵۳

دوره ۲۱

صفحه ۲۱۷ الی ۲۳۹

تاریخ ارسال مقاله: ۱۴۰۰/۰۳/۱۸

تاریخ داوری: ۱۴۰۰/۰۵/۰۱

تاریخ صدور پذیرش: ۱۴۰۰/۰۷/۱۰

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۳/۰۱

کلمات کلیدی

تعاملات اجتماعی، فضای شهری، خیابان پیاده‌محور، خیابان چهارباغ عباسی اصفهان.

ارجاع به این مقاله

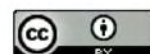
داوری، سارا، مجلسی کوپائی، ابودر، & فنایی، زهرا. (۱۴۰۳). ارزیابی عوامل مؤثر بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های پیاده‌محور (مطالعه موردی: خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی اصفهان). مطالعات هنر اسلامی، ۲۱(۵۳)، ۲۱۷-۲۳۹.



[dori.net/dor/20.1001.1.*
***** ***/](https://doi.org/10.22034/IAS.20.21.3-0932.1718)



[dx.doi.org/10.22034/IAS
.20.21.3-0932.1718](https://dx.doi.org/10.22034/IAS.20.21.3-0932.1718)



مقدمه

تعامل اجتماعی پایه‌ای‌ترین عنصر سازنده زندگی اجتماعی است که ویژگی‌های جامعه خویش را تعیین می‌کند و انسان‌ها برای رفع نیازهای متقابل خود به یکدیگر، به تعامل اجتماعی روی می‌آورند (کلمن، ۱۳۹۰). برقراری ارتباطات و تعاملات اجتماعی در فضای شهری یکی از نخستین گام‌های درک خوشایندی فضا از سوی شهروندان است. در قلمروهای عمومی شهری الگوهای تعامل اجتماعی و قابلیت‌های فضا دارای اهمیت ویژه‌ای می‌باشند، دلیل اصلی این مسئله این است که میان تعامل اجتماعی و دلبستگی مردم به محیط‌های اجتماعی برای حضور، رابطه تکانتنگ وجود دارد (لنگ، ۱۳۸۶). فرآیند ارتقاء تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری با ارتباطات اجتماعی درون آن فضا در ارتباط است و از اهمیت بسیاری در رشد اجتماعی این فضاها برخوردار است. به گفته الدنبرگ^۱ جامعه‌شناس آمریکایی مردم برای پناه‌بردن خارج از محیط‌های تکراری و یک‌نواخت خانه و محل کار و تحصیل، نیازمند فضاهایی برای دیدار و مراد با دوستان، همسایگان، همکاران و حتی غریبه‌ها هستند، که افراد می‌توانند با حضور در فضاهای شهری، خواسته‌ها و فعالیت‌های مورد نیازشان را برآورده سازند (حقیقی بروجنی و همکاران، ۱۳۹۴: ۳۴)؛ بنابراین فضای شهری «تنها یک مفهوم کالبدی نیست بلکه کنش «تعاملات شهروندی» و «فعالیت‌های شهری» را نیز دربر می‌گیرد. یعنی کالبدی از شهر را مجبور می‌کند که مکان برقراری فعالیت‌های شهری یا عرصه بروز تعاملات اجتماعی باشد» (قلمبر دزفولی و تقی‌زاده، ۱۳۹۲: ۱۶).

فضای شهری مکانی برای بروز زندگی اجتماعی است که براساس پایه‌های فکری خردگرایانه، مشارکت مدنی آحاد جامعه، رفتارهای جمعی و ارزش‌های انسانی شکل می‌گیرد. این تعامل اجتماعی و مشارکت مردمی را می‌توان عنصر اصلی و اساسی محتوای فضای شهری برشمرد که روابط انسانی و فعالیت‌های شهری را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد. مسئله ارتقاء تعاملات اجتماعی در فضای شهری با افزایش فرصت‌های تعامل در ارتباطات فردی و گروهی مطرح می‌شود؛ دلیل اصلی این موضوع ارتباط نزدیکی است که تعامل اجتماعی با فعالیت‌ها و عملکردهای فضاهای شهری دارد. اما به‌دنبال رشد فزاینده شهرنشینی و گسترش استفاده از وسایل نقلیه، شاهد انبوهی از فضاهای سرد و بی‌روح هستیم که تأثیرات نامطلوبی بر روح و روان شهروندان به‌عنوان استفاده‌کنندگان از این فضاها گذاشته است به‌طوری‌که تنها برای برطرف ساختن نیازهای ضروری خود در آن حضور پیدا می‌کنند، و شهروند پیاده جایگاه و اولویت خود در فضاهای شهری را از دست داده است. این معضل علاوه بر تنزل کیفیت زندگی شهری، کاهش روابط و تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری را روشن‌تر می‌سازد. به بیان دیگر، «تاریخ شهرهای قرن بیستم را می‌توان بعضاً تلاشی دانست برای میدان دادن به اتومبیل که در آن شهرهای کهن را زیرورو کردند و شهرهای نوین را براساس دسترسی به اتومبیل ساختند» (معینی، ۱۳۹۰: ۳) در همین راستا، پس از انتقادهای فراوان به صنعتی‌شدن و ماشینی‌شدن زندگی در شهرها، «در دوران معاصر، برای بازگرداندن کیفیت‌های شهری به شهروندان و باز پس گرفتن استیلای شهر از ماشین

۱. Ray Oldenburg

و اعطای آن به صاحبان اصلی آن‌ها (یعنی شهروندان)، جنبش‌ها و دیدگاه‌های جدیدی از جمله «شهرسازی شهروندگرا» و «شهرسازی پیاده مدار» ظهور یافته است» (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹: ۵۶).

موضوعی که از نظر بسیاری از برنامه‌ریزان و جامعه‌شناسان شهری در افزایش حضور و ارتقاء تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری مؤثر واقع خواهد شد. در حال حاضر، برنامه‌های توسعه شهری در ایران نیز در گسستی عمیق با سنت گذشته خود، خودرومدار و بر مبنای تسهیل هرچه بیشتر حرکت سواره بوده و آنچنان که باید به موضوع کیفیت روابط و تعاملات اجتماعی توجه نشده است (راستبین و همکاران، ۱۳۹۱). در بسیاری از شهرهای کشورمان، مردم تنها به فضاهای شهری به‌عنوان مسیری برای گذر می‌نگرند؛ درواقع این فضاها به‌جای آنکه مردم را به مکث و حضور و برقراری مراودات اجتماعی دعوت کنند، آن‌ها را به فرار تشویق می‌کنند و دیگر تجربه برخورد با دیگران، حس تعلق به جامعه، دیدارهای چهره به چهره، تعاملات اجتماعی و تجربه دیدن و دیده‌شدن به‌عنوان مهم‌ترین نیازهای انسان به درستی اتفاق نمی‌افتد (شیخی و همکاران، ۱۳۹۶: ۸۴). این مسئله تداوم حیات سالم شهری در شهرها را به خطر انداخته است. این فقدان ارتباط علاوه بر تأثیر مخرب فردی، مشکلات اجتماعی نظیر کاهش حس سرزندگی، افزایش جرم خیزی، کاهش اعتماد اجتماعی، کاهش سرمایه اجتماعی را باعث می‌شود و در درازمدت منجر به نارضایتی مردم می‌گردد. بنابراین شناسایی عواملی که در ارتقاء تعاملات اجتماعی در راستای افزایش تمایل برای حضور در فضاهای شهری پیاده‌محور اثرگذار هستند، بیش از پیش ضرورت یافته است. این موضوع نه‌تنها در حوزه شهرسازی و معماری بلکه ازجمله موضوعات مهم در حوزه علوم اجتماعی معاصر نیز محسوب می‌شود که به‌دلیل پیوندهای اجتماعی، تعامل و ارتباط انسان با محیط پیرامونش از اهمیت بالایی برخوردار است.

با تأکید بر این نکته که خیابان تنها کالبدی برای استفاده عمومی نیست بلکه تجلی حیات در جامعه شهری است، پیاده‌راه تاریخی چهارباغ عباسی اصفهان به‌عنوان نمونه مطالعاتی پژوهش حاضر انتخاب شده است و نمی‌توان نسبت به تغییر و تحولاتی که در آن در حال وقوع است بی‌اعتنا بود. اگرچه پیاده‌راه شدن این خیابان را می‌توان به‌عنوان یک راه‌حل مناسب در تداوم حضور مردم ذکر کرد اما این راه‌حل به‌تنهایی نمی‌تواند تعاملات اجتماعی در این خیابان را بهبود بخشد. بنابراین پژوهش حاضر بر آن است تا با شناسایی و ارزیابی عوامل مؤثر بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های پیاده‌محور، گام تأثیرگذاری در کاهش سطح فضاهای خسته‌کننده و افزایش مشارکت و ارتباطات اجتماعی مردم بردارد. در نتیجه، این پژوهش ضمن پرداختن به ادبیات موضوع، عواملی که در ارتقاء تعاملات اجتماعی اثرگذار هستند را با سه مؤلفه کالبدی، اجتماعی، فعالیتی-عملکردی به روش سلسله‌مراتبی (AHP) ارزیابی کرده است. در این راه با بهره‌گیری از نظرات کارشناسان و متخصصان، وزندهی و اولویت‌بندی معیارها و زیر معیارها در نرم‌افزار Expert Choice انجام شد. این مقدمه توجیهی برای پاسخ به این پرسش خواهد بود که عوامل مؤثر بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های پیاده‌محور کدام است؟ و کدام عامل در ارتقاء تعاملات اجتماعی خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی از اهمیت بیشتری برخوردار است؟

به‌طور مشخص موضوع ارتقاء تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری پیاده‌محور با افت کیفیت این فضاها بر اثر سلطه ماشین و عدم تمایل مردم برای حضور مطرح شد. بر همین اساس، قبل از ورود به مباحث نظری به‌منظور تدقیق موضوع و تدوین چارچوب نظری در هر پژوهشی بایستی پژوهش‌های انجام‌شده، زمینه‌های تجربی و نتایج به‌دست آمده به‌عنوان پیشینه مورد مذاقه قرار گیرد. این قسمت با توجه به موضوع پژوهش با مرور بر پژوهش‌های صورت‌گرفته و بیان و رفع خلاءها و کمبودهای علمی، در تلاش است تا پژوهش را در راه رسیدن به ایده‌ای نو یاری رساند. اکثر تحقیقاتی که در پیشینه پژوهش به آن‌ها اشاره شده است. از این نظر که یکی از کلید واژه‌های این پژوهش را مورد بررسی قرار داده‌اند، با پژوهش حاضر مشابه هستند. تیبالدز در کتاب خود با نام «شهرهای انسان‌محور»، تنوع و نفوذپذیری را از کیفیت‌های مهم برای رسیدن به سرزندگی در مسیرهای پیاده شهری بیان می‌کند که در ارتباطات و تعاملات اجتماعی افراد بسیار اثرگذار است و از طریق ارتباط بصری بین مسیر و بدنه شکل می‌گیرد. از نظر او، محور پیاده باید تا حد امکان بدون اختلاف سطح و مانع باشد و فعالیت‌های متنوع را با ایجاد تمایزات بصری، به هم متصل کند و وحدت و پیوستگی مسیر را القاء نماید (تیبالدز، ۱۳۸۳: ۱۴۰). گل (۱۳۸۷) که مطالعات خود را بیشتر بر روی تعامل اجتماعی و مسائل جامعه‌شناسی و روانشناسی در فضاهای عمومی شهری متمرکز نموده است، مخالف جداسازی کامل فضاهای آمد و شد سواره و پیاده است، اما شهر با آمد و شد آرام را شهر زنده‌ای معرفی می‌کند که افراد تمایل بیشتری برای حضور در آن را دارند. او در کتاب خود با عنوان «زندگی در فضای میان ساختمان‌ها»، به پژوهش و مطالعه بر روی فضاهای عمومی و جمعی پرداخته است. او در این کتاب به فعالیت‌های روزمره در محیط انسان ساخت اشاره می‌کند و فضایی را سرزنده می‌داند که امکان عبور و مرور آهسته و فعالیت پیاده فراهم باشد. گل بر آن است که از طریق طراحی محیط کالبدی می‌توان بر تعداد وقایع و مردمی که از فضای عمومی استفاده می‌کنند. نتیجه تحقیقات وی بیانگر این موضوع است که فضایی موفق است که فعالیت‌های اجتماعی در آن در جریان باشد. جیکوبز در کتاب «مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی» (۱۳۸۸)، بر نقش فضاهای عمومی شهری در ایجاد تعاملات اجتماعی تأکید می‌کند. به باور او فضاهای شهری چون خیابان‌ها و پیاده‌راه‌ها فضاهایی از یک شهر هستند که در ذهن انسان بیشتر باقی می‌مانند. بهزادفر و طهماسبی (۱۳۹۲)، در مقاله‌ای با عنوان «شناسایی و ارزیابی مؤلفه‌های تأثیرگذار بر تعاملات اجتماعی، تحکیم و توسعه روابط شهروندی در خیابان‌های شهری: نمونه مورد مطالعه سندج»، در پی افزایش تعاملات اجتماعی و همبستگی انسان‌ها در فضاهای شهری هستند. در این پژوهش اثبات شد مؤلفه‌های فردی تأثیر مستقیم بر تعاملات اجتماعی دارند همچنین نتایج نشان می‌دهد که نمی‌توان از نقش و قابلیت‌های مؤلفه‌های کالبدی در ارتقای تعاملات اجتماعی نیز غافل شد. خاک زند و بقالیان (۱۳۹۴)، در مقاله‌ای با عنوان «بررسی عوامل مؤثر بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در فضاهای باز و نیمه‌باز مجتمع‌های مسکونی (نمونه موردی: مجتمع مسکونی منطقه ۲۲)»، تعاملات اجتماعی را از ضروری‌ترین نیازهای اجتماعی انسان معرفی می‌کنند که نادیده گرفتن آن زندگی فردی و اجتماعی ساکنان را با مشکلات اساسی مواجه می‌کند. منصور و جهان‌بخش (۱۳۹۴)، در مقاله‌ای با عنوان «سنجش مؤلفه‌های مؤثر بر ارتقای تعاملات اجتماعی و اجتماع‌پذیری در فضای شهری (مطالعه موردی: خیابان مدرس کرمانشاه)، تعاملات

اجتماعی و اجتماع‌پذیری در فضای شهری را از اولین گام‌های درک فضا معرفی می‌کنند که در خوانایی شهر اهمیت بسیار دارد. در این پژوهش از تکنیک SOWT و فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP) استفاده شده است که نتایج این پژوهش نشان می‌دهد مؤلفه‌های پیاده راه، ارتباط غیرکلامی و تعامل فضا و مکان؛ مؤلفه‌های مؤثر بر ارتقای تعاملات اجتماعی و اجتماع‌پذیری در فضای شهری هستند.

با بررسی ادبیات نظری در ارتباط با موضوع مشخص گردید که نظریه‌ها، دیدگاه‌ها و پژوهش‌های بسیاری به موضوع تعاملات اجتماعی و اهمیت آن در فضاهای شهری تأکید داشته‌اند. اما چارچوبی که موضوع پژوهش پیش رو را با اهمیت می‌سازد، کمی‌سازی عواملی است که باعث ارتقاء تعاملات اجتماعی در فضاهای پیاده‌محور شهری است موضوعی که در بیشتر پژوهش‌های انجام شده به صورت کیفی مورد بررسی قرار گرفته‌اند. پژوهش حاضر با آگاهی از این موضوع و با مراجعه به کارشناسان و متخصصان در تلاش است تا این عوامل را شناسایی و ارزیابی کرده و برای بهبود کیفیت اجتماعی این فضاها در اختیار طراحان شهری قرار دهد.

۱. تعاملات اجتماعی

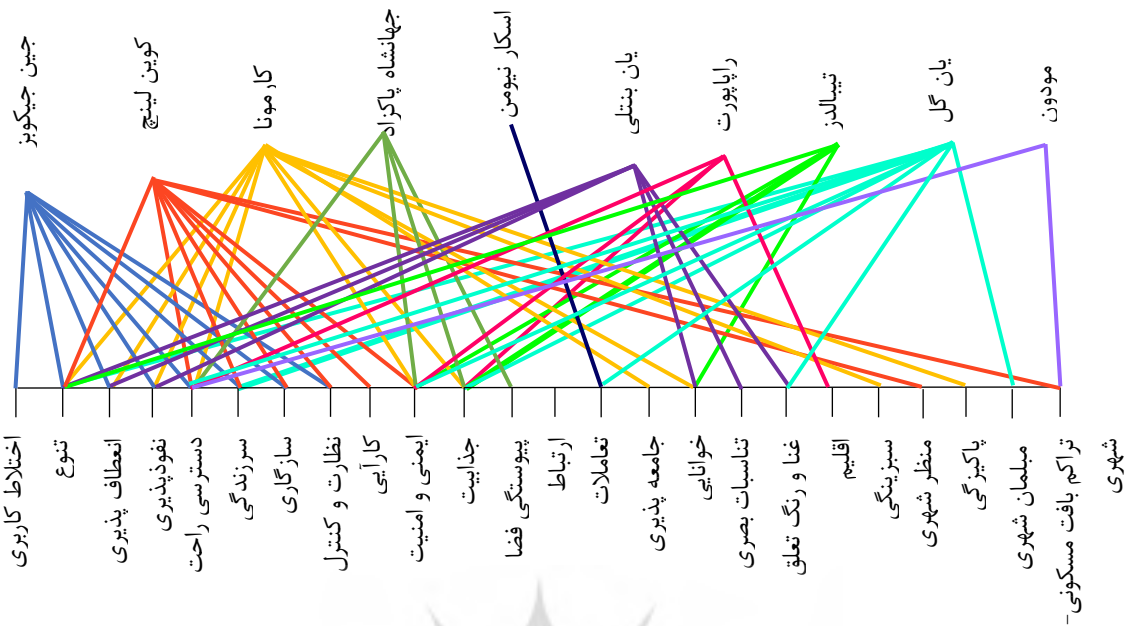
انسان در نظامی اجتماعی زندگی می‌کند، نظام اجتماعی شامل مجموعه‌ای از افراد است که مستقیم یا غیرمستقیم، به منظوری خاص با هم رابطه منظم اجتماعی دارند. «براساس هرم مازلو، انسان‌ها نیازمند برقراری روابط اجتماعی‌اند. مازلو این نیاز را ناشی از نیاز جسمی، نیاز به ایمنی و اطمینان، نیاز به روابط اجتماعی، نیاز به احترام و منزلت و تأیید و تشویق می‌داند» (گیدنز، ۱۳۷۳: ۱۰۹). اجتماع دربرگیرنده افراد با سطح فکری و فرهنگی متفاوت است. هیچ اجتماعی یافت نمی‌شود که افراد آن صد در صد هم دل، هم عقیده و هم فکر باشند. خواه این جامعه بسیار بزرگ باشد خواه از یک خانواده دو نفری تشکیل شود. اینجاست که تعامل اجتماعی پیش می‌آید؛ یعنی احترام متقابل به خواسته‌ها، ایده‌ها، نگرش‌ها و عقاید افراد آن جامعه؛ یعنی علی‌رغم آنکه افراد جامعه با او هم عقیده نیستند ولی به آن‌ها احترام می‌گذارند» (تبریزی و همکاران، ۱۳۹۳: ۲۶۴)؛ بنابراین تعامل اجتماعی یعنی بین دو نفر یا بیشتر رابطه‌ای شکل گیرد که منجر به واکنشی شناخته شده برای هر دو طرف باشد. همچنین هرگاه عملی از شخصی سر زند که با پاسخ از سوی فرد دیگر همراه باشد اصطلاحاً به این عمل تعامل یا کنش اجتماعی گفته می‌شود. درواقع هر توالی پویا از فعالیت‌های اجتماعی بین افراد که کنش‌ها و واکنش‌هایی از سمت متقابل را نیازمند است تعامل اجتماعی گویند. روابط بدون معنا جزء این تعاریف محسوب نمی‌شود.

۲. جایگاه تعاملات اجتماعی در فضای شهری

ساده‌ترین عنصر زندگی مشترک انسانی، کنش اجتماعی است. افراد به برقراری رابطه اجتماعی نیاز ذاتی دارند و به همین دلیل موقعیت‌هایی فراهم می‌آورند تا بتوانند رابطه اجتماعی را تجربه کنند. وقوع روابط اجتماعی نیاز به یک مکان و فضای تعریف شده دارد؛ فضایی که بتواند مجموعه‌ای از روابط اجتماعی و فرهنگی را میان گروه‌های خاص و مکان خاص دارد برقرار نماید (۱۶۲: Talebi, ۲۰۰۴). این فضا به‌عنوان فضای عمومی شهری شناخته می‌شود که

مکان شکل‌گیری زندگی اجتماعی افراد جامعه است. مردم به‌طور طبیعی اهل تعامل و معاشرت با یکدیگر هستند که بهترین فضا برای برطرف کردن این نیاز، فضاهای شهری است. «مفهوم تعامل اجتماعی به‌عنوان عنصر پایدار فضای شهری معطوف به مجموعه پویاها، گرایش‌ها و نگرش‌هایی است که بر پایه عقلانیت جمع، باورهای مردم‌سالاری، خودباوری، خردگرایی و قانون‌گرایی است» (نعیمی نظم‌آباد و همکاران، ۱۳۹۳: ۱۳۸). تعاملات اجتماعی در کامل‌ترین تعریف خود، در فضاهای شهری به منصفه ظهور می‌رسند، از این‌رو می‌توان فضای شهری را مکان ظهور تعامل اجتماعی قلمداد نمود و این‌چنین است که فضای شهری علاوه بر تأثیر پذیرفتن در شکل‌گیری خود از تعاملات اجتماعی، به آن شکل می‌دهد و از این‌روست که فضای شهری به واسطه محتوی شکل‌دهنده خود، مرکز بنیادین پایداری ارزش‌های مردمی است که به بیان قدرت خویش می‌پردازد و آن را در فضا متبلور می‌سازد (ستارزاده و همکاران، ۱۳۸۷: ۱۸۱). در نتیجه می‌توان حضور انسان‌ها و برقراری تعاملات اجتماعی را از مهم‌ترین جلوه‌های فضاهای شهری موفق معرفی کرد.

جین جیکوبز، نقش فضاهای شهری در شکل‌گیری تعاملات اجتماعی را بسیار مهم عنوان می‌کند. به باور او خیابان‌ها و پیاده‌روهای یک شهر بیشترین تأثیر را بر روی ذهن انسان دارد. به همین دلیل سرزندگی خیابان‌ها و پیاده‌روهای شهری را در جلب مردم برای حضور عاملی مهم معرفی می‌کند. از نظر او برای سرزنده نگه‌داشتن خیابان باید تعداد خاصی عابر، در پیاده‌روهای آن حضور داشته باشد، ضمن اینکه تراکم بالا را به‌تنهایی برای سرزندگی کافی نمی‌داند (کاشانی‌جو، ۱۳۸۹: ۹۹). درواقع، او عملکرد خوب خیابان‌ها را در سرزندگی و ایجاد احساس همبستگی بین عابران مطرح می‌کند. وایت به حضور مدنی مردم و تعاملات اجتماعی میان آن‌ها در فضاهای عمومی با کیفیت اشاره می‌کند و خود را مسئول خلق مکان‌ها و فضاهایی می‌داند که مشارکت و تعاملات اجتماعی را تسهیل کند. او بر این باور است که مردم نظر خود را با پاهایشان بیان می‌کنند، اگر در آن فضا احساس راحتی نکنند و دسترسی به آن فضا سخت باشد آن فضا را کنار می‌گذارند. لنارد دو عامل کالبد و پیش‌بینی و خلق رویدادهای اجتماعی را از عوامل تأثیرگذار در حضور و تعامل اجتماعی افراد در فضاهای شهری معرفی می‌کند که حس تعلق به مکان را نیز شکل می‌دهد. یان گل در تحقیقاتی که به بررسی حیات اجتماعی در عرصه‌های عمومی پرداخته است اعتقاد بر این دارد که فضای کالبدی مردم، فعالیت‌ها و اتفاقات جزء یکی از کیفیت‌های عرصه‌های عمومی محسوب می‌شود (Gehl, ۱۹۹۶: ۱۵). وی بیان می‌کند که با طراحی مناسب برای فضاها می‌توان بر تعداد افرادی که از فضا استفاده می‌کنند و مدت‌زمان حضور آن‌ها تأثیر گذاشت. از نظر کار، فضاهای عمومی فضایی برای تعاملات اجتماعی و مکانی برای مشارکت فعال و اجتماعی با دیگران است. از نظر او کارکرد و طراحی فضاهای شهری بایستی معنادار، دموکراتیک و پاسخ‌گوی نیازهای استفاده‌کنندگان باشد و راحتی، آسودگی، مشارکت غیرفعال با محیط، مشارکت فعال و اکتشاف که از نیازهای اساسی مردم در فضاهای شهری است، پاسخ دهد (Carr, ۱۹۹۲). نمودار شماره ۱ به مجموعه‌ای از مهم‌ترین شاخص‌های اثرگذار بر تعاملات اجتماعی که در کیفیت ارتباطات اجتماعی در فضای شهری مؤثر واقع می‌شوند، اشاره دارد.



نمودار ۱. شاخص‌های اثرگذار بر تعاملات اجتماعی از دیدگاه صاحب‌نظران

۳. فضای شهری

یکی از مهم‌ترین عرصه‌های تجلی هویت، فرهنگ و تمدن بشری، فضای شهری است که حضور در این فضا به‌عنوان فضای اجتماعی یکی از نیازهای اساسی در زندگی جوامع امروزی برای تبادل افکار، اندیشه‌ها و اطلاعات محسوب می‌شود. فضای شهری صحنه زندگی عمومی و اجتماعی است، فضایی است که دسترسی عموم به آن آزاد و بدون محدودیت و کنترل است (Carmona, ۲۰۱۰). «بنابر گفته ارسطو شهر از انواع انسان‌ها ترکیب یافته است. انسان موجودی است اجتماعی که نمی‌تواند به دور از اجتماع و محیط زندگی کند و همیشه سعی دارد با افراد و اشیایی که به‌نوعی آن‌ها را نزدیک به خود می‌بیند، ارتباط برقرار کند و این امر در واقع نیازی است درونی. نیازهای انسان پاسخ خود را در فضا پیدا می‌کنند و محل پاسخ‌گویی به نیازهای اجتماعی فرد، فضای شهری است» (ماجدی و همکاران، ۱۳۹۰، ۲۸۳). لیپتون (۲۰۰۳) فضاهای شهری را اتاق زندگی در هوای آزاد و کانون گذران اوقات فراغت، تفریح و گردش خارج از محیط خانه‌های مسکونی معرفی می‌کند؛ بنابراین، فضای شهری فضایی است که در آن با غریبه‌ها سهیم هستیم، مردمی که از اقوام، دوستان یا همکار ما نیستند. فضایی است برای سیاست، مذهب، داد و ستد و ورزش. فضایی است برای همزیستی مسالمت‌آمیز و برخورهای غیرشخصی (صالحی، ۱۳۸۸: ۸۹). فضایی است که ماهیت زندگی شهروندانش را به تصویر می‌کشد و تعامل و تقابل اجتماعی در آن انجام می‌گیرد. فضایی عمومی است که متعلق به تمامی افراد جامعه می‌باشد که با میل و رغبت خویش وارد آن شده و از آن استفاده می‌نمایند. فضایی است که در آن نه سن و سال افراد مهم می‌باشد و نه جنسیت، نژاد، مرتبه شغلی و معلولیت، بلکه این فضا صحنه بروز فعالیت‌های اجتماعی است تا زمینه‌ای را برای توسعه پایدار اجتماعی در جوامع شهری فراهم کند. در دهه‌های اخیر نیز، فضاهای

شهری کانون توجه جامعه‌شناسان، جغرافی دانان، دانشمندان علوم سیاسی و طراحان شهری با هدف حرکت به سوی محیط سالم شهری تبدیل شده است.

جدول ۱. مفهوم فضای شهری از دیدگاه نظریه‌پردازان شهرسازی

نظریه پرداز	مفهوم فضای شهری
پاکزاد	فضاهای عمومی آن دسته از فضاها می‌باشند که عموم شهروندان بدون نیاز به کنترل ورود و حضور در آن را دارند. فضاهایی چون خیابان‌ها، پارک‌ها، میادین، بازارها، مساجد و غیره (۱۳۸۹: ۷۷).
والسر	فضاهای عمومی، فضاهایی هستند که ما با غریبه‌ها شریک می‌شویم، مردمی که اقوام یا دوستان یا همکاران ما نیستند. شخصیت فضای عمومی، زندگی ما، فرهنگ شهر و زندگی روزمره ما را نشان داده و تنظیم می‌کند (پاکزاد، ۱۳۸۹: ۷۸).
تیبالدز	تمامی بخش‌های بافت شهری که عموم به آن دسترسی فیزیکی دارند، از میدان، خیابان و پارک یک شهر تا نمای بناهایی که آن‌ها را تعریف و محدود می‌کنند، جزو فضاهای عمومی شهر محسوب می‌شوند (پاکزاد، ۱۳۸۹: ۷۸).
جان لنگ	عرصه بیرونی دربردارنده هر چیزی است که از نظر مکانی و در جای خود در معرض دید عموم قرار دارد. این مسئله بر این امر تأکید دارد که عرصه عمومی دربرگیرنده تمامی مکان‌هایی است که هر کسی به آن دسترسی می‌تواند داشته باشد.
منش	فضای عمومی جایی است که افراد همان‌طور که درگیر موضوعات عمومی‌اند، می‌بینند و توسط دیگران دیده می‌شوند. بنابراین، این مکان، فضای جلسات سالن شهری، مجلس قانون‌گذاری، یا هر مکان دیگری که کسب‌وکار و کارهای عمومی در آن انجام می‌گیرد، است (Mensch, ۲۰۰۷: ۳۱).
مدنی‌پور	فضای شهری فضایی است که توسط افراد یا سازمان‌های خصوصی کنترل نمی‌شود، از این‌رو بر روی عموم مردم باز است. این فضا با امکان اجازه‌دادن به گروه‌های مختلف مردم، بدون در نظر گرفتن طبقه، قومیت، جنسیت و سنشان، به هم متصل می‌شوند (Madanipour, ۱۹۹۶: ۱۴۵).

باتوجه به تعاریف ارائه شده در ارتباط با مفهوم فضای شهری، خیابان به‌عنوان مهم‌ترین گونه فضای شهری، فضایی زنده، مهیج و پرتحرک یا به تعبیری مهم‌ترین فضای عمومی یک شهر است (Cowan, ۲۰۰۵: ۱۵۶). خیابان، محل ظهور عرصه اجتماعی زندگی شهری است و در طول تاریخ هیچ نوع فضایی نقشی بهتر از خیابان در سازمان‌دهی، شکل و ساختار شهرها ایفا نکرده است. جیکوبز درباره اهمیت خیابان‌ها می‌گوید: خیابان مهم‌ترین ابزاری است که با آن تصویر یک شهر شکل می‌گیرد. چنانچه شهر خیابان‌های جذاب و زیبا داشته باشد تصویر ما هم از آن شهر به همین صورت خواهد بود، در غیر این صورت، شهر کسل‌کننده و ملال‌آور می‌باشد (Jacobs, ۲۰۱۶: ۳۹). الکساندر نیز درباره اهمیت خیابان می‌گوید که خیابان‌ها فقط یک فضا برای عبور و مرور نمی‌باشند بلکه فضایی برای ماندن و مکث کردن و برقراری ارتباطات اجتماعی هستند (Alexander, ۱۹۷۷: ۵۹۰). گاتمن (Gutman, ۱۹۷۸) توضیحات گسترده‌ای درباره خیابان ارائه می‌دهد، وی خصوصیات خیابان را این‌گونه بیان می‌دارد:

۱- خیابان یک نهاد اجتماعی است و طراحی آن منعکس‌کننده برخی از انگیزه‌های اجتماعی و فرهنگی است.
۲- برقرارکننده ارتباط بین ساختمان‌ها با یکدیگر و همچنین ارتباط بین انسان‌ها را فراهم می‌کند و تعاملات اجتماعی را آسان می‌نماید.

۳- در دسترس و عمومی است، هرچند ممکن است تعدادی خیابان خصوصی نیز وجود داشته باشد.

۴- دارای دو قسمت است، یکی برای حرکت مردم و دیگری برای وسایل نقلیه.

۵- اگرچه یک ارتباط‌دهنده می‌باشد اما گاهی باعث محدودکردن یک فضا نیز می‌شود.

در یک کلام خیابان به‌عنوان یک فضای شهری، بستر حیات مدنی جامعه است (طیبیان، ۱۳۷۹).

۴. مفهوم پیاده‌مداری

نقش فضاهای شهری در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر اهمیت بسیاری دارند. در این میان، پیاده‌راه‌ها معابری دارای نقش اجتماعی عمده هستند که می‌توانند شور و سرزندگی را به فضاهای شهری آورند و مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند. پیاده‌راه، نوعی فضای شهری محسوب می‌گردد که حرکت پیاده در آن در اولویت بوده و حرکت سواره در تمام یا بخشی از ساعات شبانه‌روز حذف می‌گردد. پیاده راه علاوه بر تأمین دسترسی، فضایی سرزنده، امن و راحت برای حضور گروه‌های مختلف اجتماعی، برقراری تعاملات اجتماعی و انجام فعالیت‌های اختیاری ایجاد می‌نماید که در آن کاربری‌های متنوع قرار دارند (کاشانی جو، ۱۳۸۹: ۱۲). در نتیجه، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران در فضاهای پیاده بسیار زیاد است.

۵. خیابان پیاده‌محور

نخستین اقدام در جهت تفکیک حرکت سواره از پیاده در دنیا، در سال ۱۸۵۸ توسط شهرساز و معمار آمریکایی به‌نام «فردریک لاولمستد» صورت گرفت و حضور در طبیعت بکر و دیدن مناظر طبیعی را برای کاهش فشارهای روانی زندگی روزانه شهروندان مطرح کرد؛ الگویی که به سایر شهرهای کهن تسری یافت و جداسازی حرکات پیاده و سواره در بافت کهن شهر اساس برنامه‌ریزی حمل و نقل سطحی شد (حبیبی و همکاران، ۱۳۹۰: ۵۵). با اختراع اتومبیل و تولید روزافزون آن، چهره شهرها و نوع زندگی مردم دچار تغییرات شد. فضای شهری که تا آن زمان بر مبنای مقیاس انسانی و باتوجه‌به حرکت عابر پیاده و ادراک او از محیط تعریف می‌شدند، پس از آن متناسب با مقیاس خودرو طراحی شدند. به مرور، انسان به‌عنوان کاربر اصلی فضاهای شهری فراموش شد و نیازهای او به آرامش و امنیت در شهر نادیده گرفته شد (رنجبر و رییس اسماعیلی، ۱۳۸۹: ۸۴).

در دهه‌های اخیر به‌دلیل افزایش آلاینده‌ها و آلودگی هوای ناشی از مصرف بیش از اندازه سوخت‌های فسیلی و اهمیت یافتن زندگی اجتماعی انسان‌ها، برنامه‌ریزی‌هایی در راستای کاهش استفاده از اتومبیل و افزایش فضاهای پیاده محور و سرزنده صورت گرفت. از آنجایی که انسان پیاده توانایی توقف، مکث، تغییر جهت و برقراری ارتباط با دیگران را

دارد، خیابان پیاده‌مدار توانایی این امر را دارد که از خودرو محوری بکاهد و فضاهای جدیدی را برای فعالیت‌های فرهنگی شهروندان و گذران زندگی شهری و برقراری تعاملات اجتماعی فراهم سازد؛ که این امر خود مستلزم توجه به فضا و بهره‌مندی از عوامل و پدیده‌هایی است که در دعوت مردم برای حضور نقش به‌سزایی را ایفا می‌کنند. به عقیده فرون، اتومبیل، انسان پیاده را در فضای پیاده‌روی محدود و باریک (که به‌طور دائم باریک‌تر می‌شود) منزوی می‌سازد و فرصت‌های ارتباط متقابل اجتماعی و برخورداری از لذت‌های بصری را از انسان می‌گیرد (۳: Fruin, ۱۹۷۱). پس از انتقادهای فراوان به صنعتی‌شدن و ماشینی‌شدن زندگی در شهرها و فضاهای شهری، مفهوم انسان‌مداری و پیاده‌محوری در فضاهای شهری اهمیت فراوانی یافت. تبدیل خیابان به پیاده‌راه آن را تبدیل به یک اتاق نشیمن بیرونی برای کل افراد جامعه به‌عنوان یک خانواده می‌کند و موجب تقویت ارتباطات و حس نزدیکی میان افراد می‌شود (پاکزاد، ۱۳۹۰: ۲۷۷). شهروندان پیاده‌راه را به‌خاطر امنیت، آرامش فضاهای آن و عدم وجود آلودگی و خودرو دوست دارند و آن را مکانی برای ایجاد ملاقات و دادوستد می‌دانند (پاکزاد، ۱۳۹۰: ۲۷۵)؛ بنابراین مهم‌ترین هدف از پیاده‌محور شدن خیابان‌ها را می‌توان علاوه بر بهبود ترافیک، افزایش ارتباطات و تعاملات اجتماعی میان شهروندان بیان کرد.

۶. رویکرد نظری پژوهش

برای شناسایی عواملی که در ارتقای تعاملات اجتماعی در خیابان‌های پیاده‌محور اثرگذار واقع می‌شوند، بایستی ابعاد مؤثر در شکل‌گیری آن‌ها به‌درستی شناخته شود. نظریه‌پردازان بسیاری درباره فضاهای شهری و ارتباطات و تعاملات اجتماعی شکل‌گرفته درون آن‌ها به بررسی محتوی و یا زمینه توجهات آن پرداخته‌اند؛ اما برحسب گرایش و یا سبک کار خود اغلب یک یا چند مورد را پررنگ‌تر از بقیه موارد تحلیل و بررسی کرده‌اند. به‌طور مثال، تیبالدز ابعاد کالبدی را با بیان تنوع و نفوذپذیری معرفی می‌کند، همچنین راب کریر به مسائل کالبدی، یان گل فعالیت و رفتارهای اجتماعی، لینچ، ابعاد بصری، ادراکی-معنایی و روان‌شناختی را در مطالعات خود بیشتر مورد بررسی قرار داده‌اند. در نتیجه، با بررسی مجموع دیدگاه‌های نظریه‌پردازان و مطالعات میدانی و کتابخانه‌ای انجام شده، ابعاد، مؤلفه‌ها و معیارهای ارزیابی موضوع پژوهش بررسی و با یکدیگر تطبیق داده شدند تا براساس اشتراکات به‌دست‌آمده مجموع معیارها و زیرمعیارهای پژوهش شکل گیرد. در همین راستا، جدول شماره ۲ به مجموع مؤلفه‌ها و شاخص‌های مورد بررسی در این پژوهش پرداخته است که در سه بُعد کالبدی، اجتماعی و فعالیتی-عملکردی قرار می‌گیرند.

جدول ۲. برآیند مؤلفه‌ها و شاخص‌های اثرگذار بر تعاملات اجتماعی

مؤلفه	شاخص
کالبدی	تنوع بصری، نفوذپذیری، آسایش اقلیمی، تناسب و هماهنگی بصری، کیفیت سیمای شهری، جذابیت، ایمنی و امنیت
اجتماعی	اجتماع پذیری، امنیت اجتماعی، انعطاف‌پذیری، خاطره‌انگیزی، زندگی شبانه، سرزندگی
فعالیتی-عملکردی	اختلاط کاربری‌ها، تسهیل دسترسی سواره و پیاده، تنوع عملکردی، فضاهای کنونی برای تجمع، گردشگری شهری

باتوجه به رویکرد نظری پژوهش، هدف اصلی از ارتقاء تعاملات اجتماعی جذب مردم به فضای شهری به‌عنوان بستر شکل‌گیری ارتباطات و تعاملات اجتماعی است.

۷. روش پژوهش

پژوهش پیش‌رو براساس هدفی که دنبال می‌کند، پژوهشی کاربردی است که دارای ماهیت نظری می‌باشد. همچنین، از نظر راهبرد داده‌ها، پژوهشی کمی-کیفی محسوب می‌شود که برای دستیابی به نتایج قابل قبول به روش توصیفی-استنباطی مبتنی بر اطلاعات کتابخانه‌ای و کنکاش میدانی-پیمایشی به انجام رسیده است. ابزار گردآوری اطلاعات در این پژوهش در مطالعات کتابخانه‌ای شامل: استناد به اسناد و مدارک، کتب و نشریات داخلی و خارجی است، و مطالعات میدانی ابزارهایی چون پرسش‌نامه و کنکاش‌های میدانی پژوهشگر در محل نمونه مطالعاتی را شامل می‌شود. جامعه آماری در این پژوهش کارشناسان و متخصصان دانشگاهی، شهرسازی، معماری و جامعه‌شناسان و روانشناسان محیطی است که به دلیل حجم زیاد جامعه آماری، با محدود نمودن دامنه تحقیق پیرامون موضوع پژوهش، مجموعاً نظرات ۳۰ نفر از طریق پرسش‌نامه مورد ارزیابی قرار گرفت طبق نظر توماس ال ساعتی (Thomas L. Saaty)، حتی تعداد نظرات ۱۰ نفر از خبرگان نیز برای مطالعات مبتنی بر مقایسه‌های زوجی کافی است. محدوده مورد مطالعه، خیابان پیاده محور چهارباغ عباسی اصفهان است؛ بنابراین با در نظر گرفتن هدف پژوهش که پیشتر به آن اشاره شد، مراحل کلی پژوهش برای رسیدن به نتایج مطلوب به شرح زیر انجام شده است:

۱- تعریف مسئله و تعیین هدف: با مشخص شدن مسئله پژوهش که اشاره به روند روزافزون استفاده اتومبیل و فضاهای کالبدی فاقد روحیه اجتماع‌پذیری دارد، هدف اصلی پژوهش بر پایه شناسایی و ارزیابی عوامل تأثیرگذار بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های پیاده‌محور هدف‌گذاری شده است. ارزیابی‌های کیفی از محل نمونه مطالعاتی در این مرحله انجام می‌گیرد.

۲- شناسایی و تعیین معیارها و شاخص‌های گزینش: در این بخش با در نظر گرفتن مطالعات انجام‌شده پیشین، عواملی که از سوی نظریه‌پردازان اشاره شد و تحلیل پژوهش حاضر که در مقیاس فضای شهری-خیابان پیاده‌محور انجام گرفته است توجه به لایه مختلف و سازنده تعاملات اجتماعی را ضروری می‌سازد. بر همین اساس، معیارهای اثرگذار بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری از سه بُعد کالبدی، اجتماعی و فعالیتی-عملکردی شناسایی و مورد سنجش قرار گرفتند.

۳- ارزیابی، وزن‌دهی و اولویت‌بندی معیارها و زیرمعیارها از طریق فرآیند تجزیه و تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP): با مشخص شدن معیارها و زیر معیارها، برای تصمیم‌گیری در شرایطی که معیارهای تصمیم‌گیری بسیار و یا متضاد هم باشند و انتخاب بین گزینه‌ها را با مشکل مواجه سازد، روش تجزیه و تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP) از جمله روش‌هایی است که به کار گرفته می‌شود. «اساس روش AHP بر مقایسه‌های زوجی یا دو به دو بی‌آلترناتیوها و معیارهای تصمیم‌گیری است. برای چنین مقایسه‌ای نیاز به جمع‌آوری اطلاعات از تصمیم‌گیرندگان است. این امر به تصمیم

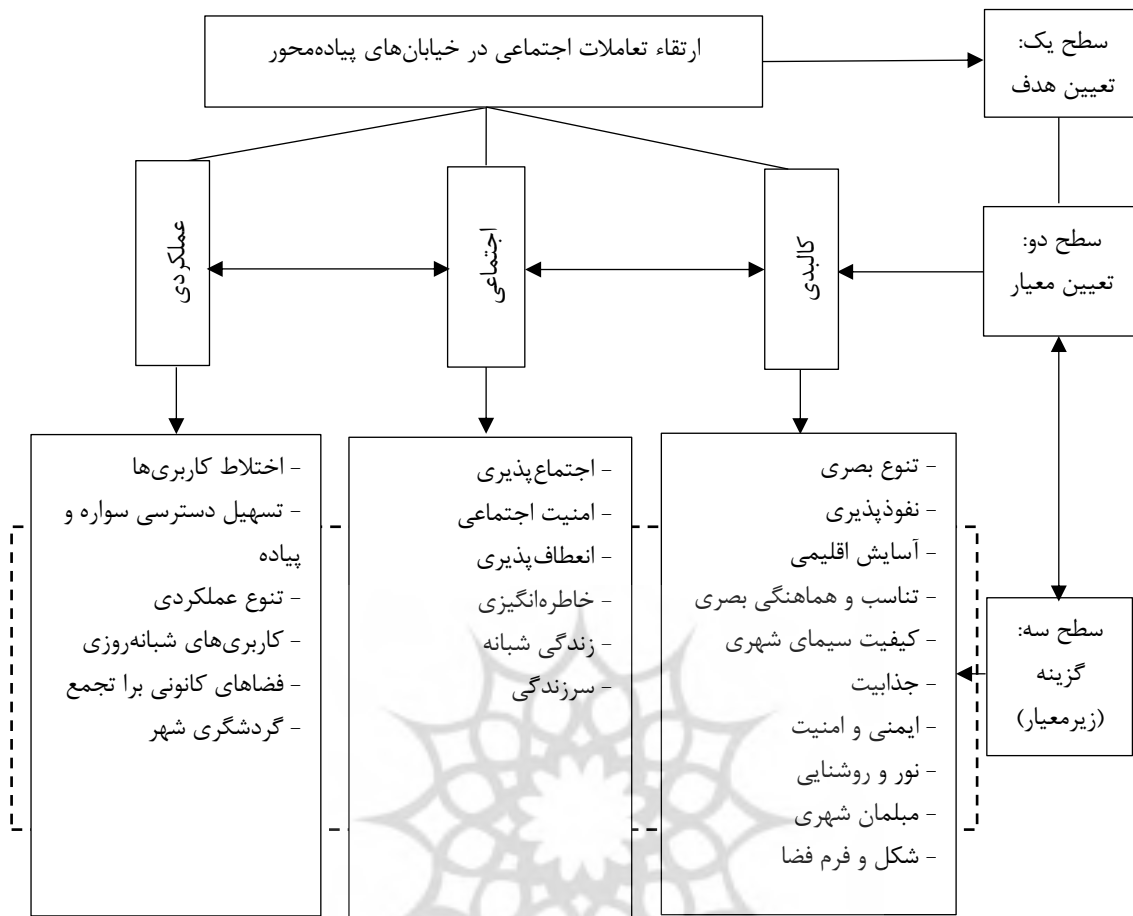
گیرنده این امکان را می‌دهد که فارغ از هرگونه نفوذ و مزاحمت خارجی تنها روی مقایسه دو معیار یا گزینه تمرکز کند» (معصوم‌زاده و تراب‌زاده، ۱۳۸۳: ۷۱).

۸. تجزیه و تحلیل یافته‌ها

تجزیه و تحلیل داده‌ها فرآیندی چندمرحله‌ای بوده که طی آن داده‌هایی که از طریق به‌کارگیری ابزارهای جمع‌آوری در نمونه آماری فراهم آمده‌اند، دسته‌بندی و درنهایت پردازش شده تا زمینه برقراری انواع تحلیل‌ها و ارتباط میان داده‌های یاد شده به‌منظور رسیدن به هدف و پاسخ‌گویی به پرسش‌های پژوهش به‌وجود آید. در این فرآیند، داده‌ها هم از نظر مفهومی و هم از نظر تجربی پالایش شده و تکنیک‌های گوناگون آماری نقش به‌سزایی در استنتاج و تعمیم نتایج برعهده دارند (خاکی، ۱۳۸۸: ۳۰۵). در این روش مسائل پیچیده از طریق تجزیه به عناصر جزئی و سلسله‌مراتبی در ارتباط با هدف پژوهش به شکل ساده‌تری درمی‌آید (زبردست، ۱۳۸۰). در حقیقت، عملکرد این روش تجزیه و تحلیل مسائلی است که توسط آن می‌توان تصمیم‌هایی که وابسته به معیارهای مختلف است را اتخاذ کرد (راهنما، ۱۳۸۸: ۴۵۳). بنابراین پژوهش حاضر در تجزیه و تحلیل اطلاعات به روش AHP و با کمک نرم‌افزار Expert Choice، به ارزیابی و اولویت‌بندی عوامل اثرگذار بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی پرداخت تا تأثیرگذارترین عوامل شناسایی و از نظر اهمیت اولویت‌بندی گردد. اساس این روش مقایسه زوجی توسط کارشناسان، تشکیل ماتریس‌های زوجی، اولویت‌بندی و رتبه‌بندی معیارها و گزینه‌ها و محاسبه وزن نهایی گزینه‌های تصمیم‌گیری است که وزن نهایی از تلفیق وزن‌های نسبی محاسبه می‌گردد. وزن معیارها اهمیت هر معیار در تعیین هدف را بازگو می‌نماید و وزن هر گزینه نسبت به معیارها نیز سهم گزینه در شاخص را بیان می‌دارد. بدین‌منظور فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی در این تحقیق در چهار مرحله به شرح زیر انجام گرفته است: ۱- ساخت سلسله‌مراتب، ۲- انجام مقایسه‌های زوجی، ۳- انجام محاسبات زوجی، ۴- تعیین وزن نهایی گزینه (برای انتخاب بهترین گزینه) که به شرح زیر می‌باشد:

مرحله اول: ساختن درخت سلسله‌مراتب

تبدیل موضوع یا مسئله به یک ساختار سلسله‌مراتبی مهم‌ترین قسمت فرآیند تجزیه و تحلیل سلسله‌مراتبی محسوب می‌شود زیرا این قسمت با تجزیه مسائل پیچیده، آن را به شکلی ساده و به‌صورت یک نمایش گرافیکی که با ذهن انسان مطابقت داشته باشد، تبدیل می‌کند؛ بنابراین اولین قدم تشکیل ساختار سلسله‌مراتبی در ارتباط با موضوع است که دیاگرام یا درخت ارزشیابی نام دارد و در سه سطح هدف، معیار (شاخص) و گزینه (زیرمعیار)، طراحی شده است. نمودار ۲، معیارها و زیرمعیارهای پیشنهادی پژوهش حاضر را نشان می‌دهد.



نمودار ۲. سلسله‌مراتب درختی عوامل تأثیرگذار بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های پیاده‌محور

مرحله دوم: تبیین ضریب اهمیت معیارها و گزینه‌ها

برای تعیین وزن نسبی معیارها نسبت به هدف تعیین‌شده، بایستی آن‌ها را دو به دو در همان سطحی که هستند ارزیابی کرد. در این مرحله برای سنجش اهمیت معیارها و اولویت‌بندی زیرمعیارها و اهمیت نسبی هر جفت نسبت به هم، از کارشناسان خواسته شد مطابق با جدول شماره ۳ توماس ال ساعتی، معیارها را امتیازدهی نمایند تا ضریب اهمیت معیارها تعیین گردد. در این پژوهش از روش میانگین هندسی استفاده شد و به کمک آن وزن نرمال به دست آمد. در این مرحله ارجحیت هر گزینه نسبت به خود برابر با یک، و برای گزینه دیگر اصل معکوس بودن ارجحیت دارد. پس از تعیین ضریب اهمیت معیارها، ضریب اهمیت زیرمعیارها بایستی تعیین گردد که ارجحیت هر زیرمعیار در ارتباط با هر یک از معیارها مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. مبنای این ارزیابی نیز همان مقیاس کمیته توماس ال ساعتی است، البته با این تفاوت که در تعیین ضریب اهمیت زیرمعیارها بحث کدام گزینه ارجحیت دارد از نظر کارشناسان مطرح و بررسی می‌گردد.

جدول ۳- تعریف اعداد مقایسه در روش AHP

مقدار عددی	توضیحات	وضعیت مقایسه i نسبت به j
۱	گزینه یا شاخص i نسبت به j اهمیت یکسان دارند	مطلوبیت یکسان
۳	گزینه یا شاخص i نسبت به j کمی مطلوب تر است.	کمی مطلوب
۵	گزینه یا شاخص i نسبت به j ارجحیت دارد.	ترجیح بیشتر
۷	گزینه یا شاخص i نسبت به j دارای ارجحیت بیشتر دارد.	ترجیح یا اهمیت خیلی قوی
۹	گزینه یا شاخصها مطلقاً i نسبت به j مهم تر و قاب مقایسه با j نیست.	کاملاً مهم تر یا کاملاً مطلوب تر
۲,۴,۶,۸	ارزش‌های میانی بی ارزش‌های ترجیحی را نشان می‌دهد.	ترجیحات بین فواصل فوق

(قدسی‌پور، ۱۳۹۲)

مرحله سوم: اولویت‌بندی گزینه‌ها و سازگاری قضاوت‌ها

در این مرحله برای رتبه‌بندی و تعیین میزان اهمیت معیارها و گزینه‌ها از تلفیق ضرایب اهمیت‌های به‌دست آمده، اولویت‌نهایی گزینه‌ها تعیین می‌گردد. «از آنجا که وزن معیارها، منعکس‌کننده اهمیت آن‌ها در دستیابی به هدف بوده و وزن هر گزینه نسبت به معیارها، سهم آن گزینه در معیار مربوطه می‌باشد، به سهولت می‌توان گفت که وزن نهایی هر گزینه از مجموع حاصل ضرب وزن هر معیار در وزن گزینه مربوطه نسبت به آن معیار به‌دست می‌آید (قدسی‌پور، ۱۳۹۲: ۱۴). بدین‌منظور، با در نظر گرفتن مراحل انجام تجزیه و تحلیل سلسله‌مراتبی، ابتدا معیارهای کالبدی، اجتماعی و فعالیتی-عملکردی به‌عنوان معیارهای اثرگذار بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان‌های پیاده‌محور مبتنی بر مبانی نظری پژوهش به‌دست آمده‌اند. بر این اساس برای درک وابستگی معیارهای اصلی با یکدیگر، ضریب اهمیت هر یک از معیارها به‌صورت مقایسه‌های دو به دویی توسط کارشناسان انجام شد و نتایج برای ارزیابی نهایی وارد نرم‌افزار Expert Choice شد تا تأثیرگذارترین معیار شناسایی گردد. با توجه به نتایج به‌دست آمده معیار کالبدی با وزن ۰.۳۱، معیار اجتماعی با وزن ۰.۲۹ و معیار عملکردی با وزن ۰.۲۵ به‌ترتیب دارای بیشترین وزن محاسبه شده بودند. برای اطمینان از ثبات وزن‌های تعیین‌شده، نرخ ناسازگاری محاسبه شده در ماتریس‌ها کم‌تر از ۰.۱ محاسبه شد که صحت اوزان به‌دست آمده و سازگاری بین مقایسات زوجی را تأیید می‌کند.

جدول ۴. ماتریس ارجحیت نسبی معیارهای کلی

CR: ۰.۰۰۵ وزن معیار	معیارها	کالبدی	اجتماعی	فعالیتی-عملکردی
۰.۳۱	کالبدی (Py)	۱	۱.۲۳	۱.۳۲
۰.۲۹	اجتماعی (So)		۱	۱.۵۶
۰.۲۸	فعالیتی-عملکردی (Fu)			۱

پس از این مرحله، وزن‌دهی به زیرمعیارها انجام شد و در نهایت وزن نهایی زیرمعیارها نسبت به هدف مورد ارزیابی قرار گرفت. ابتدا زیر معیارهای مؤلفه کالبدی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند که نتایج در جدول شماره ۵ آمده است. بعد کالبدی در این پژوهش شامل ۱۰ زیرمعیار است که جهت سنجش هر یک از زیر معیارها از فرآیند تجزیه و تحلیل سلسله‌مراتبی بهره گرفته شده است. باتوجه به اطلاعات به دست آمده شاخص‌های تنوع بصری و نفوذپذیری با وزن ۰.۲۶، ایمنی و امنیت و نور و روشنایی با وزن ۰.۲۵ و جذابیت با وزن ۰.۲۳ به ترتیب بیشترین وزن معیار نسبت به بقیه گزینه‌ها در راستای ارتقاء تعاملات اجتماعی خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی کسب کردند. همچنین نرخ سازگاری ۰.۰۷ به دست آمد که بیانگر سازگاری بین مقایسات زوجی انجام گرفته دارد.

جدول ۵. ماتریس زوجی شاخص‌های سرزندگی از نظر معیار کالبدی

CR: ۰,۰۷	معیار کالبدی	Py ۱	Py ۲	Py ۳	Py ۴	Py ۵	Py ۶	Py ۷	Py ۸	Py ۹	Py ۱۰
وزن معیار											
۰.۲۶	تنوع بصری (Py ۱)	۱	۰.۲۶	۰.۲۵	۰.۲۶	۰.۲۳	۰.۲۲	۰.۲۶	۰.۲۲	۰.۲۰	۰.۲۴
۰.۲۶	نفوذپذیری (Py ۲)		۱	۰.۳۷	۰.۳۵	۰.۲۵	۰.۲۴	۰.۲۷	۰.۲۱	۰.۲۰	۰.۲۰
۰.۲۰	آسایش اقلیمی (Py ۳)			۱	۰.۲۰	۰.۲۰	۰.۲۰	۰.۲۰	۰.۱۹	۰.۲۰	۰.۱۹
۰.۱۵	تناسب و هماهنگی بصری (Py ۴)				۱	۰.۱۸	۰.۲۰	۰.۱۱	۰.۲۰	۰.۱۹	۰.۲۱
۰.۱۸	کیفیت سیمای شهری (Py ۵)					۱	۰.۲۲	۰.۲۰	۰.۲۰	۰.۱۹	۰.۱۷
۰.۲۳	جذابیت (Py ۶)						۱	۰.۲۱	۰.۲۴	۰.۲۲	۰.۲۱
۰.۲۵	ایمنی و امنیت (Py ۷)							۱	۰.۲۵	۰.۲۰	۰.۲۲
۰.۲۵	نور و روشنایی (Py ۸)								۱	۰.۱۹	۰.۲۳
۰.۱۹	مبلمان شهری (Py ۹)									۱	۰.۱۷
۰.۱۸	شکل و فرم فضا (Py ۱۰)										۱

در ادامه به بررسی وزن ۶ زیرمعیار مؤلفه اجتماعی پرداخته شد که در این بعد نیز جهت سنجش هر یک از زیر معیارها از فرآیند تجزیه و تحلیل سلسله‌مراتبی بهره گرفته شد. نتایج به دست آمده است در جدول شماره ۶ آمده است. باتوجه به نتایج به دست آمده شاخص‌های اجتماع‌پذیری با وزن ۰.۲۵، سرزندگی با وزن ۰.۲۴ و امنیت اجتماعی با وزن ۰.۲۳ به ترتیب بیشترین وزن معیار نسبت به بقیه شاخص‌ها را کسب کرده‌اند. همچنین نرخ سازگاری به دست آمده ۰.۰۶،

بیانگر سازگاری بین مقایسات زوجی انجام گرفته دارد. در نتیجه، می‌توان گفت اجتماع‌پذیری عامل مهم اجتماعی است که موجب برقراری ارتباطات و تعاملات اجتماعی بیشتر در فضا توسط افراد می‌شود.

جدول ۶. ماتریس زوجی شاخص‌های سرزندگی از نظر معیار اجتماعی

وزن معیار / CR: ۰,۰۶	مؤلفه اجتماعی	So ۱	So ۲	So ۳	So ۴	So ۵	So ۶
۰.۲۵	اجتماع‌پذیری (So ۱)	۱	۰.۲۲	۰.۲۰	۰.۱۸	۰.۱۹	۰.۲۲
۰.۲۳	امنیت اجتماعی (So ۲)		۱	۰.۲۲	۰.۲۳	۰.۲۱	۰.۲۳
۰.۲۲	انعطاف‌پذیری (So ۳)			۱	۰.۲۲	۲۰	۰.۱۹
۰.۱۹	خاطره‌انگیزی (So ۴)				۱	۰.۱۹	۰.۱۸
۰.۲۱	زندگی شبانه (So ۵)					۱	۰.۱۹
۰.۲۴	سرزندگی (So ۶)						۱

در انتها به بررسی وزن ۶ زیرمعیار مؤلفه عملکردی پرداخته شد که نتایج در جدول ۷ آمده است. باتوجه به نتایج به‌دست آمده به صراحت می‌توان اظهار داشت که زیرمعیارهای تنوع عملکردی با وزن ۰.۲۲ و تسهیل دسترسی با وزن ۰.۲۱ و فضاهای کانونی با وزن ۰.۲۰، به ترتیب بیشترین وزن معیار نسبت به بقیه شاخص‌ها را کسب کرده‌اند و در برقراری تعاملات اجتماعی و کشش و کنش بین مردم بیشترین اثرگذاری را دارند. همچنین نرخ سازگاری به‌دست آمده ۰.۰۵، بیانگر سازگاری بین مقایسات زوجی انجام گرفته دارد.

جدول ۷. ماتریس زوجی شاخص‌های سرزندگی از نظر معیار عملکردی

وزن معیار / CR: ۰,۰۵	مؤلفه عملکردی	Fu ۱	Fu ۲	Fu ۳	Fu ۴	Fu ۵	Fu ۶
۰.۱۹	اختلاط کاربری‌ها (Fu ۱)	۱	۰.۱۸	۰.۲۰	۰.۱۸	۰.۱۹	۰.۲۱
۰.۲۱	تسهیل دسترسی (Fu ۲)		۱	۰.۲۱	۰.۲۰	۰.۲۱	۰.۲۰
۰.۲۲	تنوع عملکردی (Fu ۳)			۱	۰.۲۲	۰.۲۴	۰.۲۰
۰.۲۰	فضاهای کانونی (Fu ۴)				۱	۰.۲۰	۰.۲۱
۰.۱۸	گردشگری شهری (Fu ۵)					۱	۰.۱۷
۰.۱۹	کاربری‌های شبانه روزی (Fu ۶)						۱

در توصیف اینکه کدام یک از شاخص‌های سرزندگی در ارتقاء تعاملات اجتماعی خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی تأثیرگذار واقع می‌شوند، باتوجه به مشخص شدن اولویت شاخص‌ها در جدول ۸، این نتیجه به‌دست آمد که کارشناسان

تنوع بصری، نفوذپذیری، جذابیت و ایمنی و امنیت از بُعد کالبدی را تأثیرگذارترین شاخص‌های سرزندگی در ارتقاء کیفیت تعاملات اجتماعی این محور پیاده تلقی کرده‌اند. در این میان اثرگذاری شاخص‌های اجتماعی بر شاخص‌های کالبدی و عملکردی نیز بی‌تأثیر نبوده است.

جدول ۸. ماتریس وزن نهایی معیارها و گزینه‌ها

اولویت‌بندی شاخص‌ها	وزن نهایی	وزن گزینه نسبت به معیار کالبدی (۰.۳۱)	انگاره تعاملات اجتماعی (زیرمعیارها)
۱	۰.۲۹	۰.۲۶	تنوع بصری
۱	۰.۲۹	۰.۲۶	نفوذپذیری
۶	۰.۲۰	۰.۲۰	آسایش اقلیمی
۱۰	۰.۱۶	۰.۱۵	تناسب و هماهنگی بصری
۹	۰.۱۷	۰.۱۸	کیفیت سیمای شهری
۴	۰.۲۴	۰.۲۳	جذابیت
۲	۰.۲۷	۰.۲۵	ایمنی و امنیت
۲	۰.۲۷	۰.۲۵	نور و روشنایی
۸	۰.۱۸	۰.۱۹	مبلمان شهری
۹	۰.۱۷	۰.۱۸	شکل فرم و فضا
	وزن نهایی	وزن گزینه نسبت به معیار اجتماعی (۰.۲۹)	
۲	۰.۲۷	۰.۲۵	اجتماع پذیری
۴	۰.۲۴	۰.۲۳	امنیت اجتماعی
۷	۰.۱۹	۰.۲۲	انعطاف پذیری
۸	۰.۱۸	۰.۱۹	خاطره انگیزی
۷	۰.۱۹	۰.۲۱	زندگی شبانه
۳	۰.۲۵	۰.۲۴	سرزندگی
	وزن نهایی	وزن گزینه نسبت به معیار عملکردی (۰.۲۸)	
۸	۰.۱۸	۰.۱۹	اختلاط کاربری‌ها
۵	۰.۲۲	۰.۲۱	تسهیل دسترسی

۵	۰.۲۲	۰.۲۲	تنوع عملکردی
۶	۰.۲۰	۰.۲۰	فضاهای کانونی
۹	۰.۱۷	۰.۱۸	گردشگری شهری
۸	۰.۱۸	۰.۱۹	کاربری های شبانه روزی

طی مطالعات انجام‌شده در ارتباط با موضوع، می‌توان به نتایجی از این دست اشاره کرد که دلیل انتخاب خیابان پیاده محور چهارباغ عباسی به دلیل ارزش و اهمیتی است که امروزه مقوله پیاده‌مداری در برنامه‌ریزی‌ها و طراحی‌های شهری به خود اختصاص داده است. خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی با وجود خدمات، تسهیلات، کارکردها و عملکردهای جذابی که دارد به‌عنوان یک فضای شهری موفق شناخته می‌شود که از اجتماع‌پذیری بالایی نیز برخوردار بوده است. برنامه‌ریزی‌ها و طراحی‌های اعمال‌شده در این خیابان نیز که امروزه آن را به یک پیاده راه تبدیل کرده است، سعی بر آن دارد تا مردم را از هر گروه اجتماعی و فرهنگی برای حضور در این فضای شهری تشویق نماید. اما «این روزها این خیابان بیش از آنکه محلی برای استقرار و تفریح و خوش‌گذرانی باشد، تنها به تونلی برای عبور و مرور بدل گشته است» (حقیقی بروجنی و همکاران، ۱۳۹۴: ۳۳). تغییر و تحولاتی چون قطع درختان چنار چند صد ساله به‌واسطه اجرای پروژه مترو، از اجتماع‌پذیری این محور پیاده کاسته است. باید توجه داشت که استفاده مردم از فضاهای عمومی پیرامونشان به دلیل جذابیت این فضاها می‌باشد. در همین راستا نتایج به‌دست آمده از مبانی نظری، مشاهدات میدانی و نتایج حاصل از تحلیل پرسش‌نامه به روش تجزیه و تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP)، پژوهش را در راه رسیدن به نتایج مطلوب در راستای ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی یاری رسانیده تا بتواند با شناسایی عوامل اثرگذار بر تعاملات اجتماعی، همچون گذشته اجتماع‌پذیری، سرزندگی و نشاط را در این محور تاریخی برقرار سازد.

نتیجه‌گیری

تعریف شهر به‌عنوان یک پدیده زنده، مرهون حضور، حیات و پویای انسان در آن است و غلبه این حضور بر ساختار شهری، آن را به محیطی انسان‌گرا و انسان‌مدار تبدیل می‌کند. این خصلت از جمله خصایل مهم شهری است که امروزه با چالش‌های جدی مواجه شده است. اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهری اتفاق می‌افتد، نقش فضاهای پیاده در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر غیرقابل انکار می‌نماید. در دنیای امروز افزایش جمعیت و گسترش روز افزون زندگی شهری و سلطه اتومبیل بر شهرها، اگرچه موضوعی جدید محسوب نمی‌شود، اما بر روی تعاملات و ارتباطات اجتماعی در فضاهای شهری تأثیر مخربی گذاشته است. همان‌طور که دعوت از اتومبیل، طی سال‌ها پیاده را به داخل فضاهای بسته رانده و اولویت را به اتومبیل داده است، دعوت از پیاده می‌تواند این روند را معکوس کرده و زندگی را به فضاهای شهر بازگرداند. در نتیجه، روابط اجتماعی بین مردم برای

برقرار شدن نیاز به فضایی اجتماعی دارد که فضای شهری به‌عنوان بستر مناسبی در این زمینه عمل می‌نماید. «فضای شهری نه تنها فضایی اجتماعی است که با مردم ارتباط برقرار می‌کند بلکه عرصه‌ای است که فرصت ایجاد و لذت بردن از ارتباطات اجتماعی را نیز فراهم می‌آورد. در حقیقت این فضاها ماهیتی فراتر از مکانی صرفاً تفریحی و عرصه بیرونی بناهای معماری دارند» (پورمحمدی، کوشانه، ۱۳۹۲: ۳۸-۳۷). این فضاها بیان‌کننده ارزش‌های یک جامعه می‌باشند که به دلیل داشتن خصلت باز و عمومی بودن، مردم را به مراودات اجتماعی دعوت می‌کند و ماهیت زندگی اجتماعی در آن‌ها متبلور می‌گردد. بر همین اساس با در نظر گرفتن نیاز به در جمع بودن انسان‌ها، فضاهای شهری عرصه‌ای برای تجلی ارتباط و تعامل اجتماعی بین انسان‌ها و برخوردارهای از پیش تعیین‌نشده بین آن‌ها می‌باشند و تعاملات و کنش اجتماعی شهروندان شرط موفقیت این فضاها محسوب می‌شود و همین امر باعث شده است که فضاهای شهری به‌عنوان بستری برای عملکردهای اجتماعی در نظر گرفته شود.

از خلال مطالعات نظری پژوهش حاضر مشخص گردید که واژه با هم بودن، تعاملات اجتماعی و ارتباطات در دنیای امروز به دلیل روند رو به افزایش جمعیت شهرها و زندگی ماشینی مورد توجه نمی‌باشد و جدایی روزافزون انسان‌ها از یکدیگر و از محیط پیرامونشان را به همراه داشته است. از آنجاکه خیابان با بُعد اجتماعی و زندگی روزانه مردم درگیر است، مکان تجمعات غیررسمی در فضاهای شهری شناخته می‌شود که نیازهای در ارتباط با زندگی اجتماعی شهروندان را پاسخ می‌دهد. عملکرد اصلی این فضاها فراهم‌سازی و بسترسازی برای پذیرایی کلیه اقشار، گروه‌های سنی و جنسی و اقلیت‌های اجتماعی در کلیه ساعات شبانه‌روز است. بنابراین ارتباطات و تعاملات اجتماعی و مشارکت مردمی در خیابان، عنصر اصلی محتوای فضای شهری به حساب می‌آید که بر روی روابط انسانی و فعالیت‌های شهری تأثیر می‌گذارد.

همان‌گونه که از نتایج جداول ۴ تا ۷ برمی‌آید سه معیار کالبدی، اجتماعی و فعالیتی-عملکردی همراه با زیرمعیارهای مربوط به خود به روش سلسله‌مراتبی (AHP) توسط نرم‌افزار Expert Choice تجزیه و تحلیل شدند. نتیجه ماتریس معیارها در جدول ۴ حاکی از آن است که ضمن وابستگی درونی معیارها با یکدیگر، عامل کالبدی با وزن ۰.۳۱ بیشترین تأثیر و اهمیت را در ارتقاء تعاملات اجتماعی خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی ایفا می‌کند. براساس نتایج وزن نهایی ماتریس‌های به‌دست‌آمده به روش تجزیه و تحلیل سلسله‌مراتبی در جدول ۸، و اولویت‌بندی شاخص‌های اثرگذار در ارتقاء تعاملات اجتماعی پیاده راه چهارباغ عباسی براساس نظر کارشناسان و متخصصین، مشخص شد که تنوع بصری و نفوذپذیری از معیار کالبدی با وزن نهایی ۰.۲۹، ایمنی و امنیت، نور و روشنایی از معیار کالبدی و اجتماع‌پذیری از معیار اجتماعی با وزن ۰.۲۷، و سرزندگی از معیار اجتماعی بیشترین تأثیر را در فرآیند ارتقاء تعاملات اجتماعی در این مسیر پیاده می‌گذارند. به‌طور کلی، مؤلفه‌ها و معیارهای در نظر گرفته‌شده در راستای ارتقاء تعاملات اجتماعی در خیابان پیاده‌محور چهارباغ عباسی، از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار در راستای افزایش حضور شهروندان در این خیابان می‌باشند و این نکته دقیقاً در مطالعات جیکوبز (۱۹۶۱)، وایت (۱۹۸۰)، گل (۱۹۸۷) و مدنی‌پور (۱۳۸۷) مورد تأیید و تأکید قرار گرفته است. از طرف دیگر، ارتقاء تعاملات اجتماعی به حضور هرچه بیشتر مردم در فضا می‌انجامد. مؤلفه‌ها و

شاخص‌های ذکرشده در این پژوهش به ارتقاء ارتباطات و تعاملات اجتماعی شهروندان در خیابان پیاده محور چهارباغ عباسی کمک می‌کند و همین امر خیابان را اجتماع‌پذیر می‌کند و باعث سرزندگی هرچه بیشتر خیابان می‌گردد. باتوجه به اینکه خیابان چهارباغ عباسی از مهم‌ترین خیابان‌های تاریخی، اقتصادی و اجتماعی شهر اصفهان محسوب می‌شود، در راستای ارتقاء سطح تعاملات اجتماعی بین شهروندان با یکدیگر و با محیط پیرامونشان پیشنهاد می‌شود با به‌کارگیری از مؤلفه‌ها و معیارهای ذکرشده توسط برنامه‌ریزان و متخصصین شهری، علاوه بر اینکه به ارتقاء سطح تعاملات اجتماعی کمک می‌شود، به اجتماع‌پذیری و احیاء ارزش‌های فرهنگی و تاریخی شهر که مدتی است رو به سردی آورده است کمک شایان توجهی می‌گردد.

با درنظر گرفتن ماهیت اجتماعی انسان که وجودشان در شهرها باعث زنده کردن و زندگی بخشیدن به شهر می‌شود، انسان‌ها نیازمند شور و نشاط، پویایی و سرزندگی، با جمع بودن و در بین جمع زندگی کردن در جریان زندگی خود می‌باشند. «اگر در فضای شهری زندگی و فعالیت وجود داشته باشد، تبادلات اجتماعی فراوانی نیز وجود خواهد داشت. اگر فضای شهری متروک و خالی باشد هیچ اتفاقی رخ نمی‌دهد و تنها تعداد زیادی ارتباط منفعل شنیداری و دیداری وجود دارد؛ مانند تماشا کردن مردم و رخدادها، که این شکل ساده و فروتنانه ارتباط، گسترده‌ترین بخش فعالیت اجتماعی شهر است» (گل، ۱۳۸۷: ۸۰). این نتایج بر اهمیت ارتباطات و تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری که منجر به اجتماع‌پذیری می‌گردد دلالت دارد. نتایج این تحقیق دلالت‌های مهمی در راستای تعاملات اجتماعی برای اجتماع‌پذیری در خیابان‌های پیاده‌محور داشته است که می‌تواند مبنای پژوهش‌های آتی در همین حوزه واقع گردد. بنابراین می‌توان فرآیند ارتقاء تعاملات اجتماعی در این پژوهش را در ۵ مرحله زیر خلاصه کرد: ۱- برطرف کردن توقعات موردانتظار از فضا؛ ۲- امکان حضور در فضا؛ ۳- امکان مکث و ماندن بیشتر در فضا؛ ۴- شکل‌گیری گردهمایی‌ها و اجتماعات مردمی؛ ۵- تعامل انسان‌ها با یکدیگر و با فضا.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

فهرست منابع و مآخذ:

کتاب

- پاکزاد، جهانشاه. (۱۳۸۹). مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری. چاپ چهارم، تهران: انتشارات شهیدی.
- پاکزاد، جهانشاه. (۱۳۹۰). راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران. تهران: انتشارات شهیدی.
- تیبالدز، فرانسیس. (۱۳۸۳). شهرسازی شهروندگرا. ترجمه: محمد احمدی نژاد. اصفهان: نشر خاک.
- راهنما، محمدرحیم. (۱۳۸۸). برنامه‌ریزی مناطق مرکزی شهرها. مشهد: انتشارات دانشگاه فردوسی مشهد.
- جیکوبز، جین. (۱۳۸۸). مرگ و زندگی در شهرهای بزرگ آمریکایی. ترجمه: حمیدرضا پارسی - آرزو افلاطونی، تهران: دانشگاه تهران.
- خاکی، غلامرضا. (۱۳۸۸). روش تحقیق با رویکردی به پایان‌نامه‌نویسی. تهران: انتشارات بازتاب.
- کاشانی جو، خداداد. (۱۳۸۹). پیاده راهها، از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی. تهران: انتشارات آذرخش.
- کلمن، جیمز. (۱۳۹۰). بنیادهای نظریه اجتماعی. ترجمه: منوچهر صبوری. تهران: انتشارات نی.
- گل، یان. (۱۳۸۷). زندگی در فضای میان ساختمان‌ها. ترجمه: شیما شصتی. تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی.
- گیدنز، آنتونی. (۱۳۷۳). جامعه‌شناسی. مترجم: منوچهر صبوری. تهران: نشر نی.
- لنگ، جان. (۱۳۸۶). طراحی شهری (گونه‌شناسی رویه‌ها و طرح‌ها). ترجمه: سید حسین بحرینی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- لینچ، کوین. (۱۳۹۳). تئوری شکل شهر. ترجمه: سید حسین بحرینی، چاپ ششم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- مدنی‌پور، علی. (۱۳۹۱). فضاهای عمومی و خصوصی شهر، تهران: دانشگاه تهران.
- معینی، سید مهدی. (۱۳۹۰). شهرهای پیاده‌مدار. تهران: آذرخش، پاییز.

مقالات

- پورمحمدی، محمدرضا و کوشانه، روشن. (۱۳۹۲). «ارزیابی و تحلیل فضاهای عمومی شهری با استفاده از مدل تاپسیس (مطالعه موردی: شهر تبریز)». مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، (۱۷)، ۳۷-۵۲.
- تبریزی، امید مختاباد امرئی، مصطفی، و فیضی، محسن. (۱۳۹۳). «اثرات طراحی فضاهای شهری و معماری جمع‌گرا بر تعاملات و ارتباطات اجتماعی. مدیریت شهری. شماره ۳۷. ۲۷۲-۲۵۷».

- راستبین، ساجد؛ جعفری، یاسر و دارم، یاسمن. (۱۳۹۱). «رابطه همبستگی بین کیفیت‌های محیطی و تداوم حیات شهری در عرصه‌های عمومی (نمونه موردی: جلفای اصفهان)». فصلنامه باغ نظر، (۲۱)، ۳۵-۴۶.
- رنجبر، احسان و رییس اسماعیلی، فاطمه. (۱۳۸۹). «سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران». فصلنامه هنرهای زیبا، شماره ۴۲، ۹۳-۸۳.
- زبردست، اسفندیار. (۱۳۸۰). «کاربرد فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای». هنرهای زیبا، شماره ۱۰، ۲.
- حبیبی، کیومرث؛ بهزادفر، مصطفی و جابری، آیرین. (۱۳۹۰). «پیاده‌راه، محرک توسعه در بافت کهن شهری، بررسی نقش محور استروگت در شهر کپنهاگ». فصلنامه منظر، شماره ۱۵، ۶۱-۵۵.
- حقیقی بروجنی، سمر؛ یزدانفر، سید عباس و بهزادفر، مصطفی. (۱۳۹۴). «احیای فضای شهری با استفاده از کافه‌های فضای باز (نمونه موردی: خیابان چهارباغ اصفهان)». نشریه هنرهای زیبا، معماری و شهرسازی، دوره ۲۲ (۲۰)، ۴۲-۳۱.
- خاک زند، مهدی و بقالیان، آلاله. (۱۳۹۴). «بررسی عوامل مؤثر بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در فضای باز و نیمه‌باز مجتمع‌های مسکونی (مطالعه موردی: مجتمع مسکونی منطقه ۲۲)». نشریه علمی-پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره ۱۱، ۲۸-۱۹.
- ستارزاده، داریوش؛ تقی‌زاده، محمد و حبیب، فرح. (۱۳۸۷). «فضای شهری، اندیشه‌ای اجتماعی». فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط زیست، دوره دوازدهم، (۴)، ۱۷۳-۱۸۳.
- شیخی، حجت و رضایی، محمدرضا. (۱۳۹۶). «ارزیابی کیفیت محیطی فضاهاى شهری پیاده‌مدار و پاسخ‌دهی اجتماعی (نمونه موردی: خیابان فردوسی شهر ایلام)». نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، (۲۹)، ۸۳-۹۳.
- طیبیان، منوچهر. (۱۳۷۹). «شهر و فضاهاى شهری». تهران، فصلنامه معماری و فرهنگ، شماره ۶، ۱.
- قدسی پور، س.ح. (۱۳۹۲). «مباحثی در تصمیم‌گیری چند معیاره: فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی». دانشگاه صنعتی امیر کبیر، تهران.
- قربانی، رسول و جام کسری، محمد. (۱۳۸۹). «جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه: پیاده راه تربیت تبریز». مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، (۶)، ۷۲-۵۵.
- قلمبردزفولی، مریم و نقی‌زاده، محمد. (۱۳۹۲). «طراحی فضای شهری به‌منظور ارتقاء تعاملات اجتماعی (مطالعه موردی: بلوار بین‌محله‌ای)». فصلنامه هویت شهر، شماره هفدهم، ۲۴-۱۵.
- ماجدی، حمید؛ منصورى، الهام و حاجی احمدی، آذین. (۱۳۹۰). «بازتعریف فضای شهری (مطالعه موردی: محور ولیعصر حدفاصل میدان ولیعصر تا چهارراه ولیعصر)». نشریه مدیریت شهری، شماره ۲۷، ۲۸۳-۲۶۳.

معصوم‌زاده، محسن و تراب‌زاده، اقدس. (۱۳۸۳). «فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی، اولویت‌بندی صنعتی، رتبه‌بندی تولیدات». فصلنامه پژوهش‌های بازرگانی، ۸۱-۶۷.

منصوری، سید تاج‌الدین و جهان‌بخش، حیدر. (۱۳۹۴). «سنجش مؤلفه‌های مؤثر بر ارتقای تعاملات اجتماعی و اجتماع‌پذیری در فضای شهری (مطالعه موردی: خیابان مدرس کرمانشاه)». شریه علمی-پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره ۱۱، ۶۵-۵۹.

Alexander, V. (۲۰۰۳). *Sociology of the Arts*. Blachwell Publishing.

Carr, S., Francis, M., Rivilin, L G & Ston, A.M. (۱۹۹۲). *Public Space*. Cambridge: Cambridge Press.

Carmona, M., et al. (۲۰۱۰). (Second Edition). *Public Space - Urban Space, the Dimension of Urban Design*. Publisher: Elsevier Science.

Gehl, J. (۱۹۹۶), *Life between buildings. Using Pulic Space*, Skive, Arkitektens Forlarg.

Cowan, R. (۲۰۰۵). *The Dictionary of Urbanism*. Streetwise press.

Fruin, J. (۱۹۷۱), *Pedestrian Planning and Design*, Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, Inc, New York.

Gutman, R. (۱۹۸۷), *The street generation*. In S. Anderson (ed.), *On Streets*, Camrodge, MA: MIT Press.

Jacobs, J. (۲۰۱۶). *The Death and Life of Great American Cities*. Published: Vintage Digital eBook.

Madanipour, A. (۱۹۹۶). *Design of Urban Space: An Inquiry into a Socio-Spatial Process*. England: Wiley (John Wiley & Sons Ltd).

LI, J. (۲۰۰۷). *Public space*. *Continental Philosophy Review*, ۴۰, ۳۱-۴۷.