

بررسی میزان سرزندگی پیاده راه شهری بعد از طراحی مجدد (نمونه موردی پیاده راه خیام در ارومیه)

نیما بایرام زاده: دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، باشگاه پژوهشگران جوان و نخبگان، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران
nima.bayramzadeh@yahoo.com

سجاد امیدوارفر: دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی مسکن و بازآفرینی شهری، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران
sajjad.omidvarfar70@gmail.com

میرابراهیم موسوی: دانشجوی کارشناسی ارشد کاربری اراضی و ممیزی املاک، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران
ebrahim.mousavi97@yahoo.com

فرناز دشتی: دانشجوی کارشناسی ارشد کاربری اراضی و ممیزی املاک، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران
farnaz.dashti123@gmail.com

چکیده

در پیاده راه‌ها همواره باید زندگی اجتماعی در جریان باشد و سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی آن است. دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی پیاده راه‌ها می‌شود تنوع و نفوذپذیری این فضاهاست. یکی از سیاست‌های رسیدن به تنوع در طول مسیر با توجه به اینکه مسیر پیاده مختص حرکت عابر پیاده طراحی می‌شود، نماد و نشانه‌های شهری است که یا برگرفته از کالبد موجود یا براساس شرایط موجود و ارزش‌های بافت طراحی می‌شود، که به خوانایی مسیر می‌افزاید و آن را به نماد تبدیل می‌کند. پژوهش حاضر، پژوهش توصیفی-تحلیلی می‌باشد که برای جمع‌آوری اطلاعات از منابع کتابخانه‌ای شامل کتاب‌ها، مقالات علمی و ... استفاده شده است. همچنین در مرحله بعدی به برداشت میدانی از پیاده راه خیام در ارومیه پرداخته شده است. برای روایی و پایایی پرسشنامه از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده و برای آزمون فرضیه‌ها از آزمون همبستگی اسپیرمن و میانگین یک جامعه در نرم افزار SPSS استفاده شده است. نتایج پژوهش نشان دهنده این است که شاخص اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده بیشترین میانگین را در بین دیگر شاخص‌ها کسب نموده است، همچنین میزان سرزندگی پیاده راه خیام ارومیه با میانگین ۳٫۵۵ دارای سرزندگی متوسط و رو به بالا می‌باشد و میزان کیفیت محیط بعد از طراحی مجدد با میانگین ۳٫۹۵ نشان دهنده کیفیت متوسط و رو به بالای طراحی جدید است. در نهایت بین ۳ عامل اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده راه، وجود کاربری‌های مختلف و وجود کاربری‌های تجاری رابطه مستقیم وجود دارد بطوریکه در کنار یکدیگر می‌توانند باعث افزایش سرزندگی پیاده راه خیام در ارومیه شود.

واژگان کلیدی: سرزندگی، پیاده راه شهری، خیام، ارومیه، طراحی مجدد

مقدمه:

فضاهای شهری یکی از بارزترین عرصه‌های تجلی هویت، فرهنگ و تمدن جامعه شهری است و علاوه بر اینکه تجلیگاه رابطه عملکرد بین انسان و فضا است، از نظر سیاسی، اقتصادی و اجتماعی نیز ارزش والایی دارد (نظری و رضا بیگی ثانی، ۱۳۹۰، ۳). انگاره تبدیل مسیرهای شهری به خیابان‌های مختص حرکت پیاده در محدود تاریخی و مرکزی شهرهای اروپایی، برای نخستین بار در قالب تجربه‌های محدود و محلی در یکی از خیابان‌های مرکز شهر "اسن" آلمان به اجرا درآمد. توجه به این امر پس از جنگ جهانی دوم و فرارسیدن زمان بازسازی شهرهای اروپایی شکل مشخص تری پیدا کرد. موفقیت طرح مذکور در اسن باعث شد تا در دهه‌های بعدی اقدامات گسترده‌ای در بسیاری از شهرهای اروپایی صورت گیرد به گونه‌ای که تا دهه ۱۹۸۰ میلادی غالب بخش‌های مرکزی و تاریخی شهرهای عمده اروپا به روی خودروها بسته شدند. تنها ۵۰۰ شهر در آلمان و بیش از ۱۰۰ شهر در فرانسه بدین منظور مورد مداخله قرار گرفتند. در شهرهای آمریکایی نیز در قالب طراحی مجموعه‌های تجاری بزرگ و تحت عنوان "مال" ها مبحث توجه به ایجاد مسیرهای پیاده متفاوت با آنچه در اروپا اتفاق افتاده، به اجرا درآمد (حبیبی، ۱۳۸۰، ۴۴).

در این بین فضاهای پیاده یکی از مهم‌ترین فضاهای شهری و عرصه‌های عمومی در شهرهاست، به طوری که جین جکوبز پیاده راه‌ها را فضای عمومی و اصلی شهر و نیز حیاتی‌ترین عضو آن برمی‌شمارد. این مهم زمانی بیشتر نمود پیدا می‌کند که توسعه بی‌رویه کالبد شهری، افزایش وسایل نقلیه عمومی و خصوصی و زوال محیط زیست آثار زبانباری بر ساختار شهر و در نتیجه سلامت جسمی و روانی شهروندان داشته باشد (نظری و سروری، ۱۳۹۳، ۳). در مقابل اپلبارد اظهار می‌دارد که نباید کاری کرد مردم به دلیل ناراحتی‌های ناشی از ترافیک خود را از صحنه خیابان‌ها خارج سازند. محیط خیابان باید حاوی فضاهایی باشد که مردم بتوانند در آن‌ها بنشینند و گفتگو و بازی کنند (معینی، ۱۳۹۴، ۶۴).

امروزه در سرتاسر دنیا مراکزهای سواره محور، به سیستم پیاده‌راه‌ها تبدیل شده‌اند. در واقع زندگی در فضاهای عمومی چه نزدیک و چه دور از فعالیت‌های تجاری، به طور برجسته‌ای افزایش یافته است و زندگی شهری کاملاً تفریحی و اجتماعی رشد یافته است (نادری و ابراهیم، ۱۳۹۴، ۵۰). توجه به موضوع «حرکت پیاده» همواره با نیازها و خواسته‌های انسان در می‌آمیزد و می‌تواند از پر اهمیت‌ترین و ضروری‌ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده کنندگان از فضای شهر تلقی شود. لذا توجه به مسئله ارتقاء رضایتمندی افراد از این محیط‌ها از جهات مختلف حائز اهمیت می‌باشد (رفعیان و همکاران، ۱۳۹۰، ۴۲).

اگر شهر را به مانند یک موجود زنده فرض کنیم برای ادامه زندگی به سرزندگی و نشاط نیازمند است. نقش فضای شهری، یا به عبارتی فضایی که در آن تعاملات اجتماعی شهروندان شکل می‌گیرد و فرهنگ جامعه در بستر آن ارتقا می‌یابد، در کشور ما روز به روز در حال افول است. شرایط حاکم بر شهرهای امروزی شیوه زندگی جدیدی را القا می‌کند که در آن پیاده روی به منظور انجام اهداف مختلف نادیده گرفته می‌شود؛ به عنوان نمونه خرید کردن و حتی تماشای مغازه‌ها در یک فضای پیاده یکی از فعالیت‌های جذاب و پرطرفدار شهری به شمار می‌آید به گونه‌ای که یکی از انواع فضاهای پویا و سرزنده در جهان، مرکز خرید پیاده است که متأسفانه جایگاه چنین فضاهایی در شهرهای ما به درستی تعریف نشده؛ هم چنین سلطه بی‌قید و شرط خودروهای شخصی بر شهر و به تبع آن تداخل حرکت سواره و پیاده از سرزندگی می‌کاهد؛ به علاوه نقش پیاده روی به عنوان یکی از ارکان مهم سلامت روحی و جسمی شهروندان، بسیار کمرنگ شده است (خستو و رضوانی، ۱۳۸۹، ۶۴).

در رابطه با بررسی سرزندگی پیاده راه‌ها پژوهش‌های متنوعی انجام شده است بطوریکه پور احمد و همکاران در مقاله تحلیل نقش پیاده راه‌های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری اشاره کرده‌اند که صرفاً ایجاد محیطی بدون حضور اتومبیل و مختص عابران پیاده موج سرزندگی و جذب جمعیت برای استفاده از فضا نمی‌شود، بدین ترتیب باید در کنار محدودیت دسترسی خودرو به محدوده به دیگر جنبه‌های مؤثر در سرزندگی محیط توجه شود تا بتوان محیطی سرزنده و مناسب برای حضور شهروندان ایجاد کرد (پورا احمد و همکاران، ۱۳۹۵، ۱۹۳).

در طرف دیگر نیومن و همکاران (۲۰۰۸) در پژوهش خود با عنوان «چالش‌ها و فرصت‌ها در ابتکار خیابان پیاده» از سرمایه اجتماعی به عنوان ابزاری قدرتمند در ایجاد پیاده راه و نواحی پیاده یاد می‌کند که می‌تواند به موفقیت دراز مدت و پایدار طرح پیاده راه بینجامد (Newman et al, 2008). استانگل (۲۰۱۱) در پژوهش با عنوان «برنامه ریزی حرکت عابر پیاده در آمریکا» به هفده جنبه برنامه ریزی عابر پیاده اشاره می‌کند. وی مهمترین عوامل تأثیرگذار را پیوستگی شبکه عابر پیاده، زیرساخت‌ها، کاربری‌های مورد نیاز پیاده راه‌ها، اتصال به شبکه حمل و نقل عمومی و اختلاط کاربری‌ها معرفی می‌کند (Stangel, 2011).

همچنین انجمن مرکز شهر ممفیس (۲۰۰۸) ضمن بررسی و تحلیل نمونه‌های موفق و ناموفق پیاده راه‌ها در آمریکا و شناسایی مسائلی که سبب باز شدن برخی پیاده راه‌ها بر روی ترافیک سواره شد، کلیدهای بقای پیاده راه‌ها را در مواردی چون اختلاط کاربری‌های متنوع، تراکم جمعیت، فعالیت‌های برنامه ریزی شده، حمل و نقل عمومی، مجریان قوی، مدیریت خرده فروشی‌ها، برنامه‌ریزی پارکینگ‌های همجوار و قرارگیری در محدوده گردشگری معرفی می‌کند (CDM, 2008).

در نهایت پژوهشی که قبل از طراحی در این پیاده راه خیام صورت پذیرفته است که بایرام زاده و خضرپور در مقاله بررسی میزان سرزندگی پیاده راه شهری (نمونه موردی پیاده راه خیام) اشاره کرده‌اند که پیاده راه خیام دارای سرزندگی مناسبی بوده بطوریکه از ساعات اولیه صبح تا شب مردم در آن حضور دارند ولی به دلیل عدم وجود کاربری‌های شبانه، در هنگام شب خالی از مردم است با توجه به داده‌های بدست آمده، میزان سرزندگی پیاده راه خیام ارومیه به وجود کاربری‌های تجاری وابسته است به طوری که برای افزایش میزان سرزندگی باید کاربری‌های تجاری را قوت بخشید و از طرفی دیگر مردم از وجود معرکه گیران و دست فروشان ناراضی بوده فلذا باید در محدوده پیاده راه خیام این موضوع کنترل شود تا میزان سرزندگی افزایش پیدا کند (بایرام زاده و خضرپور، ۱۳۹۵، ۵). لذا بررسی میزان سرزندگی بعد از طراحی مجدد پیاده راه خیام بنظر مهم می‌رسد. با توجه به اهمیت پیاده راه‌های شهری و همچنین شاخص سرزندگی آن، این پژوهش به دنبال بررسی میزان سرزندگی پیاده راه خیام بعد از طراحی مجدد آن می‌باشد.

سوالات پژوهش:

این پژوهش به دنبال پاسخ سوال زیر می‌باشد:

۱. عوامل مؤثر در افزایش میزان سرزندگی پیاده راه خیام کدام‌اند؟

اهداف پژوهش:

- پژوهش مورد نظر در راستای دستیابی به اهداف زیر می باشد:
۱. بررسی میزان سرزندگی پیاده راه خیام
 ۲. شناسایی عوامل تأثیر گذار بر سرزندگی پیاده راه خیام
 ۳. افزایش میزان سرزندگی پیاده راه خیام

فرضیه پژوهش:

پژوهش مورد نظر دارای فرضیه‌های زیر می باشد:

۱. بنظر می رسد میزان سرزندگی پیاده راه خیام بعد از طراحی مجدد در حد متوسط باشد.
۲. بنظر می رسد بین اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده راه و همچنین دو عامل وجود کاربری‌های تجاری و کاربری‌های مختلف رابطه معناداری وجود داشته باشد.

روش پژوهش:

پژوهش حاضر، پژوهش توصیفی-تحلیلی می باشد که برای جمع آوری اطلاعات از منابع کتابخانه ای شامل کتاب ها، مقالات علمی و ... استفاده شده است. همچنین در مرحله بعدی به برداشت میدانی از پیاده راه خیام در ارومیه پرداخته شده است. برای سنجش فرضیه‌ها از پرسشنامه کمک گرفته شده است که با کمک طیف لیکرت ۵ درجه طراحی شده است. با توجه به اینکه حجم جامعه آماری مردمی هستند که از پیاده راه خیام استفاده می کنند چون این جامعه آماری نامشخص می باشد از فرمول کوکران که برای جامعه آماری نامعلوم طراحی شده، استفاده شده است:

$$n = \left(\frac{Z_{\alpha} \times \sigma}{\varepsilon} \right)^2$$

$$\sigma = \frac{\max(x_i) - \min(x_i)}{6}$$

با توجه به اینکه از طیف لیکرت ۵ درجه در پرسشنامه ها استفاده شده است یعنی بزرگترین مقدار ۵ و کوچکترین مقدار ۱ خواهد بود بنابراین انحراف معیار آن ۰/۶۶ است. و چون سطح اطمینان ۹۵٪ بوده و دقت برآورد ۰/۰۱ در نظر گرفته شده است، با توجه به فرمول‌های ذکر شده حجم نمونه مورد نظر $n=170$ می باشد یعنی تعداد ۱۷۰ عدد پرسشنامه در محدوده پیاده راه خیام پر می شود. برای روایی و پایایی پرسشنامه از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده است. همچنین برای آزمون فرضیه‌ها از آزمون همبستگی اسپیرمن و میانگین یک جامعه در نرم افزار SPSS استفاده شده است.

چارچوب نظری پژوهش:

سرزندگی:

سرزندگی به معنای داشتن انرژی جسمی و روحی تعریف شده است که افراد احساس شور و شوق، سلامتی و انرژی در وجود خود می کنند (Ryan & Frederick, 1997, 536). سرزندگی در مفهوم کلی به خودکفایی، پایداری، سازگاری، انعطاف پذیری، ظرفیت برای تغییر، خودسازی، مسئولیت و امنیت مربوط می شود. سرزندگی شهری یعنی ظرفیت شهر برای پاسخ دادن و انطباق با شرایط (Sci, 2014, 368). یک فضای شهری سرزنده عبارت است از یک فضای شهری که در آن حضور تعداد قابل توجهی از افراد و تنوع آن ها (به لحاظ سن و جنس) در گستره زمانی وسیعی از روز که فعالیت هایشان عمدتاً به شکل انتخابی یا اجتماعی بروز می یابد به چشم می خورد (حاتمی و ذاکر حقیقی، ۱۳۹۶، ۲۵۰). چارلز لاندری مفهوم سرزندگی را به گونه ای متفاوت بررسی نموده؛ او سرزندگی و زیست پذیری را مجزا تعریف کرده و با چهار رویکرد عمده و به شکل موضوعی به مسئله پرداخته است. او معیار موثر را برای شناسایی یک شهر سرزنده و زیست پذیر بر می شمارد: تراکم مفید افراد، تنوع، دسترسی، ایمنی و امنیت، هویت و تمایز، خلاقیت، ارتباط و تشریک مساعی، ظرفیت سازمانی و رقابت (Landry, 2000, 4).

عرصه های عمومی شهری:

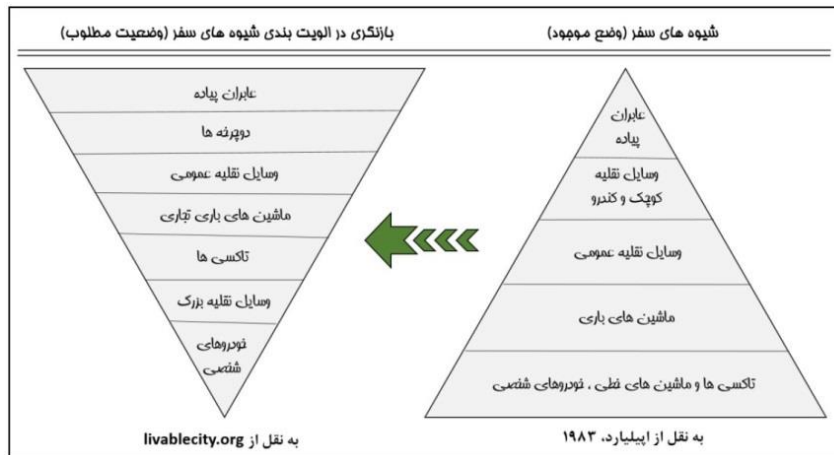
عرصه های عمومی شهری مهمترین بخش شهرها و محیط های شهری هستند که در چنین عرصه هایی بیشترین تماس، ارتباط و تعامل میان انسانها رخ می دهد. این فضاها تمام بخش های بافت شهری را که مردم به آن دسترسی فیزیکی و بصری دارند را شامل می شود (تیبالدز، ۱۳۸۳، ۱۵). در حقیقت این فضاها بخشی از فضاها باز و عمومی شهرها هستند که زندگی جمعی در آنها در جریان است. همه مردم اجازه دسترسی به این فضاها را دارند و تعامل و تقابل اجتماعی از مهمترین مشخصه های آن می باشد (رفعیان و همکاران، ۱۳۹۱، ۳۶).

فضاهای عمومی فضاهایی هستند که افراد و گروه های مختلف اجتماعی در آن سهیم اند، این فضاها محل تبادل افکار و اطلاعات و مکانی برای شکل گیری شبکه های اجتماعی هستند (چرخچیان، ۱۳۹۴، ۷۰). فضای عمومی شهری به مفهوم صحنه ای است که فعالیت های عمومی زندگی شهری در آن به وقوع می پیوندد (بحرینی، ۱۳۷۷، ۳۱۳).

پیاده راه:

پیاده راه ها، به ویژه در مناطق مسکونی و تجاری، فضای اختلاط مردم با یکدیگر در هنگام خرید و گذران اوقات فراغت را فراهم می سازد (چرخچیان، ۱۳۹۴، ۷۳). از آنجا که معبر پیاده در فضای عمومی شهری برای حرکت عابر پیاده است، موج تقویت رابطه اجتماعی و معنوی شهروندان تلقی می شود و اغلب به دلیل بی توجهی و تخصیص امکانات ناچیز و ناقص در سطح پیاده راه ها و عدم آموزش و آگاهی مردم از قوانین حرکت پیاده ها، افراد پیاده

حقوق واقعی خویش را نمی‌شناسند و گاهی از این حق محروم می‌شوند، به طوری که سهم این وسیله در نظام حمل و نقل در دهه‌های اخیر براساس آمار با توجه به زندگی ماشینی و توقف ماشین و موانع بی شمار دیگر کم‌رنگ شده است. پیاده راه‌های شهری پاسخ مثبت به نیاز روزافزون جامعه شهری با آلودگی‌های فراوان در محیط‌های ناامن از تردد ماشین و محوطه‌های پر جنب و جوش کودکان و هیاهوی فروشندگان و پیر و جوان در میان شهرهاست. شکل ۱ از تفکر نو در سهم عابر پیاده به منزله اولین عنصر جابه جایی حکایت دارد که در دستور کار برنامه‌ریزان شهری قرار گرفته است. این تفکر نوین مطمئناً نیازمند سازوکارهای اجرایی و برنامه‌ریزی دقیق است که تعادل بین ماشین و عابر را در شهر پدید آورد (معینی، ۱۳۸۵، ۱۱).



شکل ۱- شیوه‌های سفر (پورا احمد و همکاران، ۱۳۹۵، ۱۷۹)

سرزندگی در پیاده راه‌ها:

در پیاده راه‌ها همواره باید زندگی اجتماعی در جریان باشد و سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی آن است. دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی پیاده راه‌ها می‌شود تنوع و نفوذپذیری این فضاهاست. یکی از سیاست‌های رسیدن به تنوع در طول مسیر با توجه به اینکه مسیر پیاده مختص حرکت عابر پیاده طراحی می‌شود، نماد و نشانه‌های شهری است که یا برگرفته از کالبد موجود یا براساس شرایط موجود و ارزش‌های بافت طراحی می‌شود، که به خوانایی مسیر می‌افزاید و آن را به نماد تبدیل می‌کند. از دیگر عواملی که به سرزندگی و تنوع پیاده راه‌ها می‌انجامد ایجاد کاربری‌های متنوع و متناسب با هر ساکنان پیاده راه، استقرار کاربری‌های خدماتی که تداوم حضور شهروند را در پی دارد، همچنین استقرار کاربری‌های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه‌ها و تأکید روشنایی بر بناها و عناصر شاخص است جوهر زندگی شهری به قول جین جکوبز در تنوع سرزنده نهفته است که باید در هر زمان و برای همه در دسترس باشد و دامنه وسیعی از حق انتخاب‌ها را در اختیار آن‌ها قرار دهد (پورا احمد و همکاران، ۱۳۹۵، ۱۸۱).

قابلیت پیاده مداری میزان مطلوبیت محیط مصنوع برای حضور مردم، زندگی، خرید، ملاقات، گذران اوقات فراغت و لذت بردن از آن در یک پهنه است. تنوع مردم و خصوصاً حضور کودکان، سالمندان و مردم با ناتوانی‌های خاص نشانگر کیفیت، موفقیت و سالم و بی‌خطر بودن یک فضای پیاده مدار است (Nosal, 2009, 7) همچنین در جهت شناسایی تحولات فکری در مورد پیاده راه‌ها به بررسی سه دهه در جدول شماره ۱ پرداخته شده است:

جدول ۱- تحولات فکری جهان در خصوص پیاده راه‌ها (رفعیان و همکاران، ۱۳۹۰، ۴۳)

دهه ۱۹۴۰	خیابان‌ها و فضاهای ویژه عابر پیاده برای نخستین بار در شهرهای اروپا نخستین تجربه آزمایشی در ایجاد منطقه بی ترافیک در شهرهای روتردام و استکهلم
دهه ۱۹۵۰	محدود کردن ترافیک و ایجاد ناحیه پیاده در تمام اروپا ممنوعیت ورود اتومبیل به نواحی تاریخی و تجاری در اکثر شهرهای اروپا، احیای فضاهای عمومی، ایجاد خیابان‌های پیاده
دهه ۱۹۶۰ تاکنون	ایجاد فضاهای پیاده محور در نقاط مختلف دنیا مانند ایالات متحده، در اروپا در کشوره ای آلمان، انگلستان، هلند

اندیشه‌های تأثیر گذار بر پیاده راه شهری:

شاید بتوان نخستین جرقه‌های حیات بخشی به خیابان‌های شهری را در کتاب «مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی» اثر جیکوبز (۱۹۶۱) جستجو نمود. وی با معرفی اصطلاح «چشمان ناضر خیابان» ارتقای کیفیت خیابان‌های شهری را برای عابران پیاده مطرح می‌سازد و بر نقش خیابان به عنوان یک فضای عمومی شهری در ایجاد تعاملات اجتماعی تأکید می‌کند (حقی و همکاران، ۱۳۹۴، ۱۹).

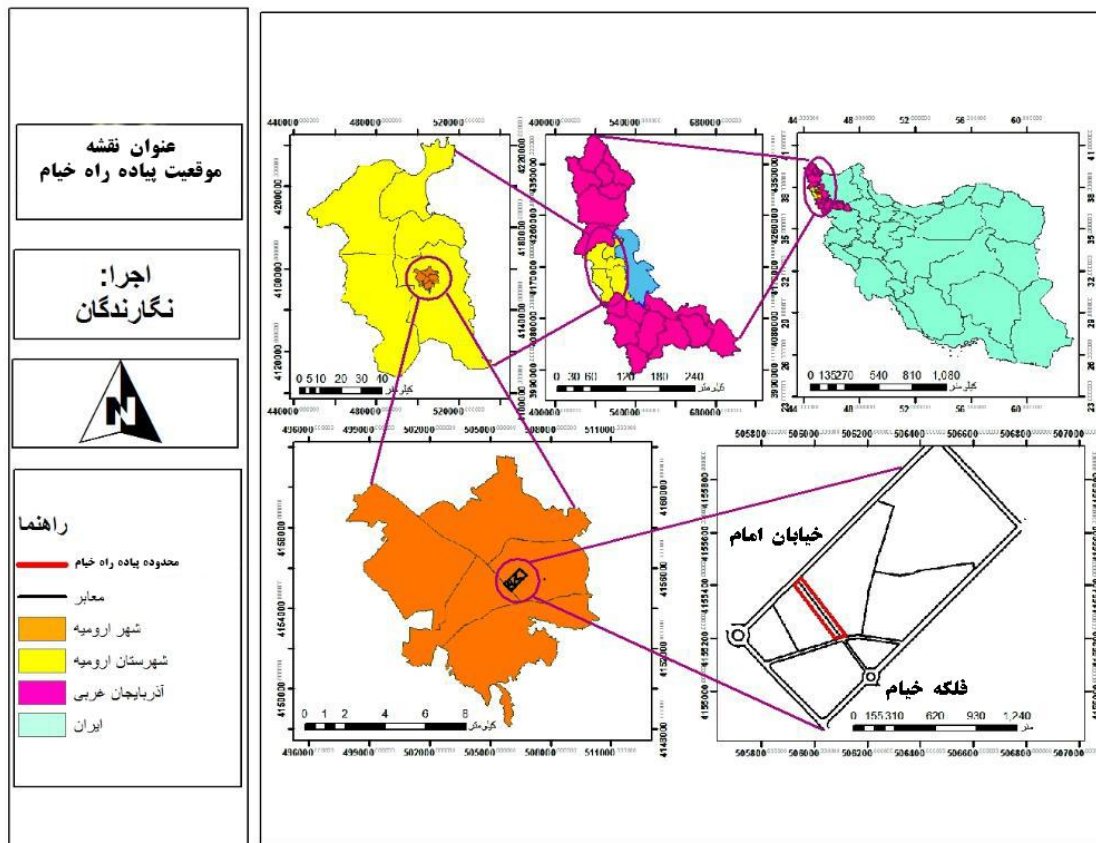
کاربردهای پیاده راه‌ها از دید اندیشمندان را می‌توان اینگونه تفسیر کرد: پیاده راه ابزاری برای بهبود اقتصاد شهری، سلامت اجتماعی و کیفیت زیست محیطی محسوب می‌شود. به تعبیر دیگر پیاده راه‌ها در فضای شهری، مکان‌هایی برای تقویت ارتباطات، فعال بودن حواس غیر بصری، درک محیط از طریق حواس و تجدید حیات مدنی مراکز شهری می‌باشند. این مکان‌ها در دراز مدت به فضاهایی به منظور ایجاد حس مکان و امنیت محیط عابرین پیاده، ایجاد حس مشارکت و حضور فعال افراد و گروه‌ها در تصمیم‌گیری و اجرا و حس مسئولیت و وابستگی بیشتر به محیط تبدیل شده اند (مقدم لنگرودی و همکاران، ۱۳۹۵، ۱۳۰). در رابطه با پیاده مداری نظریه‌های متفاوتی ارائه شده است که به صورت زیر می‌باشد: (جدول ۲)

جدول ۲- نظریه پردازان و مفاهیم موثر بر پیاده مداری (عباس زاده و ترمی، ۱۳۹۱، ۳)

نظریه پرداز	سال	عنوان متن / نظریه	مفاهیم کلیدی
تونی گارنیه	۱۹۱۷	شهر صنعتی	حفاظت آب و هوایی پیاده‌ها، عبور پیاده‌ها از درون فضاهای سبز
اشپرای رگن	۱۹۶۰	معماری شهرک و شهرک‌ها	پیاده روی ایجاد کننده بیشترین سطح تماس با یک مکان شهری
لارنس هالپرین	۱۹۶۸	نیویورک، مطالعه ای بر کیفیت، شخصیت ویژه و معنای فضای باز در طراحی شهری	الویت حرکت پیاده در فضای شهری، افزایش کیفیت پیاده‌روی
ادموند بیکن	۱۹۶۸	طراحی شهرها	نظام‌های حرکتی عامل پیوند دهنده کل شهر، حرکت پیوسته عامل تجربه فضا
هیلیبر	۱۹۹۶	تحلیل چیدمان فضا	ارتباط میان حرکت (عمدتاً پیاده) و وضعی فضاهای شهری
مایکل ای آرث	۱۹۹۹	نو پیاده گرایی	تمرکز بر کاهش یا حذف اتومبیل در فضاهای شهری

محدوده مورد مطالعه:

ارومیه، که در عهد باستان به نام چیچست هم خوانده شده، مرکز استان آذربایجان غربی است، که در قسمت غربی آذربایجان در جلگه ای به طول ۸۰ کیلومتر و عرض ۴۰ کیلومتر و به ارتفاع ۱۴۴۳ متر از سطح دریاهای آزاد با مختصات ۳۷/۳۴ عرض شمال و ۴۵/۴ طول شرقی روی زمین تپه مانندی در کنار دریاچه ارومیه گسترده شده است، به طوری که دریاچه ارومیه در شرق آن و دریاچه مارمیشو در غرب آن قرار دارد (انزل، ۱۳۸۴).
 خیابان خیام ارومیه در حد فاصل بین تقاطع خیابان مدنی و فلکه جهاد واقع است و به وسیله ی خیابان امام به دو خیام شمالی و جنوبی تقسیم شده است. طرح پیاده راه مورد نظر در قسمت خیام جنوبی واقع شده است (حد فاصل بین تقاطع امام و دانش). (شکل ۲)



شکل ۲- موقعیت شهر ارومیه و پیاده‌راه خیام (منبع: نگارنده)

یافته های پژوهش:

پرسشنامه و شناسایی شاخص‌های مهم در سرزندگی

برای سنجش میزان سرزندگی پیاده راه خیام به طور تصادفی تعداد ۱۷۰ عدد پرسشنامه در محدوده مورد نظر پخش شده است. پرسشنامه آماده شده شامل ۳ بخش می‌باشد، مشخصات فردی، دلیل حضور مردم در این محل، و در نهایت شاخص‌های سرزندگی که به کمک طیف لیکرت ۵ درجه طراحی گردیده اند. (جدول ۳)

جدول ۳- شاخص‌های سرزندگی (منبع: نگارندگان)

شاخص‌های سرزندگی	
کف سازی مناسب	پراکندگی کاربری‌ها
مصالح مناسب جداره ساختمان‌ها	وجود کاربری‌های مختلف
وجود معرکه گیران و دستفروشان	اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده
وجود گیاهان و آب نماها	قابلیت دسترسی به وسایل نقلیه عمومی
نور پردازی مناسب	وجود فضاهایی برای گذران اوقات فراغت
تنوع در ساعات استفاده از کاربری‌ها (صبح)	وجود مبلمان مناسب
تنوع در ساعات استفاده از کاربری‌ها (ظهر)	وجود محل تجمع
تنوع در ساعات استفاده از کاربری‌ها (بعد از ظهر)	کیفیت محل تجمع
تنوع در ساعات استفاده از کاربری‌ها (نیمه شب)	وجود کاربری‌های تجاری
تنوع در ساعات استفاده از کاربری‌ها (شب)	کیفیت اطراف محل مراجعه

روایی و پایایی پرسشنامه

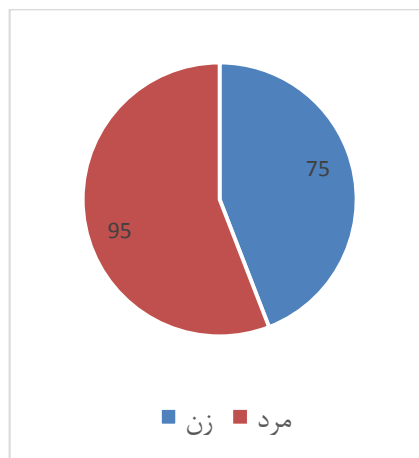
برای بررسی میزان روایی و پایایی پرسشنامه از الفای کرونباخ استفاده شده است که در ابتدا حدود ۳۰ عدد از پرسشنامه توسط این آزمون سنجیده شده تا روایی و پایایی آن مشخص گردد. طبق نتایج حاصل از این آزمون میزان الفای کرونباخ ۰.۸ می‌باشد که بزرگتر از ۰.۷ است و نشان دهنده روایی و پایایی بالای پرسشنامه می‌باشد. (جدول ۴)

جدول ۴- ضریب الفای کرونباخ (منبع: نگارندگان)

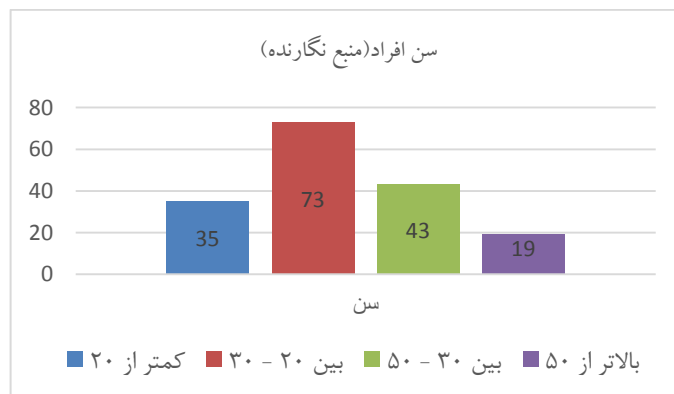
تعداد داده‌ها	آلفای کرونباخ
۳۰	۰.۸

تحلیل مشخصات فردی

نمودارهای زیر به ترتیب تعداد زن و مرد، سن افراد پرکننده پرسشنامه را نشان می‌دهد که با توجه به نمودارهای زیر، بیشترین تعداد پرکنندگان مردها با ۵۶٪ و افراد مابین سن ۲۰ تا ۳۰ سال ۷۳ نفر می‌باشد که نشان دهنده حضور پذیری افراد جوان در این پیاده راه خیام می‌باشد. (نمودار ۱ و ۲)



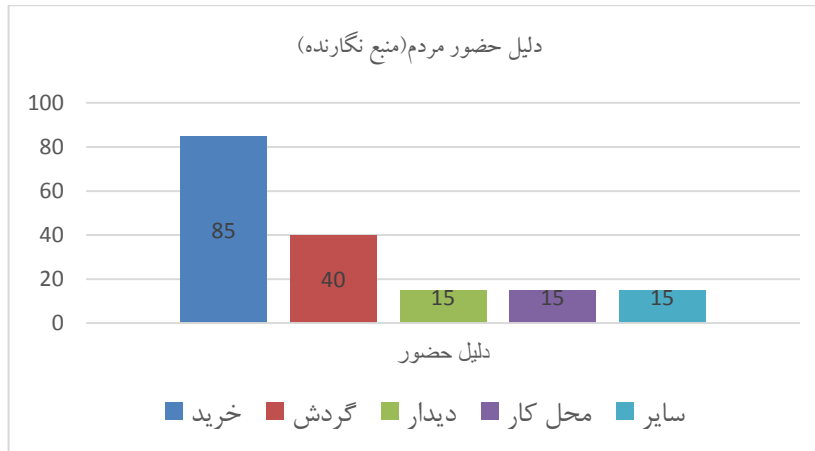
نمودار ۱- مشخصات فردی (منبع: نگارنده)



نمودار ۲- مشخصات فردی (منبع: نگارنده)

دلیل حضور مردم در پیاده راه خیام

در بخش بعدی پرسشنامه به شناسایی دلیل حضور مردم در این پیاده راه پرداخته شده است که با توجه به نتایج حاصل، اکثر مردم به دلیل خرید در این پیاده راه حضور می‌یابند که این امر نیز به دلیل وجود مراکز تجاری در این محدوده می‌باشد. (نمودار ۳)



نمودار ۳- مشخصات فردی (منبع: نگارنده)

امتیازدهی شاخص‌های سرزندگی:

در بخش نهایی پرسشنامه نیز شاخص‌های گردآوری شده، توسط افراد استفاده کننده از پیاده راه خیام سنجیده شده و به صورت زیر می‌باشد: (جدول ۵)

جدول ۵- میانگین شاخص‌ها (منبع: نگارندگان)

شاخص	میانگین	شاخص	میانگین
کف سازی مناسب	۳,۱۸	پراکندگی کاربری‌ها	۳,۴۳
مصالح مناسب جداره ساختمان‌ها	۳,۲۲	وجود کاربری‌های مختلف	۳,۰۹
وجود معرکه گیران و دستفروشان	۲,۴۵	اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده	۳,۶۵
وجود گیاهان و آب نماها	۳,۳۱	قابلیت دسترسی به وسایل نقلیه عمومی	۳,۱۶
نور پردازی مناسب	۳,۲۷	وجود فضاهایی برای گذران اوقات فراغت	۲,۸۳
تنوع در ساعات استفاده از کاربری‌ها (صبح)	۳,۱۵	وجود مبلمان مناسب	۳,۰۴
تنوع در ساعات استفاده از کاربری‌ها (ظهر)	۳,۳۹	وجود محل تجمع	۲,۴۴
تنوع در ساعات استفاده از کاربری‌ها (بعد از ظهر)	۳,۱۲	کیفیت محل تجمع	۲,۹۶
تنوع در ساعات استفاده از کاربری‌ها (نیمه شب)	۳,۰۱	وجود کاربری‌های تجاری	۳,۴۸
تنوع در ساعات استفاده از کاربری‌ها (شب)	۲,۸۱	کیفیت اطراف محل مراجعه	۲,۷۸

با توجه به جدول ۵، در بین شاخص‌های سرزندگی سنجیده شده در پیاده راه خیام، اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده و دو عامل وجود کاربری‌های تجاری و پراکندگی کاربری بیشترین میانگین را کسب نموده اند که نشانگر این است که وجود کاربری‌های تجاری در این محدوده و پیاده مدار بودن این خیابان در سرزندگی این محدوده تأثیرگذار بوده است.

بحث و تحلیل:

در ابتدا به تحلیل میزان سرزندگی پیاده راه خیام پرداخته شده است که با توجه به جدول شماره ۶ زیر میانگین میزان سرزندگی در پیاده راه خیام ۳,۵۵ می‌باشد و چون توسط طیف لیکرت سنجیده شده است نشانگر میزان سرزندگی متوسط و رو به بالا می‌شد. (جدول ۶)

جدول ۶- میانگین سرزندگی (منبع: نگارندگان)

سرزندگی محیط	تعداد داده ها	میانگین داده ها
	۱۷۰	۳,۵۵

برای بررسی بیشتر در مورد وضعیت کیفیت محیط بعد از طراحی مجدد نیز در پرسشنامه گزینه ای طراحی شده بود که بر اساس طیف لیکرت ۵ درجه بررسی شده و با توجه به تحلیل‌های بدست آمده به صورت زیر می‌باشد: (جدول ۷)

جدول ۷- کیفیت محیط بعد از طراحی مجدد (منبع: نگارندگان)

کیفیت محیط بعد از طراحی مجدد	تعداد داده ها	میانگین داده ها
	۱۷۰	۳,۹۵

با توجه به جدول بالا، به نظر مردم کیفیت محیط بعد از طراحی مجدد پیاده راه خیام با میانگین ۳,۹۵ که با توجه به طیف ۵ گانه لیکرت سنجیده شده بود نشانگر میزان متوسط و رو به بالا می‌باشد.

همچنین در رابطه با بررسی همبستگی میان ۳ عامل، اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده، وجود کاربری‌های تجاری و وجود کاربری‌های مختلف از آزمون اسپیرمن استفاده شده است که به صورت زیر می‌باشد:

$H_0: p = 0$ (همبستگی معناداری وجود ندارد)

$H_1: p \neq 0$

با توجه به جدول شماره ۸ که میزان همبستگی را به کمک ضریب اسپیرمن نشان می‌دهد، مقدار سطح معناداری در دو حالت کمتر از ۰,۰۵ می‌باشد که نشان دهنده رد شدن فرض H_0 است و رابطه معناداری بین اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده و وجود کاربری‌های تجاری و همچنین بین اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده و وجود کاربری‌های مختلف وجود دارد و با توجه به اینکه مقدار ضریب اسپیرمن بین ۰ تا ۰,۳ می‌باشد نشان دهنده رابطه مستقیم کم می‌باشد. که فرض دوم پژوهش را تأیید می‌نماید.

جدول ۸- آزمون اسپیرمن (منبع: نگارندگان)

		اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده	
ضریب اسپیرمن	وجود کاربری‌های تجاری	ضریب همبستگی	۰,۲۱۸
		سطح معناداری	۰,۰۰۴
	وجود کاربری‌های مختلف	ضریب همبستگی	۰,۲۸۳
		سطح معناداری	۰,۰۰۰
	اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده	ضریب همبستگی	۱,۰۰۰
		سطح معناداری	.

همچنین با توجه به اینکه این شاخص‌ها در جهت افزایش میزان سرزندگی پیاده راه خیام می‌باشد و هم اینکه با توجه به دلیل حضور مردم در پیاده‌راه خیام که با توجه به پرسشنامه بیشتر به دلیل خرید به محل مراجعه می‌کردند، این جدول نشان دهنده این است که هر ۳ عامل اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده راه، وجود کاربری‌های مختلف و وجود کاربری‌های تجاری در کنار یکدیگر می‌توانند باعث افزایش سرزندگی پیاده راه خیام در ارومیه شود.

نتیجه گیری:

پیاده راه‌ها یکی از مهمترین فضاهای شهری هستند بطوریکه تعاملات اجتماعی زیادی به دلیل عدم وجود حمل و نقل ماشینی در این مکان‌ها رخ می‌دهد همچنین با توجه به پژوهش‌های گوناگون وجود چنین فضاهایی در شهر باعث به وجود آمدن سرزندگی در شهر می‌شود. نتایج پژوهش نشان دهنده این است که شاخص اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده بیشترین میانگین را در بین دیگر شاخص‌ها کسب نموده است و همچنین میزان سرزندگی پیاده‌راه خیام با میانگین ۳,۵۵ دارای سرزندگی متوسط و رو به بالا می‌باشد و میزان کیفیت محیط بعد از طراحی مجدد با میانگین ۳,۹۵ نشان دهنده کیفیت متوسط و رو به بالای طراحی جدید است. در نهایت بین ۳ عامل اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده‌راه، وجود کاربری‌های مختلف و وجود کاربری‌های تجاری رابطه مستقیم وجود دارد بطوریکه در کنار یکدیگر می‌توانند باعث افزایش سرزندگی پیاده‌راه خیام در ارومیه شود.

منابع:

- ۱- انزلی، حسن. (۱۳۸۴). ارومیه در گذر زمان. انتشارات نیل
- ۲- بایرام زاده، نیما؛ خضرپور، محمد. (۱۳۹۵). بررسی میزان سرزندگی پیاده راه شهری (نمونه موردی پیاده راه خیابان در ارومیه). دومین کنفرانس بین المللی شهرسازی، مدیریت و توسعه شهری.
- ۳- بحرینی، سیدحسین. (۱۳۷۷). فرآیند طراحی شهری. تهران: انتشارات دانشگاه تهران
- ۴- پوراحمد، احمد؛ زنگنه شهرکی، سعید؛ صفایی رینه، مصطفی. (۱۳۹۵). تحلیل نقش پیاده راه های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعه موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور، تهران). پژوهش های جغرافیای برنامه ریزی شهری، دوره ۴، شماره ۲، تابستان
- ۵- تیبالدز، فرانسیس. (۱۳۸۳). شهرسازی شهروندگرا. مترجم: محمد احمدی نژاد. اصفهان: نشر خاک.
- ۶- چرخچیان، مریم. (۱۳۹۴). تحلیل فضاهای شهری. انتشارات دانشگاه پیام نور
- ۷- حاتمى، یاسر؛ ذاکر حقیقی، کیانوش. (۱۳۹۶). ارزیابی تأثیر کیفیت محیط شهری بر روابط اجتماعی استفاده کنندگان از فضا (مطالعه موردی: پیاده رو بوعلی سینا شهر همدان). نشریه پژوهش و برنامه ریزی شهری، سال هشتم، شماره سی ام
- ۸- حبیبی، محسن. (۱۳۸۰). مسیر پیاده گردشگری. مجله هنرهای زیبا، شماره ۹، تابستان
- ۹- حقی محمدرضا؛ مصطفایی، حمیدرضا؛ توسلی، حمیدرضا؛ اختری، علیرضا. (۱۳۹۴). امکانسنجی تبدیل خیابان های تجاری به پیاده راه در شهرهای کوچک: نمونه موردی خیابان امام خمینی شهر گلپایگان. جغرافیا و مطالعات محیطی، سال چهارم، شماره شانزدهم
- ۱۰- خستو، مریم؛ سعیدی رضوانی. (۱۳۸۹). عوامل موثر بر سرزندگی فضاهای شهری. نشریه هیت شهر، سال چهارم، شماره ۶
- ۱۱- رفیعیان، مجتبی؛ تقوایی، علی اکبر؛ خادمی، مسعود؛ علی پور، روجا. (۱۳۹۱). بررسی تطبیقی رویکردهای سنجش کیفیت در طراحی فضاهای عمومی شهری. نشریه علمی-پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره ۴
- ۱۲- رفیعیان، مجتبی؛ صدیقی، اسفندیار؛ پورمحمدی، مرضیه. (۱۳۹۰). امکان سنجی ارتقا کیفیت محیط از طریق پیاده راه سازی محورهای شهری مورد: محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم. مطالعات و پژوهش های شهری منطقه ای، ۳(۱۱)
- ۱۳- عباس زاده، شهاب؛ تمری، سودا. (۱۳۹۱). بررسی و تحلیل مولفه های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده راه ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی (مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولیعصر تبریز). فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات شهری، شماره چهارم
- ۱۴- معینی، سیدمهدی. (۱۳۹۴). شهرهای پیاده مدار. انتشارات آذرخش
- ۱۵- معینی، سیدمهدی (۱۳۸۵). افزایش قابلیت پیادهمداری، گامی به سوی شهری انسانی تر. نشریه هنرهای زیبا - معماری و شهرسازی، ۲۷: ۵-۱۶
- ۱۶- اکبرزاده مقدم لنگرودی، امیر؛ احمدی، حسن؛ آزاده، سیدرضا. (۱۳۹۵). ارزیابی مطلوبیت پیاده راه های شهری بر اساس مولفه های کیفی، مطالعه موردی: پیاده راه علم الهدی شهر رشت. نشریه پژوهش و برنامه ریزی شهری، دوره هفتم، شماره بیست و پنجم
- ۱۷- نادری، امید؛ ابراهیم، محمد. (۱۳۹۴). پویاسازی پیاده روها و معابر شهری با تأکید بر کاربری گرافیکی محیطی، مدیریت شهری، شماره ۴۱
- ۱۸- نظری، سلدا؛ رضا بیگی ثانی، راضیه. (۱۳۹۰). میدان فضایی برای بروز تعاملات اجتماعی و راهکارهای طراحی آن. سومین همایش ملی عمران شهری
- ۱۹- نظری، مصطفی؛ سروری، هادی. (۱۳۹۳). بررسی نقش پیاده راه در هویت و سرزندگی محورهای تجاری. همایش ملی معماری، شهرسازی و توسعه پایدار.

20- CDM (Commission of Downtown Memphis) (2008). Pedestrian & Transit Malls Study, from website:

http://www.indydt.com/Pedestrian_and_Transit_Malls_Study.pdf

21- Landry, Charles, (2000). "Urban vitality : New Source of Urban Competitiveness", Prince Clause Fund Journal ARCWIS issue 'urban/urban hrroes

22- grassroots: Challenges Newman, L. Waldron, L. Dale, A. Carriere, K. (2008). Sustainable urban community development from the 129-139 and opportunities in a pedestrian street initiative, Local Environment, Vol. 13, No. 2, pp.

23- Department of Halton Nosal, B. H. (2009). Creating Walkable and Transit-Supportive Communities in Halton, Region Health University

24- Ryan, R.M. & Frederick, C. (1997). On energy, personality, and health: Subjective vitality as a dynamic reflection of well-being. Journal of Personality, 65(3): 529-565.

25- Sci, I.J, 2014, Factors Affecting the Vitality of Streets in downtown Johor Bahru City, Indian Journal Of Scientific Research, 7(1) 26, No. 3, pp. 289-305 Practice and Research, Planning Practice & Research, Vol. Stangl, P. (2011). The US Pedestrian Plan: Linking