

بررسی نقش پیاده راه‌ها در سرزندگی فضاهای عمومی مطالعه موردی: پیاده راه حرم شهری

حبیب‌الله فصیحی^۱ - استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران
طاهر پریزادی - استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران
تاج‌الدین کرمی - استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۱۱/۱۵

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۷/۱۰

چکیده

فضاهای عمومی مهم‌ترین بخش از ساختار شهرها هستند و نقش مهمی در سلامت و کیفیت زندگی شهروندان دارند. یک جزء اساسی از فضاهای عمومی، گذرگاه‌های شهری می‌باشند که پیاده راه‌ها نیز در زمره آن‌ها محسوب می‌گردند. سرزندگی و پویایی عنصری مهم در ارزیابی کیفی فضاهای عمومی است. سرزندگی خود بازتاب فعالیت‌هایی است که در فضا صورت می‌پذیرد و پیاده مدار ساختن شهرها طریقی است بر تسهیل و ترغیب فعالیت‌هایی که می‌توانند به ارتقاء سرزندگی در شهرها کمک کنند. هدف این تحقیق ارزیابی سرزندگی در پیاده راه حرم واقع در شهرری و منطقه ۲۰ شهرداری تهران است. روش تحقیق ارزیابی - تحلیلی بوده داده‌های مورد تحلیل به روش پیمایشی از نمونه آماری متشکل از ۳۷۵ نفر از عابران پیاده راه و با ابزار پرسشنامه گردآوری شده‌اند. ۳۸ نمایانگر سرزندگی در قالب ۳۸ گویه در ۵ طیف، مورد ارزیابی نمونه آماری قرار گرفته و داده‌های حاصل شده در نرم‌افزار SPSS وارد شده‌اند و در آن‌ها آزمون فریدمن و روش‌های آمار توصیفی اعمال گردیده است. یافته‌ها نشان دادند که به لحاظ کلی، سرزندگی در محدوده مطالعاتی در وضعیت متوسطی قرار دارد به طوری که ۵۸/۴۷ درصد از شرایط مطلوب سرزندگی در آن نمایان است. نمایانگرهای تأثیرگذارتر در سرزندگی در این پیاده راه بیشتر در بعد اجتماعی و اقتصادی قرار دارند تا بعد کالبدی. «تنوع مردمانی که حاضر می‌شوند»، «رویدادهای فرهنگی» و تنوع «فعالیت‌ها» و «مراکز خرده‌فروشی» تأثیرگذارترین نمایانگرها بوده‌اند. درعین حال، ضعف سرزندگی فضا بیشتر متأثر از نمایانگرهای کالبدی بوده است. «پارکینگ خودروها»، «گنجایش محدود» فضا، «مزامحت ورود موتورسیکلت‌ها»، کمبود «فضای سبز» و پایین بودن «سطح نظافت» نمایانگرهایی هستند که وضعیت ضعیفی را نشان داده و بایستی مورد توجه قرار گیرند.

واژگان کلیدی: پیاده راه، سرزندگی، فضای عمومی، شهرری.

مقدمه

فضاهای عمومی مهم‌ترین بخش از ساختار شهرها هستند، چراکه بیشترین تماس و تعامل شهروندان در این فضاها رخ می‌دهد (تیبالدز، ۱۳۸۳: ۹). این فضاها، ابزاری برای ارتباطات، مکان فرصت‌سازی برای رویارویی مستقیم شهروندان و محلی برای مدیریت و هماهنگ کردن شهروندان محسوب می‌گردند (Christ, 2000: 178). بسیاری از نظریه‌پردازان اعتقاد دارند که فضاهای عمومی به‌عنوان یکی از اجزای اصلی شهر، نقش بالاهمیتی در شهر پایدار دارند (موحد و همکاران، ۱۳۲۹۴: ۸۱). یکی از عوامل مهم در ارزیابی کیفیت فضاهای عمومی سرزندگی و پویایی آن‌هاست (رفعیان و سیفایی، ۱۳۸۴: ۴۰). «سرزندگی» نیازی اساسی است که با گسترش شهرنشینی و روند روبه رشد آسیب‌های اجتماعی در شهرها، هر آینه اهمیت بیشتری یافته است (Sci, 2014: 263). سرزندگی فضای شهری در مقابل ملال‌انگیزی آن، بازتاب فعالیت‌هایی است که در فضا صورت می‌گیرد (پاکزاد، ۱۳۸۴). در یک فضای شهری سرزنده حضور انتخابی یا اجتماعی تعداد قابل‌توجهی از افراد و تنوع آن‌ها در اوقات طولانی از شبانه‌روز بروز می‌یابد (خستو و سعیدی رضوانی، ۱۳۸۹: ۶۶). سرزندگی یعنی امکان گردآمدن غیررسمی مردم در عرصه‌های عمومی، تأیید و ارزش قائل شدن همه شهروندان برای یکدیگر و احترام به معرفت و آگاهی‌های تمامی ساکنان (دادپور، ۱۳۸۹). سرزندگی به‌سلامت جسمی، روانی، اجتماعی و پیشرفت شخصی ساکنان شهر کمک نموده، غنای معنوی و فرهنگی ایجاد کرده (Idus & Hadi, 2008: 2) و جذابیت، مطلوبیت و ایمنی بیشتر را برای فضاهای عمومی به ارمغان می‌آورد. سرزندگی شاخص مهمی از کیفیت محیط شهری است زیرا می‌تواند باعث کاهش جرائم گردد، محرک تجارت شود، و از طریق مشاهده مردم، تشویق تعاملات اجتماعی و زمینه‌سازی برای مبادلات فرهنگی، بر لذت منفعل از خیابان بیفزاید (Jalaladdini & Oktay, 2011: 665). از این‌روست که در بسیاری از برنامه‌های توسعه شهری، این مقوله، یک هدف و گاه یک آرمان اصلی تلقی شده و تحقق آن به‌ویژه در فضاهای عمومی شهری مورد تأکید خاص قرار گرفته است (لطیفی و همکاران، ۱۳۹۳: ۲۸). خیابان‌ها و پیاده‌راه‌ها در زمره فضاهای عمومی اصلی یک شهر بوده و سرزنده‌ترین اندام‌های شهری هستند. این‌ها تجلی تصویر شهرها در اذهان هستند، اگر خیابان‌ها و پیاده‌راه‌های شهر جالب باشند شهر نیز جالب به نظر می‌رسد و برعکس، اگر بدمنظر باشند شهر نیز بدمنظر جلوه می‌کند (Zaidin et al, 2015: 11). این فضاها به همراه سایر فضاهای عمومی شهری یعنی بوستان‌ها، میدان‌ها و بازارها می‌توانند به زندگی شهری جنب‌وجوش داده و آن را سرزنده سازند (Zaidin et al, 2015: 12). در سال‌های اخیر انگاره خیابان پیاده به‌عنوان گونه‌ای از فضاهای عمومی شهری، بنا به اهداف گوناگون و از آن جمله ارتقاء سرزندگی مورد توجه قرار گرفته است. هدف اصلی ایجاد پیاده‌راه‌ها فراهم آوردن امکان دسترسی به‌صورت پیاده است، درعین حال برخی اهداف دیگر چون سرزندگی نیز بر ایجاد آن‌ها متصور می‌باشد (Cairns Regional Council, 2016: 14). فلسفه وجودی این فضاهای شهری نه صرفاً عملکردهای فیزیکی و ارتباطی و یا تثبیت و تقویت برخی از کاربری‌ها و مقوله‌های اقتصادی، بلکه گسترش ارتباطات و تعاملات اجتماعی فرهنگی و ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی بوده است (فلاح منشادی و همکاران، ۱۳۹۱: ۴۶). پیاده‌مداری جزئی از سرزندگی است که در ترویج محیط پایدار و ایجاد مکانی سرزنده نقش اساسی ایفا می‌کند (Shamsuddin et al, 2012: 169). طیف وسیعی از مطالعات به ارزیابی سرزندگی شهرها اختصاص یافته است که برخی از این‌ها قرار هستند:

جین و همکاران ضمن ارزیابی سرزندگی در تعدادی از شهرهای چین دریافت‌اند که میزان سرزندگی طرح‌های شهری در مناطق جدید شهرها ۸/۸ درصد نواحی قدیم است (Jin et al, 2017). ژو در یک بررسی تطبیقی سرزندگی شهری را در

دو شهر تانگژو از چین و آلمر از هلند مورد مقایسه قرار داده و در این مقایسه تحلیلی به عوامل فضایی و غیر فضایی مختلفی چون تأثیر طرح فضایی، برنامه‌ریزی شهری، رویکردهای حکمروایی شهری و سبک زندگی توجه نموده است (Zhou, 2012). جلال‌الدینی و اوکتای سرزندگی شهری در دو خیابان از قبرس را مورد مقایسه قرار داده و تحلیلی فضایی و اجتماعی در این مورد ارائه نموده‌اند (Jalaladdini & Oktay, 2011). دروس و اسویکن ضمن مطالعه در استان کیپ شمالی در آفریقای جنوبی سرزندگی فضای شهری را با شاخص‌های مختلفی در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، کالبدی، محیط‌زیستی و نهادی ارزیابی نموده‌اند. نتایج این مطالعه نشان داده که شاخص‌های سرزندگی در ابعاد مختلف جز در بعد محیط زیستی، رشد داشته‌اند (Drewes & Van, 2010). اروک و گریتلوگلو سرزندگی شهر استانبول در گذر زمان را مورد مطالعه قرار داده و در تحقیق خود از شاخص‌هایی چون تعداد سکنه، وسعت کسب‌وکارها و قیمت زمین استفاده کرده‌اند. آن‌ها نشان داده‌اند که در مجموع، سرزندگی در این شهر بالا رفته است (Oruc & Cenzen, 2008). ونزه و همکاران نمود فضایی سرزندگی در شهر شانگای چین را مطالعه نموده و دریافته‌اند که این شهر از یک الگوی تک مرکزی تبعیت می‌کند به طوری که هر چه از این مرکز به سمت کمربندی بیرونی شهر برویم، سرزندگی کاهش می‌یابد (Wenze & Chen, 2019). اخوان و همکاران (۱۳۹۷) تأثیر عوامل محیطی و کالبدی بر سرزندگی دو خیابان از شهر ساری را مطالعه نموده و پی برده‌اند که رابطه معنی‌دار میان سرزندگی و عواملی چون روشنایی، کف‌سازی، پوشش سبز، عرض خیابان، پارکینگ و... وجود دارد. رخشانی‌نسب و رشیدیان (۱۳۹۶) تأثیر مبلمان ورزشی بر سرزندگی فضاهای شهری شهر نورآباد را مطالعه کرده و در تحلیل از آزمون تی تست استفاده کرده‌اند. آن‌ها نتیجه گرفته‌اند که مبلمان ورزشی دست کم در ۱۱ معیار سرزندگی تأثیر دارد. مهربانی و همکاران (۱۳۹۶) رویکرد منظر در ایجاد سرزندگی خیابان ولی‌عصر تهران را بررسی کرده و در تحلیل از آزمون فریدمن استفاده کرده‌اند. نتایج این تحقیقات، رابطه حس مکان با سرزندگی را اثبات نموده است. بحرالعلومی (۱۳۹۵) دلایل سرزندگی میدان‌های شهری ایتالیا در گذر زمان را بررسی کرده و به این نتیجه رسیده که نقش کالبد همواره ثابت بوده و امروزه تراکم مفید، عناصر خوانا، تعاملات و حس تعلق به مکان در سرزندگی این اماکن نقش بیشتری دارند. خستو و سعیدی رضوانی (۱۳۸۹) در مطالعه در خیابان ستارخان تهران، ۲۲ متغیر تأثیرگذار بر سرزندگی را شناسایی نموده‌اند. در شهرهای ایران سالیانی است پیاده راه‌سازی مورد توجه قرار گرفته و طرح‌های چندی از آن صورت عملی به خود گرفته‌اند که از آن جمله می‌توان پیاده راه‌سازی در سپهسالار، مروی و بازار تهران، جنت مشهد، قلعه سنگی، شهریار و تربیت تبریز اشاره نمود. یکی از موضوعاتی که در خور بررسی است ارزیابی سرزندگی در این پیاده راه‌هاست که سابقه‌چندانی در طرح‌های شهری ندارند. پیاده راه‌سازی خیابان حرم در شهرری به عنوان یک فضای عمومی شهری و محدوده مطالعاتی تحقیق حاضر، نمونه‌ای از این طرح‌هاست که این تحقیق، به ارزیابی سرزندگی در این پیاده راه پرداخته شده است.

مبانی نظری

پیاده راه‌ها نوعی از فضاهای عمومی محسوب می‌گردند. فضای عمومی یعنی «زمینه مشترکی که مردم در آن بتوانند فعالیت‌های عملکردی و آیینی را که منجر به پیوند بینشان می‌شود، انجام دهند» (مدنی‌پور، ۱۳۹۱: ۲۴۶). فضاهای عمومی یک شهر محل تجلی زندگی جمعی شهرها هستند که به دلیل ماهیت خود، حق ورود و حضور هر قشر، سن، نژاد و صنفی را بدون هیچ‌گونه محدودیتی به عموم شهروندان می‌دهند و فضایی مناسب را برای گردهمایی و تجمع فراهم می‌آورند (بحرالعلومی، ۱۳۹۵: ۳۲). در واقع در فضاهای عمومی روابطی بین افراد شکل می‌گیرد که می‌توانند همدیگر را

1 . Tongzhou

2 . Almere

درک کنند و باهم مرتبط گردند و این‌ها خود نمودهایی از سرزندگی محسوب می‌گردند. تنوع فعالیت‌هایی که در یک مکان در ساعات شبانه‌روز و روزهای هفته رخ می‌دهد، شاخصی دیگر از سرزندگی یک مکان است (Chapman, 2009: 35-36). مکان سرزنده جایی است که مردمان آن برای درنگ، ماندن و ملاقات، انتخاب می‌کنند به‌جای اینکه بخواهند سریع از آن عبور کنند (دادپور، ۱۳۸۹: ۳۶). جیکوبز چهار شرط اصلی به شرح زیر برای سرزندگی شهری بیان نموده است: وجود بیش از دو کارکرد اصلی، کوتاه بودن بلوک‌ها، ساختمان‌های با سن و سال متفاوت و تراکم فشرده کافی از مردم صرف‌نظر از علت حضورشان. به اعتقاد او تنوع، سرزندگی را به دنبال خواهد داشت. تنوع یکی از ملزومات ایجاد سرزندگی و پویایی در یک فضا است ولی عناصر دیگری هم وجود دارند که در ایجاد فضاهای شهر سرزنده تأثیر دارند مثل طراحی شهری جذاب و متناسب با فعالیت‌ها که سبب جلب افراد به آن فضا می‌گردد (Jacobs, 1993: 102). پامیر عوامل مؤثر بر یک مکان عمومی موافق و پر جنب‌وجوش را این‌چنین معرفی می‌نماید: «موقعیت مکان بایستی به‌گونه‌ای باشد که پذیرای جمع کثیری از افراد گردد، به‌علاوه در نزدیکی مراکز خرده‌فروشی قرار گیرد به‌گونه‌ای که جاذب و تولیدکننده فعالیت پیاده گردد. اندازه یک فضای عمومی باید به‌گونه‌ای باشد که گنجایش تفریحات جمعی و رویدادها را داشته باشد ولی نه آن‌قدر بزرگ که محصور بودن فضا از بین برود. ایجاد یک فضای سرزنده و دوستدار مردم هنگامی امکان‌پذیر است که اطراف آن مکان به‌وسیله مغازه‌های خرده‌فروشی، غذاخوری‌ها و کافه‌ها احاطه شده باشد. در نظر او یکی از راه‌های کسب موفقیت در فضای شهری، ایجاد فعالیت‌های تجاری به‌خصوص خدمات خوراکی است. طراحی یک مکان بایستی ظرفیت فضا را برای جذب و مطابقت فعالیت‌ها افزایش دهد. در این رابطه وی به مواردی چون نشیمنگاه مناسب، کاربری منعطف، راحتی، سازگاری و کیفیت بالا در عین سادگی اشاره می‌کند» (خستو و سعیدی رضوانی، ۱۳۸۹: ۶۵ به نقل از Paumier, 2007: 169). بزرگ‌ترین عامل سرزندگی فضاهای جمعی، حضور مردم و تعامل اجتماعی آن‌ها با یکدیگر است (بحرالعلومی، ۱۳۹۵: ۳۱). فضای شهری سرزنده عبارت است فضایی است که در آن حضور تعداد قابل‌توجهی از افراد و تنوع آن‌ها (به لحاظ سن و جنس) در گستره زمانی وسیعی از روز که فعالیت‌هایشان عمدتاً به شکل انتخابی یا اجتماعی بروز می‌یابد، به چشم می‌خورد (بحرالعلومی، ۱۳۹۵: ۶۶). یکی از معیارهای مهم سرزندگی «خوانایی» است (میلر، ۱۳۷۹: ۱۳۹). منظور از خوانایی یک شهر آن است که بتوان اجزای شهری را به‌آسانی شناخت و آن‌ها را در ذهن در قالبی به‌هم‌پیوسته به یکدیگر ارتباط داد (لینچ، ۱۳۸۳: ۹۴). برخی عناصر کالبدی چون پرچم‌ها، چمن‌ها، تقاطع‌ها، تابلوها، پنجره‌های مصور، ستون‌ها، دروازه‌ها، لبه‌ها، حریم‌ها و مانند آن‌ها ما را از مالکیت، موقعیت، وابستگی به گروه‌ها، عملکردهای پنهانی، کالاها و خدمات، رفتار درست و بسیاری از چیزهای دیگر آگاه می‌سازد و جزئی از خوانایی به شمار می‌رود (بحرالعلومی، ۱۳۹۵: ۳۳). یکی دیگر از راه‌های فراهم آوردن محیط سرزنده، ایجاد حس تعلق به مکان است که متضمن جریانی است که مردم بتوانند به‌تناسب فرصت‌های متفاوت، از تجربیات حسی متفاوت برخوردار گردند (قاسمی اصفهانی، ۱۳۸۳: ۹۸). وجود امنیت در مکان‌های عمومی از دیگر عوامل افزایش سرزندگی فضاهاست که یک معیار کیفی بوده و سبب ارتقای کیفیت محیط می‌گردد (Carmona, 2003: 10). مفهوم دیگر سرزندگی چنین است که به چه میزان از فضاهای عمومی استفاده می‌شود و قابلیت تحرک و انعطاف در آن‌ها وجود دارد (مطالایی و رنجبر، ۱۳۸۶: ۲). از جمله مشخصات فضاهای عمومی منعطف این است که از قبل برنامه‌ریزی نشده و شهروندان برای استفاده از آن‌ها، آزادی عمل دارند و فرصت‌هایی را برای تفریح و تعاملات اجتماعی ایجاد می‌نمایند و خارج از برنامه روزانه زندگی مردم قرار می‌گیرند (عزیزی، ۱۳۹۱: ۲۰). به اعتقاد جیکوبز و اپلیارد، ایجاد جذابیت‌های بصری در ابتدا و انتهای خیابان، وجود بالکن، عقب‌نشینی و سایر تمهیدات کالبدی، از جمله جزئیات در بدنه‌ها و کف، نورپردازی مناسب در شب، ایجاد فضاهای مسقف به‌عنوان نقاط مکث کوتاه برای خلق انواع قرارگاه‌های رفتاری و تنوع و اختلاط کاربری‌ها، در سرزندگی خیابان‌های شهری مؤثراند (Jacobs & Appleyard, 1987: 116). بنا بر نظر

کالان نیز ایجاد سکانس‌های فضایی متنوع که آرام و به‌تدریج و در امتداد مسیر خیابان شهری صورت می‌گیرد، در سرزندگی خیابان تأثیر دارد (اخوان و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۷ به نقل از طیبیان، ۱۳۸۲: ۱۷). فورسایت و همکاران (۲۰۰۸) ارتقاء کیفیت محیطی و قابلیت پیاده‌مداری خیابان اصلی را عامل مؤثر افزایش فعالیت فیزیکی شهروندان و سرزندگی خیابان عنوان نموده‌اند (Forsyth et al, 2008: 1988). همچنین یکی از عوامل مؤثر بر سرزندگی خیابان‌های شهری، مناسب‌سازی خیابان برای معلولین و افراد کم‌توان عنوان شده است در نظر جرد، پورتلا، شافتو، فورسایت و همکاران، واگنر و کیوزو و سامونل و همکاران، نگهداری و نظافت، علائم، روشنایی، سایه‌بان و تاج‌پوشش درختان، بر سرزندگی خیابان‌های شهری تأثیر دارند (اخوان و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۷ به نقل از Mackey et al, 2008). همچنین گفته شده که سرزندگی بیانگر درجه موفقیت یک فضای شهری به لحاظ اجتماعی است و به تعداد افرادی که در ساعات مختلف روز و شب در داخل یا اطراف آن هستند (حرکت پیاده‌ها)، جذب امکانات، تعداد رویدادهای فرهنگی و جشن‌ها در طول یک سال، وجود زندگی خیابانی فعال، و بالاخره آن مقدار که مردم حس می‌کنند یک فضا زنده و فعال است اشاره دارد. نتایج تحقیقات جدید حاکی است که سرزندگی محصول کیفیت بصری محیط است و حاصل تنوع فعالیت‌هایی است که خود پشتیبانی می‌کند (Jalaladdini & Oktay, 2011: 666). تیلر در ارزیابی سرزندگی فضاهای شهری، مواردی چون اختلاط ادارات و مغازه‌ها، انجمن‌های تجاری فعال، چشم‌انداز جذاب، تسهیلات پارک وسیله نقلیه، محل‌های مراجعه زیاد، تعداد زیاد گردشگر و پارامترهای فرهنگی را مورد توجه قرار داده است (Tyler, 1998: 3). انجمن مدیریت مرکز شهر^۷ برای سرزندگی شاخص‌هایی چون ساختار اشتغال و صنعت مرتبط با بهداشت منطقه‌ای، تعداد بازدیدکنندگان، تسهیلات پارک خودرو، تسهیلات حمل‌ونقل عمومی، ایمنی، تنوع، فعالیت‌های عمومی، پاکیزگی و نگهداری خیابان، امکانات لازم برای رفع نیازهای خاص، نبود خلاء خرده‌فروشی و مطلوبیت فضا را در نظر گرفته است (Oruc & Cenzen, 1998: 102). گروه توسعه اقتصادی و شهری، شاخص‌هایی چون جنب‌وجوش عابران، کمیت و کیفیت خرده‌فروشی‌ها، استفاده نسبی از فضا برای فعالیت‌های متنوع (تنوع فعالیت‌ها)، امنیت، دسترس‌پذیری و تسهیلات پارک خودرو را مورد توجه قرار داده است. دپارتمان توسعه در این زمینه نه معیار پیشنهاد کرده که عبارت‌اند از: تنوع کاربری، چشم‌انداز کسب‌وکار، میزان اجاره مغازه‌ها، نبود خلاء خرده‌فروشی، جنب‌وجوش عابران، دسترس‌پذیری، رفتار و نگاه استفاده‌کنندگان از فضا، ارزش مایملک تجاری و ساختار کالبدی (DOE, 1996: 123). جاکوبز معتقد است که سرزندگی اساساً در رابطه با زندگی خیابانی قرار داشته و در گوناگونی حرکت عابران در اوقات مختلف نمود می‌یابد. به نظر وی سرزندگی متأثر از کیفیت و فرم محیط مصنوع (Patrizia et al, 2018: 138) و ملازم با ایمنی و پیاده‌مداری است. انبوه‌عابران که در اوقات مختلف و در جای‌جای محلات با اهداف گوناگون، پیاده حرکت می‌کنند، مکان شهری را موفق و امن می‌سازند. جاکوبز سرزندگی را عمیقاً با تنوع مرتبط دانسته و تنوع را در فرم مصنوع شهر و توزیع فعالیت‌ها، جست‌وجو می‌کند. وی برای ارزیابی سرزندگی، چهار وضعیت از تنوع را که شامل تنوع کاربری‌ها، عمر ساختمان‌ها، تعداد تقاطع‌ها و تراکم شهری است، مورد توجه قرار داده است. خصیصه محوری سرزندگی در نظر او پیوستگی و مداومت فضایی – زمانی حضور افراد و فعالیت‌ها در مکان است (Patrizia et al, 2018: 139).

- 1 . Cullen
- 2 . Gjerde
- 3 . Portella
- 4 . Shaftoe
- 5 . Wagner & Caves
- 6 . Säumel
- 7 . Association of Town Centre Management

روش پژوهش

این پژوهش به لحاظ هدف، کاربردی و به لحاظ روش، روشی تحلیلی-ارزیابی دارد. داده‌های مورد تحلیل شامل ارزیابی‌های نمونه آماری از ۳۸ متغیر نمایانگر سرزندگی هستند که به استناد ادبیات تحقیق انتخاب شده‌اند (جدول ۱). برای گردآوری داده‌ها از ابزار پرسشنامه استفاده شده که در آن هر کدام از نمایانگرها به صورت یک گویه در ۵ طیف ارزیابی آمده است. اعتبار عاملی پرسشنامه با آزمون KMO به میزان ۰/۸۲۲ به دست آمده آمد که چون بیشتر از رقم ۰/۷ می‌باشد، مناسب بودن پرسشنامه را می‌رساند. پایایی نهایی پرسشنامه با ضریب آلفای کرونباخ برابر ۰/۸۱۱ مورد تأیید قرار گرفته و روایی آن با نظرخواهی از ۵ متخصص رشته جغرافیای شهری و شهرسازی، تأیید گردید. با توجه به اینکه سرزندگی کیفیتی است که در احساس نشاط، شور و شغف، جنب‌وجوش و پویایی افراد در مکان متجلی می‌گردد، نمونه آماری از عابران این پیاده راه و از افرادی که دست‌کم ۵ بار در این مسیر گذر و مکث داشته‌اند، انتخاب شده است. با توجه به برآورد عبور روزانه ۷۰ هزار نفر از این مسیر، با اعمال مدل کوکران، تعداد نمونه ۳۷۵ نفر در نظر گرفته شده است. انتخاب نمونه به صورت تصادفی در روزهای مختلف از یک هفته و اوقات مختلف از ساعات فعالیت پیاده راه در شبانه‌روز بوده است. داده‌های حاصل از پرسشنامه در نرم‌افزار SPSS وارد شده و در آن ابتدا آزمون فریدمن و سپس برخی مدل‌های آمار توصیفی اعمال گردیده است. آزمون فریدمن متغیرها را بر اساس میزان تأثیر بر متغیر وابسته، اولویت‌بندی و رتبه‌بندی می‌کند. وضعیت کلی سرزندگی به صورت نسبتی از وضعیت آرمانی سرزندگی محاسبه و بیان گردیده است.

جدول شماره ۱. متغیرهای نمایانگر سرزندگی فضاها عمومی

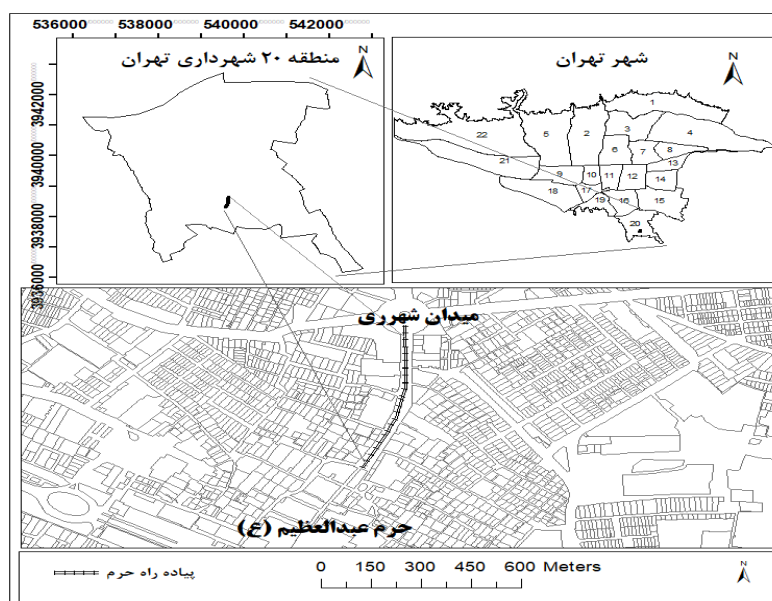
مستند	متغیر	ردیف	بعد
Patrizia et al,2018; Cairns Regional Council,2016	پیوستگی مسیر	۱	کابندی
Cubukcu,2013; Landry,2000; Urban and Economic Development Group,1994	دسترس‌پذیری	۲	
Victoria Transport Policy Institute,2001; Paumier, 2007	گنجایش برای تفریحات جمعی	۳	
Jacobs,1996; Victoria Transport Policy Institute,2001	ساختمان‌های با عمر متفاوت	۴	
Jacobs,1996; Victoria Transport Policy Institute, 2001	طراحی جذاب	۵	
Jacobs & Appleyard,1987;۱۳۸۴	چدار سازی مناسب	۶	
Paumier,2007; Rastegar et al,2014; ویلیام وایت، ۱۹۹۹ نقل از دادپور،۱۳۸۹:۳۶	نشیمنگاه‌های مناسب	۷	
Cowan, 2002 :۱۳۸۶	کیفیت خدمات (آبخوری، دستشویی، شیر آب)	۸	
مطالایی و رنجبر، ۱۳۸۶:۲۰۰۲	تراکم استفاده از فضا	۹	
Jacobs and Appleyard, 1987; Shaftoe, 2008; Certain, 2011 راپاپورت، ۱۹۹۹ (نقل از معینی، ۱۳۸۵)	جذابیت‌های بصری	۱۰	
Jacobs & Appleyard,1987; سازمان برنامه‌ریزی منطقه‌ای سن‌دیه‌گو، ۱۳۸۸	کف‌سازی مناسب	۱۱	
Appleyard,1987; تیبالدز، ۱۳۸۵:۱۳۸۵; Mact et al,2008	نورپردازی مناسب	۱۲	
Jacobs & Appleyard,1987; Victoria Transport Policy Institute, 2001; Portella, 2007; کاشانی‌جو، ۱۳۹۰: ۱۳۸۶	مناسب‌سازی برای معلولان و افراد ناتوان و کم‌توان	۱۳	
Victoria Transport Policy Institute, 2001; Portella, 2007; کاشانی‌جو، ۱۳۹۰: ۱۳۸۶	نگهداری و نظافت	۱۴	
Weil,2009; Jacobs & Appleyard,1987	سایه‌بان و پناه بارش	۱۵	
Weil, 2009; Forsyth et al, 2008	فضای سبز	۱۶	
Tyler,1998; Urban & Economic Development Group, 1994 تیبالدز، ۱۳۸۵	تسهیلات پارک دوچرخه و صندلی چرخ‌دار	۱۷	
Rastegar et al,2014 :۱۳۹۳	میلان مناسب	۱۸	
Shaftoe, 2008:۱۳۹۳	عدم آب‌گرفتگی مسیر	۱۹	
ایزدی، ۱۳۹۳: ۱۳۸۴	نیود سد معبر	۲۰	
Amphoux, 1998 :۱۳۹۰; بنتلی، ۱۳۹۳	نیود آلودگی صوتی و فیزیکی	۲۱	
Chapman,2009 :۱۳۸۴	نیود آلودگی بصری	۲۲	
Landry, 2000; Nosal, 2009	پارکینگ مناسب در مجاورت پیاده راه	۲۳	
کارمونا و همکاران، ۲۰۰۳: راپاپورت، ۱۹۹۹ (نقل از معینی، ۱۳۸۵: ۸)	امنیت اجتماعی	۲۴	

Patrizia et al., 2018; Fahr et al., 2011; Landry, 2000 راپاپورت، ۱۹۹۹ (نقل از معینی، ۱۳۸۵: ۸)	ایمینی	۲۵
Chapman, 2009; Landry, 2000؛ ۱۳۸۶؛ مطالایی و رنجبر،	تنوع در فعالیت‌ها	۲۶
Jacobs, 1996; Landry, 2000; Urban and Economic Development Group, 1994	تراکم فشرده کافی از مردم	۲۷
Victoria Transport Policy Institute, 2001؛ ۱۳۹۵؛ بحرالعلمی،	شکل‌گیری تعاملات اجتماعی	۲۸
Paumier, 2007؛ ۱۳۹۳؛ حقی و همکاران، خستو و سعیدی رضوانی، ۱۳۸۹؛	تنوع مردمانی که حاضر می‌شوند	۲۹
Chapman, 2009؛ ۱۳۹۵؛ بحرالعلمی،	وجود نمادهای فرهنگی	۳۰
Rastegar et al., 2014؛ ۱۳۸۳؛ قاسمی اصفهانی،	ایجاد حس تعلق به مکان	۳۱
Rastegar et al., 2014; Victoria Transport Policy Institute, 2001; Jacobs and Appleyard, 1987;	فضای مناسب برای مکث و تعامل	۳۲
Chapman, 2009; Weil, 2009؛ ۱۳۸۶؛ گلکار،	رویدادهای فرهنگی	۳۳
Rastegar et al., 2014; Jalaladdini and Oktay, 2011	زندگی خیابانی فعال	۳۴
Chapman, 2009؛ ۹؛ ۱۳۸۵؛ معینی،	نبود مزاحمت ورود وسایل نقلیه موتوری	۳۵
Jacobs, 1996; Jacobs and Appleyard, 1987; Paumier, 2007	تنوع در کسب‌وکارها	۳۶
Paumier, 2007؛ ۱۳۸۴؛ پاکزاد،	مجاورت با مراکز خرده‌فروشی	۳۷
Jalaladdini and Oktay., 2011, Paumier, 2007	وجود غذاخوری‌ها و کافه‌ها	۳۸

اقتصادی

محدوده مورد مطالعه

پیاده راه حرم که با طول حدود ۴۰۰ متر در جنوب شهر تهران (منطقه ۲۰ شهرداری تهران) در حدفاصل میدان اصلی شهرری و حرم حضرت عبدالعظیم حسنی (ع) قرار گرفته، قلمرو جغرافیایی این پژوهش است (شکل ۱). این مسیر، یکی از قدیمی‌ترین خیابان‌های شهرری است که قدمت احداث آن به زمان صفویه بازمی‌گردد. به مناسبت اتصال آن از جانب شمال به جاده قدیم تهران - قم، و قرارگیری حرم حضرت عبدالعظیم حسنی (ع) و امامزادگان مجاور در منتهی‌الیه جنوبی مسیر، این خیابان از گذشته تاکنون اصلی‌ترین طریق ارتباطی با این مجموعه زیارتی و بازار قدیمی ری بوده و علاوه بر آن، نقش مرکز تجارت مرکزی را برای شهرری و سکونتگاه‌های پیرامون ایفا می‌نموده است. تغییر این مسیر از حالت خیابانی که تماماً به عبور وسایل نقلیه موتوری اختصاص داشته و پیاده‌ها نیز از لابه‌لای این وسایل گذر می‌کردند، به مسیر مختص عابران پیاده (پیاده راه) در سال ۱۳۸۸ صورت گرفته است.



شکل شماره ۱. موقعیت جغرافیایی محدوده مورد مطالعه

بحث و یافته‌ها

نمونه آماری متشکل از ۳۷۵ نفر شامل ۲۰۶ نفر مرد و ۱۶۹ نفر زن با میانگین سنی ۳۳/۰۷ بوده است. همچنین میزان تحصیلات ۱۴ درصد از آن‌ها در سطح دبستان، ۲۱ درصد در سطح راهنمایی یا دوره اول متوسطه، ۳۳ درصد در سطح دوره دوم متوسطه، ۲۳ درصد از پایان دوره متوسطه تا کارشناسی و ۶ درصد بالاتر از کارشناسی بوده است. در شرایطی که نمایانگری از سرزندگی مکان (گویه) در بهترین وضعیت ممکن قرار گرفته باشد، طبیعتاً باید در طیف «خیلی زیاد» ارزیابی گردد. حال در صورتی که تمامی ۳۸ نمایانگر سرزندگی در طیف خیلی زیاد ارزیابی گردند، سرزندگی مکان در وضعیت آرمانی قرار گرفته و به عبارت دیگر صد درصد از شرایط کیفی سرزندگی بخش که امکان تحقق دارد، محقق گردیده است. با در نظر گرفتن امتیازات از ۱ تا ۵ برای ۵ طیف مورد ارزیابی (خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد) در هر کدام از گویه‌های پرسشنامه و با توجه به وجود ۳۸ گویه (نمایانگر سرزندگی) در پرسشنامه و ۳۷۵ پاسخگو، در شرایط آرمانی مجموع امتیازات به ترتیب زیر محاسبه می‌گردد:

$$St = Rt * It * 5$$

St: مجموع امتیاز حاصل در وضعیت آرمانی Rt: تعداد کل پاسخگویان

It: تعداد کل گویه‌ها ۵: امتیاز بالاترین طیف ارزیابی

$$375 \times 38 \times 5 = 71250$$

همچنین امتیاز حاصل از ارزیابی نمونه آماری از گویه‌ها با توجه به امتیاز قائل شده به شرح پیش گفته برای هر کدام از طیف‌های ۵ گانه به شرح زیر قابل محاسبه است:

$$Si = \sum (Ri * Di)$$

Si: مجموع امتیاز حاصل از ارزیابی‌های پاسخگویان

Ri: تعداد کل انتخاب‌ها در طیف مورد نظر

Di: امتیاز طیف مورد نظر

$$(2882 \times 1) + (2117 \times 2) + (3982 \times 3) + (3749 \times 4) + (1520 \times 5) = 41658$$

به این ترتیب مطابق ارزیابی‌های نمونه آماری، در پیاده راه مورد مطالعه، ۵۸/۴۷ درصد از شرایط مطلوب سرزندگی وجود دارد:

$$(41658 / 71250) \times 100 = 58/47$$

به منظور آگاهی از مراتب تأثیرگذاری نمایانگرهای ۳۸ گانه در وضعیت موجود سرزندگی محدوده مطالعاتی، به اجرای آزمون فریدمن مبادرت شده است. خروجی نرم‌افزار SPSS در اجرای آزمون فریدمن روی ارزیابی‌های صورت گرفته، اهمیت هر کدام از متغیرها را به صورت رقمی با عنوان مراتب میانگین (Mean Rank) مشخص نموده که رقم بالاتر بیانگر تأثیرگذاری بیشتر متغیر وابسته بر متغیر مستقل (سرزندگی) است. نتایج به شرحی بوده که در جدول ۲ آورده شده است.

جدول شماره ۲. خروجی مدل فریدمن در تعیین مراتب تأثیرگذاری متغیرها

رتبه	شماره متغیر	مرتبۀ میانگین تعیین شده در مدل فریدمن	رتبه	شماره متغیر	مرتبۀ میانگین تعیین شده در مدل فریدمن
۱	۲۹	۳۴	۲۰	۱۲	۱۹
۲	۳۳	۳۴	۲۱	۳۸	۱۹
۳	۳۷	۳۲	۲۲	۲۲	۱۸
۴	۲۶	۲۹	۲۳	۲۴	۱۸

۵	۴	۲۸/۰۴	۲۴	۶	۱۶
۶	۱۱	۲۸	۲۵	۳۰	۱۵/۰۹
۷	۱۷	۲۸	۲۶	۱۳	۱۴
۸	۳۶	۲۸	۲۷	۱۸	۱۴
۹	۲۸	۲۷	۲۸	۹	۱۳
۱۰	۲	۲۶	۲۹	۲۰	۱۲
۱۱	۲۵	۲۶	۳۰	۳۴	۱۲
۱۲	۲۱	۲۵/۰۵	۳۱	۵	۱۱
۱۳	۱۹	۲۵	۳۲	۱۴	۷
۱۴	۲۷	۲۵	۳۳	۱۶	۷
۱۵	۳۱	۲۵	۳۴	۳۵	۷
۱۶	۳۲	۲۳	۳۵	۳	۵
۱۷	۸	۲۱	۳۶	۱۰	۵
۱۸	۷	۱۹/۰۶	۳۷	۲۳	۵
۱۹	۱	۱۹	۳۸	۱۵	۴

نتایج حاصل از آزمون فریدمن نشان می‌دهد که متغیرهای «تنوع مردمانی که حاضر می‌شوند» و «رویدادهای فرهنگی» بیشترین تأثیرگذاری را بر وضعیت سرزندگی محدوده مطالعاتی داشته‌اند. پیاده راه حرم از یک طرف به لحاظ اینکه یک کانون مهم خرید و خدمات در شهرری و منطقه ۲۰ شهرداری تهران است، طیف متنوعی از افراد را پذیرا می‌گردد که از سنین مختلف بوده و هرکدام متناسب با نیازهای خود به این محل مراجعه دارند. از سوی دیگر طبقات مختلفی از جامعه به لحاظ اینکه اصلی‌ترین گذرگاه ارتباطی به مجموعه‌های زیارتی مجاور است، از این محور عبور می‌کنند. همچنین اتباع بیگانه به لحاظ فراوانی سکونت در مجاور این محدوده، در میان عابران، چشمگیر هستند. این پیاده راه کانون اصلی رویدادهای فرهنگی و مذهبی منطقه است. پرشورترین مراسم عزاداری مذهبی و عبور هیئت‌های عزاداری را در این محل می‌توان دید. آذین‌بندی‌ها، پرچم‌ها و نمادهای دیگر مذهبی و سیاسی، در مواقع جشن و عزا، بیش از هر مکان دیگری در این محل تجلی دارد. در مناسبت‌های مذهبی و روزهای پایانی هفته، انبوهی از مردم از گوشه و کنار تهران و شهرها و روستاهای پیرامون از این پیاده راه به سمت حرم روانه می‌گردند.

سومین و چهارمین متغیرهای تأثیرگذار «مجاورت با مراکز خرده‌فروشی» و «تنوع فعالیت‌ها» بوده‌اند. شمارش صورت گرفته توسط پژوهشگران در دی‌ماه، ۱۳۹۷ آمار مراکز کسب‌وکار و خرده‌فروشی در جداره پیاده راه و بازارچه‌های مربوط را این‌گونه نمایان ساخت: پوشاک ۸۸ واحد؛ طلا، ساعت و بدلیجات، ۴۱ واحد؛ کیف و کفش ۳۶ واحد؛ فست‌فود، جگرکی، آبمیوه و نوشیدنی ۱۶ واحد؛ پلاستیک و اسباب‌بازی، ۱۲ واحد؛ خشکبار ۱۸ واحد؛ خرازی و لوازم‌آرایش ۱۴ واحد؛ منسوجات و پرده ۱۳ واحد؛ فروشگاه مواد غذایی و میوه‌فروشی ۹ واحد؛ گل‌فروشی (طبیعی یا مصنوعی) ۸ واحد؛ لوازم سفره عقد ۸ واحد؛ لوازم آشپزخانه ۸ واحد؛ لوکس و کادویی ۴ واحد؛ فرش و موکت ۳ واحد؛ عطاری ۵ واحد؛ آرایشگاه ۲ واحد؛ خیاطی ۳ واحد؛ تعمیر و قطعات کالای خانگی ۴ واحد؛ کالای برق واحد؛ عکاسی ۲ واحد؛ کتاب‌فروشی ۱ واحد، سیمونی و لباس نوزاد ۷ واحد؛ داروخانه واحد ۱، بانک ۲ واحد؛ ابزارفروشی ۳ واحد؛ ماهی، مرغ و گوشت‌فروشی ۷ واحد؛ پوشاک و وسایل ورزشی ۲ واحد، خدمات فنی و کالایی گوشی همراه ۶ واحد؛ مدرسه ۲ واحد. جز موارد یادشده، پیاده راه مورد مطالعه به بازار قدیمی و سنتی ری، بازار تازه احداث شده موسوم به بازار بزرگ ری و بازارچه‌های حفاصل این دو نیز مرتبط است که خود از کانون‌های عمده خرده‌فروشی به‌ویژه در زمینه پوشاک، کالاهای مذهبی و سوغات هستند.

متغیر ردیف پنجم، «وجود ساختمان‌های با عمر متفاوت» بوده است. معبر یادشده شاید قدمتی نزدیک به قدمت زیارتگاه عبدالعظیم حسنی (ع) داشته باشد که در سال‌های پس از مدفون شدن وی در سال ۲۵۵ قمری، شکل گرفته و رونق یافته

است. آنچه اکنون به چشم می‌خورد ساختمان‌هایی از زمان صفویه تا زمان حاضر است. در منتهی‌الیه جنوبی پیاده راه، ورودی بازار سنتی ری با کاشی‌کاری‌های مربوط به زمان صفویه خودنمایی کرده و در میانه جدار غربی، کاروانسراهایی برجا مانده از آن عصر جلب توجه می‌نماید.

«کف‌سازی مناسب» متغیر بعدی است. با اجرای طرح پوشش کف پیاده راه از حدود ۵ سال پیش، این معبر سنگفرش و تسطیح شده است. با این وجود، ورود وسایل نقلیه سنگین سبب شکستگی، شکاف و نشست کف‌پوش‌ها در جای‌جای مسیر گردیده که ضمن تأثیرگذاری منفی بر هدایت هرز آب‌ها، ترمیم آن‌ها هم‌خوان با طرح اولیه نیست. امکان «پارک دوچرخه و صندلی چرخ‌دار» در چند گوشه فراهم است و به این لحاظ در ارزیابی‌ها، این متغیر در مرتبه هفتم قرار گرفته است. «تنوع در کسب‌وکارها» در آمار شمارش پیش‌گفته روشن است. «شکل‌گیری تعاملات اجتماعی» متغیری است که در نتایج، در ردیف نهم قرار دارد. این پیاده راه به‌نوعی میعادگاه اصلی طیف وسیعی از اقشار جامعه است که برای گپ و گفت و ملاقات، حضور می‌یابند و در ساعت‌های فعالیت، در گوشه و کنار آن، گفت‌وگوشنود و تعاملات نمایان است. به لحاظ «دسترس‌پذیری» این پیاده راه علاوه بر برخورداری از مرکزیت تقریباً هندسی در منطقه، ارتباط با آن از طریق ۵ خط اتوبوس‌رانی میسر بوده و بسیاری از خطوط تاکسی‌رانی نیز بدان می‌رسند. سه خیابان منتهی به این معبر، شاه‌رگ‌های ارتباطی شهرری با تهران و سکونتگاه‌های پیرامون محسوب می‌شوند. به لحاظ متغیر «کیفیت خدمات (آبخوری، شیر آب، دستشویی، تلفن همگانی، سطل زباله)» بنا به شمارش انجام‌شده توسط پژوهشگران، در ۶ نقطه آب‌سردکن و سقاخانه برای نوشیدن آب، در ۲۸ نقطه سطل زباله، و در ۵ نقطه تلفن همگانی قرار داده‌شده و امکان استفاده از دستشویی و شیر آب حداکثر در فاصله ۵۰۰ متری وجود دارد. همچنین به لحاظ «وجود صندلی و نشیمنگاه»، ملازم با طرح کف‌سازی، ۳۸ صندلی با ظرفیت سه نفر در جای‌جای پیاده راه قرار داده‌شده است.



شکل شماره ۲. نمایی از وضعیت کالبدی پیاده راه حرم

فضای کالبدی این پیاده راه نوعی احساس تعلق در جمعیت بومی برمی‌انگیزاند. در این فضا تجربه نسل‌های پیشین به‌خوبی قابل‌درک است و در فضای کالبدی و روابط اجتماعی نمود دارد. این فضا یادآور تاریخ شفاهی شهرری است که در اذهان نقش بسته و در محافل و مجالس به نسل‌های بعدی انتقال می‌یابد. به لحاظ «پیوستگی مسیر»، پیاده راه حرم از یک‌سو به میدان اصلی شهرری مرتبط است که هر سه خیابان منتهی به این میدان واجد فضای جداگانه‌ای به‌عنوان پیاده‌رو هستند و از این‌رو شرایط حرکت پیاده در شمال آن، از جهات شمال، غرب و شرق تا مسافت طولانی وجود دارد. از سمت جنوب، بازار قدیمی شهرری و معابر دو سوی بازار که به لحاظ مقررات، عبور وسیله نقلیه در آن‌ها ممنوع است، امکان پیاده‌روی را به‌طور نسبی فراهم می‌آورند.

پایین‌ترین مرتبه در میان متغیرها «وجود سایه‌بان و پناه بارش» و پس‌از آن «وجود توقفگاه‌های خودرو» بوده‌اند. تنها پارکینگ مجاور پیاده راه با فضای باز حدود ۵۰۰ مترمربع، ظرفیت محدودی را با توجه به مراجعات، ارائه می‌دهد. «جاذبیت بصری» و گنجایش برای تفریحات جمعی» نیز در نتایج آزمون در مراتب ضعیفی قرار گرفته‌اند. «گنجایش برای تفریحات جمعی» به دلیل تراکم کسب‌وکارها و شلوغی دائمی مسیر، در آن فراهم نیست.

اما موضوع حائز اهمیت «مزاحمت وسایل نقلیه» مخصوصاً موتورسیکلت‌ها باوجود ممنوعیت ورود آن‌هاست. به لحاظ «فضای سبز» در محدوده گذر پیاده راه که حدود ۵۰۰۰ مترمربع مساحت دارد، مطابق شمارش صورت گرفته تنها ۱۴۳ اصله درخت به‌صورت پراکنده دیده می‌شود. وضعیت «نگهداری و نظافت» نامطلوب است. ریخت‌وپاش زباله و آلودگی در تمام مسیر مشهود می‌باشد. به لحاظ «طراحی» جاذبیت خاصی مشهود نبوده و بناها غالباً برحسب تسهیل در کارکرد طراحی شده‌اند. زندگی خیابانی» در آن منحصر به ساعات محدود معمولاً از ۳ ساعت پس از شروع روز تا ۳ ساعت پس از شروع شب ادامه دارد. «سد معبر» از جانب کسبه، بساط‌های دست‌فروشان و توقف دوچرخه، موتورسیکلت و گاری حمل بار، باوجود گشت زنی‌های مکرر گروه انضباط شهری شهرداری، امری عادی است. یک طبقه بودن مراکز کسب‌جداره پیاده راه و بازارچه‌های معدود که آن‌هم حداکثر در سه طبقه شکل گرفته‌اند، سبب شده «تراکم استفاده از فضا» ضعیف جلوه نماید.

نتیجه‌گیری

سرزندگی از ضروریات یک شهر سالم و پایدار است. فضاهای عمومی شهری همواره بستری برای تحقق و تجلی سرزندگی در شهرها بوده‌اند. در برنامه‌ریزی شهری امروز، ایجاد پیاده راه‌ها که گونه‌ای از فضاهای عمومی محسوب می‌گردد در کنار اهداف متعدد، در راستای تقویت سرزندگی نیز موردتوجه قرار گرفته‌اند. در این تحقیق میزان سرزندگی یکی از این پیاده راه‌های نوپدید در منطقه ۲۰ شهرداری تهران (پیاده راه حرم در شهرری)، موردبررسی و ارزیابی قرار گرفت. نتیجه تحقیق نشان داد که محدود مطالعاتی به لحاظ سرزندگی وضعیت متوسطی را داراست. در صورتی که مطابق ارزش‌گذاری طیف‌های ارزیابی نمایانگرهای سرزندگی، رقم ۳ را حد متوسط بدانیم، رقم کلی سرزندگی پیاده راه حرم ۲/۹ به‌دست‌آمده می‌آید که در حد قابل قبولی قرار ندارد. برخلاف اغلب تحقیقات که نمایانگرهای سرزندگی را بیشتر در بعد کالبدی در درجه بالایی دانسته‌اند، در پیاده راه موردبررسی، چهار متغیر تعیین‌کننده نخست، در بعد اجتماعی و اقتصادی نمایان شدند. از ۱۳ نمایانگر تأثیرگذارتر در سرزندگی، ۳ مورد کالبدی، ۶ مورد اجتماعی و ۴ مورد در بعد اقتصادی قرار دارند. از طرفی، ضعیف‌ترین حالت نمایانگرهای سرزندگی در شمول بعد کالبدی قرار دارند. از ۲۶ نمایانگری که در مرتبه‌های پایین‌تر قرار می‌گیرند، تنها سه نمایانگر «زندگی خیابانی فعال»، «امنیت» و «حس تعلق به مکان»، اجتماعی بوده و بقیه کالبدی هستند. بنابراین ضعف سرزندگی در این پیاده راه بایستی با توجه بیشتر بر نمایانگرهای کالبدی سرزندگی برطرف گردیده و به‌ویژه توجه بیشتری به موضوع پارکینگ خودروها، نظافت، توسعه فضای سبز، ممانعت از

ورود موتورسیکلت‌ها، رفع سد معبر، ایجاد مبلمان شهری مناسب، ایجاد سایه‌بان و پناه بارش، جدار سازی مناسب و رفع آلودگی‌های بصری معطوف شود. اندیشه در ارتقاء امنیت مقوله مهمی است که بایستی مورد توجه قرار گیرد. همچنین توسعه فضاهای باز عمومی و محل‌های تجمع با توجه نقش و جایگاه درجه اول این خیابان در تجمعات سیاسی و مذهبی ری و حتی تهران، احداث نمادهای ملی، فرهنگی و سیاسی مناسب، احیاء موقعیت دیرینه آن به‌عنوان مرکز تجارت و وقت‌گذرانی با آزادسازی فضاها و احداث بوستان‌های کم وسعت از مواردی است که در ارتقاء سرزندگی این فضا می‌تواند کارساز باشد.

منابع

- ۱) اخوان، آرمین؛ صالحی، اسماعیل؛ طغیانی، شیرین (۱۳۹۷) ارزیابی تأثیر عوامل محیطی - کالبدی بر سرزندگی و کیفیت خیابان‌های شهری (مطالعه موردی: خیابان‌های نادر و انقلاب شهر ساری)، جغرافیا و پایداری محیط، دوره ۸، شماره ۲۷، صص ۲۹-۱۵.
- ۲) بحرالعلومی، زهرا (۱۳۹۵) دلایل سرزندگی فضاهای عمومی در ایتالیا درگذر تاریخ تا به امروز. فصلنامه هنر و تمدن شرق، دوره ۱۴، شماره ۴، صص. ۳۱-۴۲.
- ۳) بنتلی، ای یین (۱۳۹۰) محیط‌های پاسخ‌ده، ترجمه مصطفی بهزاد، چاپ دوم، تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت. ۴۴۰ ص.
- ۴) پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۴) راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، چاپ اول، تهران: شرکت طرح و نشر پام سیما.
- ۵) تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۳) شهرسازی شهروندگرا: ارتقاء عرصه‌های همگانی در شهرها و محیط‌های شهری، ترجمه محمد احمدی‌نژاد، چاپ اول، اصفهان: نشر خاک.
- ۶) چپمن، دیوید (۱۳۸۴) آفرینش محلات و مکان‌ها در محیط انسان‌ساخت. ترجمه شهرزاد فریادی و منوچهر طیبیان. چاپ اول، تهران: مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه تهران.
- ۷) حقی، محمدرضا؛ ایزدی، محمد سعید؛ مولوی، ابراهیم (۱۳۹۳) ارزیابی و مقایسه سیاست پیاده‌راه‌سازی و پیاده‌مداری در مراکز شهری، مطالعه موردی: بافت مرکزی شهر همدان، فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات شهری، دوره ۴، شماره ۱۳، صص. ۳۴-۱۷.
- ۸) خستو، مریم و سعیدی رضوانی، نوید (۱۳۸۹) عوامل مؤثر بر سرزندگی فضاهای شهری؛ خلق یک فضای سرزنده با تکیه بر مرکز خرید پیاده. نشریه هویت شهر، دوره ۴، شماره ۴، صص. ۸۵-۶۳.
- ۹) دادپور، سارا (۱۳۸۹) معیارهای سرزندگی فضاهای شهری مطالعه موردی: بخشی از خیابان ولیعصر تهران. دومین کنفرانس برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، ۳ آذر ۱۳۸۹، مشهد، دانشگاه فردوسی.
- ۱۰) رخسانی‌نسب، حمیدرضا و رشیدیان، مریم (۱۳۹۶) تأثیر مبلمان ورزشی در سرزندگی فضاهای شهری در نورآباد ممسنی، جغرافیا و توسعه، دوره ۱۵، شماره ۴۶، صص. ۱۱۶-۱۰۱.
- ۱۱) رفیعیان، مجتبی و سیفایی، مهسا (۱۳۸۴) فضاهای عمومی شهری؛ بازنگری و ارزیابی کیفی، فصلنامه هنرهای زیبا، شماره ۲۳، صص. ۴۲-۳۵.
- ۱۲) سازمان برنامه‌ریزی منطقه‌ای سن‌دیه‌گو (۱۳۸۸) برنامه‌ریزی و طراحی برای پیاده‌ها؛ رهنمودهای طراحی شهری پیاده‌مدار، ترجمه رضا بصیری مؤدبی، چاپ سوم، تهران: انتشارات طهان.
- ۱۳) عزیز، شادی (۱۳۹۱) بازتولید حافظه شهر در اراضی قلعه مرغی؛ بررسی ظرفیت‌های شکل‌گیری یادمان‌ها و یادبودها در فضای عمومی رها و منقطع. ویژه‌نامه زیباسازی شهر تهران در خصوص یادمان شهری، دوره ۴، شماره ۱۴، صص ۴۴-۳۱.
- ۱۴) فلاح منشادی، الهام؛ حبیبی، سارا؛ روحی، امیر (۱۳۹۱) پیاده راه‌های شهری از ایده تا عمل؛ ارزیابی پیاده راه بازار تهران، نامه معماری و شهرسازی، دوره ۵، شماره ۹، صص. ۶۳-۴۵.

- (۱۵) قاسمی اصفهانی، مرورید (۱۳۸۳) اهل کجا هستیم؟ هویت بخشی به بافت‌های مسکونی. چاپ اول، تهران: انتشارات روزنه.
- (۱۶) ارمونا، میتو؛ هیت، تیم؛ تراک، امیتون ایسدل (۱۳۸۸) مکان‌های عمومی فضاهای شهری ابعاد گوناگون طرحی شهری. ترجمه قرآنی، فریبا؛ شکوهی، مهشید؛ اهری، زهرا؛ صالحی، اسماعیل، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه هنر.
- (۱۷) کاشانی‌جو، خشایار (۱۳۹۰) پیاده راه‌ها؛ از مبانی تا طراحی تا ویژگی‌های کارکردی، چاپ اول، تهران: انتشارات آذرخش.
- (۱۸) گلگار، کورش (۱۳۸۶) مفهوم کیفیت سرزندگی در طراحی شهری. مجله صفا، دوره ۱۶، شماره ۴۴، صص. ۲۴-۱۴.
- (۱۹) لطیفی، غلامرضا؛ جمعه‌پور، محمود؛ گریوانی، سلیمه (۱۳۹۳) مقایسه تطبیقی سرزندگی در محلات مجیدیه جنوبی و سعادت‌آباد تهران، نشریه مدیریت شهری، دوره ۱۳، شماره ۳۴، صص ۴۰-۲۴.
- (۲۰) لینچ، کوین (۱۳۸۳) سیمای شهر، ترجمه منوچهر مزینی. چاپ یازدهم، تهران: مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه تهران.
- (۲۱) مدنی‌پور، علی (۱۳۹۱) فضاهای عمومی و خصوصی شهر، چاپ سوم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- (۲۲) مطالایی، نجمه و رنجبر، ابراهیم (۱۳۸۶) مدیریت کیفی فضای جمعی؛ میدان ترافالگار لندن؛ الگوی مدیریت کیفی فضای جمعی. مجله منظر، سال ۷، شماره ۲، صص. ۳۳-۲۱.
- (۲۳) معینی، سید محمدمهدی (۱۳۸۵) افزایش قابلیت پیاده‌مداری، گامی به سوی شهری انسانی‌تر، نشریه هنرهای زیبا، دوره ۲۷، شماره ۲۷، صص. ۱۶-۵.
- (۲۴) موحد، علی؛ آهنگری، نوید؛ حسینی، فرشته (۱۳۹۴) بررسی کارکرد فضاهای عمومی و نقش آن‌ها در توسعه پایدار اجتماعی، نشریه توسعه محلی، دوره ۷، شماره ۱، صص. ۱۰۲-۷۹.
- (۲۵) مهربانی، الناز؛ سید امیر منصوری و شهره جوادی (۱۳۹۶) رویکرد منظر در ایجاد سرزندگی خیابان ولی‌عصر با تأکید بر ایجاد حس مکان، باغ نظر، دوره ۱۴، شماره ۵۵، صص. ۱۶-۵.
- (۲۶) میلر، سام (۱۳۷۹) روند طراحی. ترجمه محمد احمدی‌نژاد و مهرنوش فخارزاده. چاپ دوم، تهران: نشر خاک.
- (۲۷) آصفی، احمدعلی؛ خبیری، محمد؛ اسدی دستجردی، حسن؛ گودرزی، محمود (۱۳۹۳) بررسی عوامل سازمانی مؤثر در نهادینه کردن ورزش همگانی در ایران، پژوهشنامه مدیریت ورزشی و رفتار حرکتی، سال ۱۰، شماره ۲۰، صص. ۷۶-۶۳.
- (۲۸) ادهمی، عبدالرضا و اکبر زاده، الهام (۱۳۹۰) بررسی عوامل فرهنگی مؤثر بر حفظ محیط‌زیست شهر تهران (مطالعه موردی: مناطق ۵ و ۱۸ تهران)، جامعه‌شناسی مطالعات جوانان، دوره ۱، شماره ۱، صص. ۶۲-۳۷.
- (۲۹) اژدری، افسون (۱۳۸۲) توسعه فرهنگی و محیط‌زیست، فصلنامه علمی سازمان حفاظت محیط‌زیست، شماره ۳۹، صص. ۱۵-۳۲.
- (۳۰) برخوردار، بنفشه (۱۳۸۷) شناخت محیط‌زیست، تهران: انتشارات دانشگاه پیام نور
- (۳۱) بری، جان (۱۳۸۰) محیط‌زیست و نظریه اجتماعی، ترجمه حسن پویان و نیره توکلی، چاپ اول، تهران: انتشارات سازمان حفاظت محیط‌زیست.
- (۳۲) پویان، حسن (۱۳۷۵) آموزش برای یک آینده پایدار، تهران: انتشارات سازمان حفاظت محیط‌زیست.
- (۳۳) پیران، پرویز (۱۳۸۷) شورای روستا شهر، تهران: دانشنامه مدیریت شهری و روستایی، انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور.
- (۳۴) ترنر، تام (۱۳۷۶) شهر همچون چشم‌انداز، نگرشی فراتر از فرا نوگرایی (پست - پست‌مدرنیسم) به طراحی و برنامه‌ریزی شهری، ترجمه فرشاد نوریان، تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- (۳۵) رفیع پور، فرامرز (۱۳۸۷) آناتومی جامعه مقدمه‌ای بر جامعه‌شناسی کاربردی، چاپ اول، تهران: انتشارات شرکت سهامی انتشار.
- (۳۶) رهنمایی، محمدتقی و پور موسی، سید موسی (۱۳۸۵) بررسی ناپایداری امنیتی کلان‌شهر تهران بر اساس شاخص‌های توسعه پایدار شهری، پژوهش‌های جغرافیایی، دوره ۳۸، شماره ۵۷، صص. ۱۹۳-۱۷۷.
- (۳۷) شعبانی، حسن (۱۳۸۲) مهارت‌های آموزشی و پژوهشی، تهران: انتشارات سمت.

- ۳۸) شیرانی بیدآبادی، الهام؛ لاریجانی، مریم؛ فرج الهی، مهران (۱۳۹۴) اثرگذاری آموزش محیطزیست شهری بر ارزش گذاری در رفتار زیست محیطی دانش آموزان دختر مقطع راهنمایی ناحیه ۵ استان اصفهان، فصلنامه آموزش محیطزیست و توسعه پایدار، سال ۴، شماره ۲۰، صص. ۳۷-۳۰.
- ۳۹) شیعه، اسماعیل (۱۳۸۸) پایداری شهری، دانشنامه مدیریت شهری و روستایی، تهران: انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاریها.
- ۴۰) قرخلو، مهدی و حسینی، سیدهادی (۱۳۸۶) شاخصهای توسعه پایدار شهری، جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای، دوره ۴، شماره ۸، صص. ۱۷۷-۱۵۷.
- ۴۱) گیدنز، آنتونی (۱۳۹۳) جامعه‌شناسی، ترجمه منوچهر صبوری، چاپ بیست و نهم، تهران: نشر نی.
- ۴۲) مارشال، گوردون (۱۳۸۸) فرهنگ جامعه‌شناسی آکسفورد، ترجمه حمیرا مشیرزاده، چاپ اول، تهران: نشر میزان.
- ۴۳) محرم نژاد، ناصر و حیدری، عمران (۱۳۸۵) تدوین الگوی مدیریتی توسعه پایدار آموزش محیطزیست برای نسل جوان کشور، علوم و تکنولوژی محیطزیست، دوره ۸، شماره ۱، صص. ۷۷-۶۸.
- ۴۴) محمدی آشنایی، محمدحسین؛ محمدی آشنایی، علی؛ حسینی، الهام (۱۳۸۷) تلفیق اخلاق محیطزیست با رهیافت ارزیابی راهبردی محیطزیست برای دستیابی به توسعه پایدار، فصلنامه اخلاق در علوم و فناوری، سال ۳، شماره‌های ۳-۴، صص. ۷۰-۶۲.
- ۴۵) مکنون، رضا (۱۳۷۴) توسعه پایدار، مجله بنا، شماره ۱، صص. ۳۲-۱۸.
- ۴۶) مرکز آمار ایران (۱۳۹۰) سالنامه آماری استان کردستان.
- ۴۷) مرصوصی، نفیسه و بهرامی، رحمت‌الله (۱۳۸۹) توسعه پایدار شهری، تهران: انتشارات دانشگاه پیام نور
- ۴۸) موحد، علی (۱۳۷۹) توسعه پایدار شهری، فصلنامه مسکن و انقلاب، شماره ۹۱، صص. ۸۰-۷۱.
- 49) Amphoux, P. (1998) The concept of atmosphere, Irec-Epel:Lausanne
- 50) Cairns Regional Council (2016) Best practice of footpaths policy, 52 pages.
- 51) Chapman, J. (2009) Design for emotional durability, Design, Vol. 25, No. 4, pp. 29-35.
- 52) Carmona, M (2003) Public places, Urban spaces, Architectural Press.
- 53) Cowan, Robert (2002) Urban design guidance, London Urban Design Group.
- 54) Christ, Wolfgang (2000) Public versus private space. Paper presented at the International Symposium, IRS, Erkner bei Berlin, March, pp.173-188.
- 55) Cubukcu, E. (2013) Walking for sustainable living, Procedia-Social and Behavioral Sciences, Vol. 85, pp. 33-42.
- 56) DOE (Department of the Environment) (1996) Town centers and retail development. Revised planning policy guidance Note 6, London:HMSO.
- 57) Drewes, J.E & Aswegen Van, M. (2010) Determining the vitality of urban centers, WIT Transactions on Ecology and the Environment, Vol.142,pp.15-25.
- 58) Fehr, P. (2011) Signalized intersection enhancements that benefit pedestrians, National Office, www.americawalks.org.
- 59) Forsyth, A. & Hearst, M. & Moakes, J. & Schmitz, K. H. (2008) Design and destinations: Factors influencing walking and total physical activity. Urban Studies, Vol.45, No 9, pp.1973-1996.
- 60) Idus, Shahrudin. & Hadi, Abdul Samad. (2008) Spatial urban metabolism for livable city. Blueprints for Sustainable Infrastructure Conference 9-12 December 2008 Auckland, NZ.
- 61) Jacobs, J. (1993) The death and life of great American cities. New York: The Modern Library.
- 62) Jacobs, A. & Appleyard, D. (1987) Toward an urban design manifesto" JAPA, Vol.53, No.1, pp. 112-120.
- 63) Jalaladdini, S. & Oktay, D. (2011) Urban public spaces and vitality: A socio-spatial analysis in the streets of Cypriot towns, Paper submitted to Asia Pacific International Conference on environment-Behaviour Studies, Salamis Bay Conti Resort Hotel, Famagusta, North Cyprus, 7-9 December 2011, pp 664-674.
- 64) Jin, Xiaobin. & Ying Wei, Sun. & Yuying Lu, Xuhong. & Yang, Jingxian Tang. (2017) Evaluating cities' vitality and identifying ghost cities in China with emerging geographical data, Cities, Vol.63, pp.98-109.

- 65) Landry, C. (2000) *The creative city: A toolkit for urban innovators*, Earth Scan, London.
- 66) Oruc, Gülden Demet. & Cengiz, Giritlioglu. (2008) For more creative environments: an evaluation of urban quality and vitality of Istanbul historical peninsula, Paper submitted to: Urban Vitality of Istanbul Historical Peninsula, 41st ISO CARP Congress 2005. Eminönü district, TU A|ZVOL, Vol. 5, No.1, pp. 97-117
- 67) Paumier, C. (2007) *Creating a vibrant city center*, (ULI) Urban Land Institute, Washington, DC: Public Land Pub.
- 68) Portella, A. (2007) *Evaluating commercial signs in historic streetscapes: the effects of the control of advertising and signage on user's sense of environmental quality*, Oxford Brookes University.
- 69) Rastegar, N. & Ahmadi, M. & Maleki, M. (2014) Factors effecting the vitality of streets in downtown Johor Bahru city, *Indian J.Sci.Res*, Vol.7, No.1, pp. 361-374.
- 70) Shaftoe, Henry (2008) *Convivial urban spaces: Creating effective public places*, First published by earth scan in the UK and USA.
- 71) Sci, I.J (2014) Factors affecting the vitality of streets in downtown Johor Bahru City, *Indian Journal of Scientific Research*, Vol.7, No.1, pp. 361-374.
- 72) Shamsuddin, Sh. & Rasyiqah, A. & Nur Ha, Siti. & Fatimah, I.B. (2012) Walkable environment in increasing the livability of a city, *Procedia - Social and Behavioral Science*. Vol.50, No.7, pp.167-178.
- 73) Patrizia, S. & Chen, M. & Michael, Z. (2018) Using mobility data as proxy for measuring urban vitality, *Journal of Spatial Information Science*, No.16, pp.137-162.
- 74) Tyler, N. (1998) *Evaluating the health of downtowns*, Center for Community Economic Development, University of Wisconsin, No.23. pp.1-20.
- 75) Urban and Economic Development Group (URBED) (1994) *Vital and viable town centers: Meeting the Challenge*, London: HMSO.
- 76) Victoria Transportation Policy Institution (VTPI) (2011) *Community livability helping to create attractive, safe, cohesive communities*. (www.vtppi.org)
- 77) Weil, M. (2009) *Urbanism and health*, Geneve: Urbaplan.
- 78) WENZE, Yue. & Chen, Yang. & Zhang, Qun. & Liu, Yong. (2019) Spatial explicit assessment of urban vitality using multi-source data: A case of Shanghai, China, *Sustainability, MDPI, Open Access Journal*, Vol.11, No.3, pp.1-20.
- 79) Zaidin, Nurbazliah. & Mohd, Ramzi. & Mohd, Hussain. & Izawati, Tukiman. (2015) Place attachment in relation to urban street vitality, *International Transaction Journal of Engineering, Management, & Applied Sciences & Technologies*, Vol. 7 No.1, pp.15-27.
- 80) Zhou, Jing (2012) *Urban vitality in Dutch and Chinese new towns: A comparative study between Almere and Tongzhou*, A+BE | Architecture and the Built Environment, [S.l.], n. 3, p. 1-432, nov. 2017. ISSN 2214-7233. Available at: