

ارزیابی ابعاد سرزندگی در پیاده‌راه‌های شهری از دیدگاه شهروندان (مورد مطالعه: پیاده‌راه فرهنگی رشت)

محمود آروین^۱، امین فرجی^{۲*} و مهسا قانع^۳

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۵/۱۹ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۲/۲۷

چکیده:

هدف این پژوهش، ارزیابی ابعاد و شاخص‌های مؤثر بر سرزندگی پیاده راه فرهنگی رشت از دیدگاه استفاده‌کنندگان می‌باشد. روش این پژوهش از نظر هدف کاربردی و از نظر نوع انجام توصیفی-پیمایشی است. ابعاد و شاخص‌های سنجش سرزندگی با استفاده از مطالعات کتابخانه و تحقیقات پیشین انتخاب گردید سپس با استفاده از پرسشنامه اقدام به گردآوری نظرات شهروندان شد. جامعه آماری در این تحقیق نامحدود بوده که با استفاده از روش بررسی جامعه نامحدود، حجم نمونه در این تحقیق ۲۳۳ نفر انتخاب گردید. روش تحلیل، استفاده از تحلیل عاملی تأییدی مرتبه دوم در نرم‌افزار لیزرل است. نتایج نشان می‌دهد که در بعد کالبدی، شاخص‌های جذابیت و راحتی بیشترین ضریب را دارند و بعد از آن‌ها، شاخص‌های ایمنی، خوانایی و دسترسی قرار گرفته‌اند. در بعد اجتماعی شاخص جامعیت، شاخص تعاملات، شاخص امنیت و شاخص عدالت به ترتیب بیشترین تأثیر را دارند و شاخص‌های کیفیت، تراکم فعالیت‌ها و تنوع فعالیت‌ها به ترتیب بیشترین تأثیر را در بعد فعالیت دارند. بر مبنای عوامل به دست آمده می‌توان گفت، طراحی شهری انسان‌محور و رهایی از اغتشاش بصری و نیز اختصاص مبلمان‌های مناسب جهت سکون و نظاره فضا به عنوان یک حلقه مفقوده در برنامه‌ریزی فضاهای عمومی به خصوص پیاده‌راه‌ها است.

کلیدواژه‌ها: فضای شهری، پیاده‌راه، سرزندگی، تحلیل عاملی تأییدی، رشت.

۱. دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تهران. arvinmahmood@yahoo.com

۲. استادیار مدیریت شهری، دانشگاه تهران (نویسنده مسئول). a.faraji@ut.ac.ir

۳. کارشناسی ارشد طراحی شهری دانشگاه هنر تهران. mahsaghane92@yahoo.com

**Evaluation of the Dimensions of Vitality of Urban Walkways from
Point of View of Citizens (Case of study: Rasht Cultural Walkway)**

Mahmood Arvin¹, Amin Faraji*² and Mahsa ghane³

Received: August 10, 2018

Accepted: March 18, 2019

Abstract

The purpose of this research is to evaluate the effective dimensions and indicators of Rasht walkway vitality from the perspective of users. The research method used in this study in terms of the objectives is applied and in terms of the type is descriptive-field survey. The dimensions and the indicators of vitality assessing have been selected based on library studies and literature review and then citizens' views have been gathered by questionnaire. Statistical population was unlimited and sample size had been chosen 233 individual by unlimited population method. Data analysis method was second step of confirmatory factor analysis in Lisrel software. Results indicate that in dimension of physical view, attractiveness and comfort ability indicators have the highest ratio, safety, readability and accessibility indicators have next place, respectively. In dimension of social view integrity, transaction, security and equity respectively, have the most impact and in dimension of activity, density and diversity of activities had the most impact.

Keywords: Vitality, Lively Streets, Walkway, Confirmatory Factor Analysis, Rasht County.

1. Ph.D student of geography and urban planning in University of Tehran. Iran. Email: arvinmahmood@yahoo.com

2. Assistance Prof of urban management in University of Tehran. Iran. (correspondingauthor) Email: a.faraji@ut.ac.ir

3. M.A of urban designing in Tehran Art University. Iran. Email: mahsaghane92@yahoo.com

مقدمه و بیان مسئله

از اواخر دهه ۱۹۶۰ در نتیجه افزایش مشکلات مراکز شهری همچون ازدحام ترافیک، افزایش آمار تصادفات، افول و تخریب بافت‌های باارزش شهری، افول ارزش‌های بصری، مشکلات دسترسی به خدمات، کمبود فضای پارکینگ خودرو و همچنین تأثیرات وسیع به وضع روانی و ذهنی مردم موجب گردید که واکنش‌های گسترده‌ای علیه سلطه حرکت سواره و کاهش تحرکات پیاده در شهرهای جهان به وجود آید (سبحانی، ۱۳۹۳: ۱۱). روندی که به رغم تلاش‌های برنامه‌ریزان تا به امروزه به جهت گسترش افسارگسیخته شهرنشینی و تداوم شهرسازی ماشین‌محور، همچنان ادامه دارد (رشید و همکاران، ۲۰۱۷: ۲-۳)^۱. متأسفانه با توجه به پیشرفت در حمل و نقل و همچنین افزایش وابستگی به خودروها و موتورسیکلت‌ها، ماهیت خیابان‌ها به عنوان فضای عمومی تحت تأثیر قرار گرفته است به گونه‌ایی که در خیابان‌ها دیگر جای امنی برای عابرین پیاده نیست. به بیان دیگر می‌توان گفت امروزه فضای عمومی به وسایل نقلیه اختصاص پیدا کرده و عابرین پیاده دیگر کاربران اصلی قلمداد نمی‌شوند.

فضاهای عمومی خود دارای انواع متنوعی به صورت بسته و باز، شامل: خیابان، مراکز خرید، ایستگاه‌های قطار، پیاده‌راه‌ها، کافه و پارک هستند (رشید و همکاران، ۲۰۱۷: ۲-۳؛ دیکون^۲، ۲۰۱۳: ۹-۱۴؛ جکوبز^۳، ۱۹۹۶: ۱۰۷)؛ اما شاید خیابان و پیاده‌راه به عنوان در دسترس‌ترین فضای عمومی از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. و از همین‌روست که در بررسی ابعاد و زوایای این فضاها همواره این سوالات مطرح است که چرا سرزندگی فضاهای عمومی مهم و دارای اهمیت است؟ چرا سرزندگی پیاده راه های شهری اهمیت دارد؟ بودن یا نبودن سرزندگی چه مسائلی ایجاد می‌کند؟ و ...

در باب اهمیت فضاهای عمومی می‌توان گفت، شهر (به تعبیر مدرنیست‌ها) صرفاً خلاصه شده در کالبد نیست بلکه آنچه در طراحی شهری مبنای اساسی است، انسان است. انسان در زندگی روزمره خود نیازمند استفاده از عرصه‌های عمومی چون پیاده‌راه‌ها جهت خرید، پیاده‌روی، گذران اوقات فراغت، تردد کاری و ... است لذا در کنار خانه به عنوان خصوصی‌ترین عرصه زندگی در شهر، شهروندان نیازمند گذران زمان خود در فضاهایی را دارند که بخش جدایی‌ناپذیر و بدیهی بافت و ساخت شهر است. از آن جایی که زندگی

1 Rashid and et al

2 Deacon

3 Jacobs

عمومی در فضاهای عمومی شهری در مجموعه‌ای از اشکال و عملکردهای متنوعی رخ می‌دهد، به این ترتیب فضاها باید قادر باشند رفتار و فعالیت‌های گوناگون مانند خرید، پیاده‌روی، گفتگو، استفاده از امکانات برای سرگرمی، استراحت یا حتی گذراندن زمان به عنوان فعالیت‌های روزانه، و همچنین جشن‌های دوره‌ای و رویدادهای فرهنگی و هنری را شامل شوند. در این راستا سرزندگی در قلمرو شهری یک کیفیت مهم است (جلال‌الدینی و اکتای، ۲۰۱۲: ۶۶۷-۶۶۴)^۱، زیرا افزایش سرزندگی قابلیت مکان را جهت ارائه تنوعی از عملکردها و فعالیت‌های مختلف باهدف ایجاد تجربیات و تعاملات اجتماعی مختلف به گونه‌ای که امنیت، برابری و راحتی را برای همه استفاده‌کنندگان تأمین کند، افزایش می‌دهد (بمانیان و شهبازی، ۱۳۹۵: ۵۸). پر واضح است، فقدان این مهم به معنی ظهور شهری با حداقل استانداردهای زیست و نیز سرزندگی است.

برای دستیابی به فضایی عمومی پایدار به طور عام و پیاده‌راه، پیاده‌پذیر در درجه اول نیازمند توجه به ابعاد و مقیاس انسانی در طراحی است. با توجه به اینکه بخش‌های مختلف شهری دارای عملکردهای متفاوت بوده که برای اهدافی خاص در نظر گرفته شده‌اند. عدم درک برنامه‌ریز شهری از نیاز مردم در توسعه فضای شهری باعث می‌شود محیط ساخته شده نتواند رابطه دوستانه‌ای با کاربران برقرار نماید (عبدالرحمن و همکاران، ۲۰۱۵: ۶۲۴)^۲. آنچه در این مجمل به اختصار مورد توجه قرار گرفت را می‌توان به طور خلاصه اینگونه ذکر کرد که پیاده‌راه‌ها به عنوان بخش جدایی‌ناپذیر زندگی در عرصه عمومی شهری، مقوم نشاط و سرزندگی بوده و این مهم به شرط توجه به الزامات انسان‌محور در طراحی آن دارد.

در این خصوص شهرداری رشت در بستر رویکرد روح بخشی به بافت مرکزی شهرها، اقدام به ایجاد پیاده‌راه در مرکز شهر کرده است. قرارگیری پیاده‌راه در مرکز شهر و دسترسی مناسب به آن، فضای مناسب برای حضور شهروندان و تعاملات به وجود آورده است. شکل‌گیری چنین فضایی نیازمند شاخص‌ها و معیارهای لازم برای جذب شهروندان است. بررسی معیارها و شاخص‌های مؤثر بر سرزندگی این محیط و حضور فعال شهروندان در بهبود کیفیت این محیط و سایر محیط‌های مشابه ضروری است. بنابراین هدف این پژوهش ارزیابی ابعاد و شاخص‌های مؤثر بر سرزندگی پیاده‌راه فرهنگی رشت از دیدگاه استفاده‌کنندگان است.

1 Jalaladdini and Oktay

2 Abdul Rahman et al

مبانی نظری

-خیابان و فضای شهری

در برنامه‌ریزی شهری فضای عمومی به عنوان فضای باز شامل خیابان‌ها، پارک‌ها، مناطق تفریحی، میادین را شامل می‌شود (رشید و همکاران، ۲۰۱۷: ۳-۲؛ دیکون، ۲۰۱۳: ۱۴-۹؛ جکوبز، ۱۹۹۶: ۱۰۷؛ عباسیان^۱، ۲۰۱۶). در واقع فضاهای عمومی جایی هستند که زندگی اجتماعی در آنها اتفاق می‌افتد که به موجب آن ارزش‌هایی را نیز برای مناطق همجوار خود ایجاد کرده و به ایجاد حس مکان نیز کمک شایانی می‌کنند. در این خصوص فرانسیس تیلدز (۱۹۹۲: ۱) فضای عمومی را به عنوان «تمام بخش‌های بافت شهری که مورد دسترسی کالبدی و بصری باشد» تعریف می‌کند. در واقع به نوعی می‌توان گفت فضاهای عمومی فضایی است که با غریبه‌ها به اشتراک گذاشته می‌شوند (افرادی که بستگان، دوستان و آشنایان نیستند). از آن جایی که خیابان‌ها و میدان‌ها بخشی از فضای عمومی هستند، نقش مهمی (از نظر ارتباطات، هویت و جهت‌گیری در داخل و بین محلات) در ساختار شهری ایفا می‌کنند (رشید و همکاران، ۲۰۱۷: ۳-۲) آنها شامل مسیرهایی هستند که امکان حرکت افراد و کالا را فراهم می‌آورند، و فضایی برای اجتماع مردم و ایجاد سایر فعالیت‌های عمومی نیز هستند. از لحاظ تاریخی نیز خیابان‌ها به دلایل مختلف نقش مهمی را در سیاست‌های شهرسازی ایفا کرده‌اند، از جمله آن می‌توان: ایجاد فضایی برای دیدار و ملاقات، بستری برای اعتراضات سیاسی، مکانی برای ایجاد بازارها و نمایشگاه‌ها را مثال زد (سیوام و کاروپانان، ۲۰۱۳: ۲-۱).

از آنجاییکه در برنامه‌ریزی مدرنیستی در خصوص طراحی خیابان‌ها تمرکز بر الزامات خودروها به جای توجه به انتظارات عابرین پیاده است، بسیاری از شهرها فاقد کیفیت زندگی هستند (عباسیان، ۲۰۱۶). تغییر الگوهای کار، ویژگی‌های جمعیتی و اجتماعی و به‌طورکلی تغییر شیوه زندگی، احساس نیاز به خروج از زندگی روزمره و تفریح و سرگرمی را در ساعات دیرتری از شبانه‌روز و خارج از ساعات کار در ساکنان شهرهای امروز، روزبه‌روز افزایش می‌یابد. از طرفی احیاء و سرزندگی محیط‌های شهری و حفظ و پویایی شهرها نیازمند حضور هرچه بیشتر ساکنان آنها در فضاها و مراکز شهری و تعاملات اجتماعی آنها با یکدیگر است (معینی، ۱۳۹۰: ۸). سرزندگی در فضاهای عمومی شهری اشاره به فضایی امن‌تر، مطلوب‌تر و جذاب‌تر دارد که باعث ایجاد توانایی انتخاب گزینه‌های بیشتری برای فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی می‌شود (جلال‌الدینی و اکتای، ۲۰۱۲: ۶۶۷-۶۶۴).

1 Abbasian

2 Sivam and Karuppanan

این همه باعث به وجود آمدن مفهومی به نام «شهر ۲۴ ساعته» شده که در واقع به تشویق فعالیت‌های گوناگون اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و عمدتاً بر پایه فعالیت‌های گذران اوقات فراغت، در ساعات بیشتری از شبانه‌روز توجه دارد. باید در نظر داشت که خیابان‌ها و آرایش آن‌ها بازتاب جوامعی هستند که آن‌ها را به وجود آورده‌اند (معینی، ۱۳۹۰: ۸).

از این رو در دهه‌های اخیر، فضای عمومی به مکانی برای تمرکز جامعه شناسان، جغرافیدانان، دانشمندان علوم سیاسی، همراه با طراحان شهری که مأموریت یافتند سلامتی مکان‌ها عمومی در شهرها را ایجاد کنند مورد بررسی قرار گرفته است (جلال‌الدینی و اکتای، ۲۰۱۲: ۶۶۷-۶۶۴).

- مفهوم پیاده‌راه و سرزندگی پیاده‌راه‌ها

به طور کلی پیاده‌راه‌ها، به نواحی یا معابری که انحصاراً در اختیار افراد پیاده قرار می‌گیرد و وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور دسترسی و سرویس‌دهی ضروری حق ورود به آن دارند، اطلاق می‌شوند و می‌توانند شامل یک یا چندین معبر باشند. پیاده‌راه‌ها کاملاً متمایز از پیاده‌روها هستند (تاجر و همکاران، ۱۳۹۳: ۸۳). در این راستا یکی از عواملی که کیفیت زندگی در مراکز شهری را تعیین می‌کند، سرزندگی در فضاهای عمومی است. بنابراین سرزندگی خیابان‌ها به ویژه پیاده‌راه‌ها نقش ویژه‌ای در تحقق این امر دارد (فاریاس، ۲۰۱۲: ۲).^۱ در حقیقت پیاده‌راه‌ها اغلب امکانات رفاهی برای آرامش، تفریح یا مجموعه گسترده‌تری از فعالیت‌ها را شامل می‌شوند. این فضا ممکن است با درختان، گل‌ها و آب منظرسازی شود. فواره‌ها می‌توانند کانون فعالیت کودکان به علاوه بزرگسالان باشند. در واقع معابر پیاده، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که تسلط کامل با عابر پیاده بوده، این معابر می‌توانند به صورت کوچه، بازار، بازارچه، مسیری در میدان، پارک یا فضای یک مجتمع شکل بگیرند و بستری برای گذران اوقات فراغت شهروندان فراهم آورند (مرتضوی، ۱۳۹۰: ۱۹). مطالعات اخیر حاکی از آن است که پیاده‌راه‌ها، جز عناصر مهم در اجزای خیابان هستند که باعث تشویق در امر پیاده‌روی و در نتیجه آن سلامت همگانی، تحریک رشد اقتصادی و افزایش تفریح و سرزندگی در شهرها می‌شوند (بلج، ۲۰۱۲: ۱۴-۱۳).^۲ از آنجایی که تجربه پیاده‌روی تاثیر زیادی بر سرزندگی و به دنبال آن ایجاد فعالیت‌ها و رفتارهای اجتماعی متنوعی دارد، بنابراین رویکرد اخیر شهرنشینی که از نیمه دوم قرن بیستم توسعه یافته، به دنبال ایجاد پیاده‌راه‌ها جهت

1 Farias

2 Belge

تضمین سلامت شهرهاست (فاریاس، ۲۰۱۲: ۲). از این رو ارتقاء کیفیت و سرزندگی در حال تبدیل شدن به یک سناریو مهم در رقابت‌های ملی، منطقه‌ای و حتی بین‌المللی در میان شهرها در فرایند جهانی شدن است (لوپز و کامانهو، ۲۰۱۳: ۷۵۱)^۱. سرزندگی کیفیتی است مشتمل بر کیفیات متعدد و متنوع مانند عدالت، برابری و ... که به طور خلاصه می‌توان مطلوبیت، نشاط و زیست‌پذیری را به عنوان عناصر اساسی در تعریف سرزندگی دانست.

در تعاریفی از مونته‌گومری (۱۹۹۸)، سرزندگی پیاده‌راه، اشاره به تعداد افراد پیاده (جریان عابر پیاده) در زمان‌های مختلف روز و شب، تعداد رویدادهای فرهنگی و جشن‌ها در طول سال دارند است (جلالدینی و اکتای، ۲۰۱۲: ۶۶۷-۶۶۴). کرمانا معتقد است مکان سرزنده، به مکانی گفته می‌شود که در ارتباط با فعالیت‌های غالبش به‌خوبی استفاده می‌شود و به کاربری‌های مکمل اجازه رشد و گسترش می‌دهد، در این مطالعات مهم‌ترین ویژگی سرزندگی میزان سازگاری یک خیابان با فعالیت‌های غالب آن است (دادپور، ۱۳۹۱: ۳۵). منظور از سرزندگی توانایی ارائه فضا برای فعالیت‌های مختلف برای کاربران (با زمینه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی)، ایجاد تنوعی از تجارب و تعاملات اجتماعی است (سیوام و کاروپانام، ۲۰۱۳: ۵۵۶)^۲. سرزندگی در قلمرو شهری یک کیفیت مهم است، چراکه منجر به کاهش جرم و افزایش منافع تجاری می‌شود، تماشای مردم و فعالیت‌ها باعث افزایش تعاملات اجتماعی شده که به دنبال آن فرصتی برای تبادلات فرهنگی نیز پدید می‌آید (جلالدینی و اکتای، ۲۰۱۲: ۶۶۷-۶۶۵).

لنگ^۳ به نقل از سوزان و هانری لنارد^۴ در سال ۱۹۸۷ بیان می‌دارد، یک مکان رفتاری را می‌توان به تعدادی مکان خرد رفتاری تقسیم کرد، زنده‌بودن چنین مکان‌هایی به این بستگی دارد که هر مکان خرد رفتاری چه رفتارهایی را تأمین می‌کند و گرایش‌های مردم نسبت به آن چه باشد. مکان‌های اجتماع مردمی آن‌هایی هستند که فضای راحت نشستن، نور خوب و ملاقات با افراد دیگر را امکان‌پذیر سازد و مکان‌هایی برای فعالیت در آن‌ها وجود داشته باشد. بنابراین ایجاد سرزندگی میزان سازگاری بین محیط و فعالیت‌هایی نظیر ملاقات با دیگران، تماشای مردم و خوردن، تعریف شده است. (دادپور، ۱۳۹۱: ۳۵).

بر اساس آنچه که ذکر آن گذشت، از آنجاییکه در پیاده‌راه‌ها همواره باید زندگی اجتماعی در جریان باشد و سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی آن است (صفایی رینه و همکاران،

1 Lopes and Camanho

2 Sivam and Karuppanan

3 Lang

4 Lennard

۱۳۹۵: ۴) کیفیت‌های گوناگونی منجر به ایجاد سرزندگی در فضای پیاده‌راه‌ها می‌شوند که در زیر به قسمتی از آنها اشاره خواهد شد:

ایمنی (ایمنی اشاره به تمام راه‌ها و عناصر لازم برای به حداقل رساندن احتمال وقوع خطرات مختلف در هنگام پیاده روی مردم است) (فاریاس، ۲۰۱۲: ۱-۱۴)، دسترسی (عملکرد اصلی پیاده‌راه سهولت عبور از مسیر برای عابرین پیاده و همچنین دسترسی مناسب به ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی مانند ایستگاه‌های اتوبوس، راه آهن و ... و پارکینگ است) (فاریاس، ۲۰۱۲: ۱-۱۴؛ کارلسون و همکاران^۱، ۲۰۱۲: ۱۲۰۶-۱۱۸۷)، جذابیت (رنجبر و اسماعیلی، ۱۳۸۹: ۹۳-۸۳؛ تاجر و همکاران، ۱۳۹۵: ۸۰-۸۸)، راحتی (به‌منظور جلوگیری از مشکلات عمومی مربوط به پیاده‌راه‌ها مانند پاکیزگی و نظافت، امکانات راحتی نظیر نشستن و ... (رنجبر و اسماعیلی، ۱۳۸۹: ۹۳-۸۳؛ بمانیان و شهبازی، ۱۳۹۵: ۶۸-۵۷)، خوانایی (درک فضا و سازمان فضایی) (رنجبر و اسماعیلی، ۱۳۸۹: ۹۳-۸۳؛ صفایی رینه و همکاران، ۱۳۹۵: ۱-۱۰)، امنیت (حضور طیف‌های مختلف جامعه، حضور منظم مأموران برقراری امنیت، نظارت اجتماعی) (فاریاس، ۲۰۱۲: ۱-۱۴)، جامعیت (حضور گروه‌های سنی و جنسی و قومی مختلف، تعداد زنان شرکت‌کننده در فعالیت‌ها) (سیوم و همکاران، ۲۰۱۳: ۱-۱۳)، عدالت (داشتن حق انتخاب تغییر مکان، داشتن حق انتخاب در ورود و خروج) (بمانیان و شهبازی، ۱۳۹۵: ۶۸-۵۷)، تعاملات اجتماعی (شامل ایجاد فضایی مناسب جهت برخوردهای اجتماعی و ملاقات‌ها) (صفایی رینه و همکاران، ۱۳۹۵: ۱-۱۰؛ تاجر و همکاران، ۱۳۹۵: ۸۰-۸۸؛ سیوم و همکاران، ۲۰۱۳: ۱-۱۳)، تنوع فعالیت (حضور مراکز خرید و خرده‌فروشی‌ها، فعالیت‌های هنری و فرهنگی و اجتماعی، اقتصاد و هنرهای محلی، حضور دست‌فروشان، رستوران‌ها و کافه‌های خیابانی) (فاریاس، ۲۰۱۲: ۱-۱۴؛ چارلسون و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۱۸۷)، تراکم فعالیت (شدت فعالیت‌ها درون محیط، شدت استفاده از یک فضا) (چارلسون و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۱۸۷؛ مونتگومری^۳، ۱۹۹۸: ۱۱۶-۹۳) و کیفیت (افزایش ساعت عملکرد فعالیت‌ها، جذاب و هیجان‌انگیز بودن فعالیت‌ها، تسهیلات و خدمات) (چارلسون و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۱۸۷؛ مونتگومری^۴، ۱۹۹۸: ۱۱۶-۹۳).

¹ Carlson and et al

² Sivam and et al

³ Montgomery

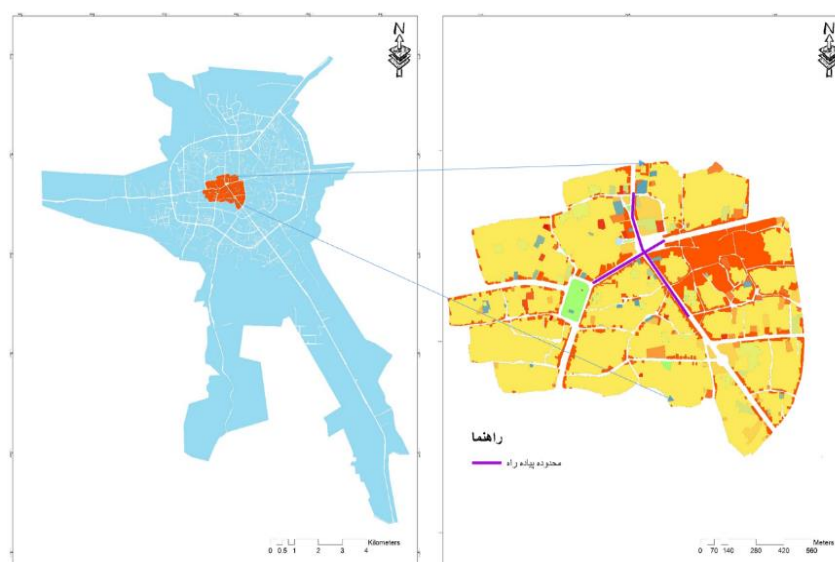
⁴ Montgomery

به بیان دیگر شهر به عنوان یک موجود زنده متشکل از سه عنصر کلیدی تحت عنوان محیط طبیعی، محیط ساخته‌شده و انسان است. در این خصوص محیط طبیعی به عنوان بستر (ظرف) محیط ساخته‌شده و انسان است و در عین حال محیط ساخته‌شده نیز به عنوان بستری (ظرف) انسان و فعالیت‌هایش است. فضای عمومی به طور عام و نیز پیاده‌راه‌ها به طور خاص به عنوان یکی از اجزای محیط ساخته‌شده چنان که بر مبنای مقیاس انسانی طراحی شده باشند، زمینه سرزندگی و نشاط شهری را فراهم می‌آورند. بخش قابل توجهی از این مهم در ارتباط نزدیک با ابعاد کالبدی که در بالا به آن اشاره شد. لذا پایداری عرصه‌های شهری و نیز دستیابی به کیفیت زندگی بهینه و ایجاد شهری زیست‌پذیر در گرو تعاملات سازنده عناصر طراحی است که همراه با تجربه زیسته شهروندان و ماهیت بخشی به فضا، زمینه حیات پایدار و نیز شکوفا را فراهم می‌آورد.

محدوده مورد مطالعه

پیاده‌راه رشت، در بافت مرکزی شهر در محدوده میدان شهرداری و خیابان‌های اطراف با مساحت بالغ بر بیست‌وشش هزار مترمربع، طی دو فاز طراحی و اجرا شده است. مجموعه میدان شهرداری رشت که در اوایل دوره پهلوی احداث شده شامل کاخ شهرداری، موزه پست و ساختمان قدیمی هتل ایران است و این مجموعه به نوعی نماد شهر رشت محسوب می‌شود. در اطراف این مجموعه کانون‌های مهم اقتصادی چون بازار و کانون‌های فرهنگی مانند کتابخانه ملی قرار دارد. فاز اول این پروژه شامل خیابان علم الهدی، حدفاصل سبزه‌میدان، و میدان شهرداری و فاز دوم شامل بر خیابان امام خمینی حدفاصل میدان شهرداری تا خیابان حاجی‌آباد و دورتادور میدان شهرداری و بخشی از خیابان‌های شریعتی و سعدی است. بیش از احداث پیاده‌راه، این محدوده از شلوغ‌ترین و پرتراфик‌ترین نقاط شهر بوده و شهروندان همواره با حجم عظیم خودرو در خیابان‌های منتهی به میدان مواجه بودند. وجود مراکز اداری و تجاری در این منطقه، موجب ازدحام جمعیت در ساعات مختلف روز بوده و تداخل حرکت و سواره اختلال در حرکت و جابجایی ایجاد می‌شود. مشکلات ترافیکی و پیامدهای حاصل از آن در ابعاد گوناگون ضرورت تحول در سیستم حمل‌ونقل منطقه را تأکید می‌نمود و احداث پیاده‌راه در این محدوده پاسخی در جهت حل این معضل بود. به دنبال ضرورت تحول در این منطقه، پیاده‌راه فرهنگی اجرا شد و به بهره‌برداری رسید. این پروژه علاوه بر حل مشکلات حمل‌ونقلی می‌تواند در تغییر نگرش ترافیکی جامعه نیز اثرگذار بوده و عاملی برای تشویق شهروندان به

پیاده‌روی باشد. با اجرای این پروژه و حذف اتومبیل از این محدوده، محیطی ایمن و عاری از آلودگی صوتی برای مردم ایجاد شده که می‌تواند محلی برای گذران اوقات فراغت، خرید و فرصتی در جهت ایجاد تعاملات اجتماعی افراد باشد. این مکان به‌عنوان حوزه‌ای امن می‌تواند مکانی برای اجتماع تمامی گروه‌های سنی جامعه هم چون کودکان، سالمندان و حتی افراد ناتوان حرکتی باشد. این پیاده راه به‌عنوان بستری برای رویدادهای هنری و فرهنگی مانند سخنرانی خیابانی، تئاتر و موسیقی و ... به‌خوبی کار می‌کند و در مناسبت‌های مختلف مراسم متنوعی در آن برگزار می‌گردد. از این رو پیاده‌راه می‌تواند عاملی برای ایجاد نشاط و سرزندگی اجتماعی باشد (مبصر و شاه‌وردی، ۱۳۹۵: ۵)



شکل ۱- موقعیت پیاده راه فرهنگی رشت

روش تحقیق

پژوهش از نظر هدف، کاربردی از نظر روش تحقیق توصیفی- پیمایشی است. متغیرهای مناسب با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای و تحقیقات پیشین انتخاب گردید (جدول شماره ۱). سپس با استفاده از پرسشنامه اقدام به گردآوری نظرات شهروندان در مورد وضعیت پیاده‌راه شد. جامعه آماری در این تحقیق نامحدود بوده که با استفاده از روش بررسی جامعه نامحدود که در زیر آمده است نمونه انتخاب گردید

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

که در این رابطه:

N: حجم نمونه

$Z_{\alpha/2}$: مقدار متغیر نرمال واحد متناظر با سطح اطمینان ۹۰ درصد

σ : انحراف معیار

E: مقدار اشتباه مجاز که در پژوهش حاضر ۸ درصد در نظر گرفته شده است.

محاسبات حجم نمونه برای تحقیق حاضر به صورت زیر می‌باشد.

$$n = \left(\frac{1.96 \times 0.623}{0.08} \right)^2 = 233$$

از این رو حجم نمونه در این تحقیق ۲۳۳ نفر می‌باشد.

برای تحلیل داده‌ها در این تحقیق تحلیل از تحلیل عاملی تأییدی که زیرمجموعه تحلیل

معادلات ساختاری می‌باشد با استفاده از نرم‌افزار Lisrel انجام گرفته است.

تحلیل عاملی تأییدی تحلیلی است که طی آن محقق انتظار دارد طرح و نقشه خاصی از

عوامل پنهان در ماورای متغیرها را بیازماید. در این نوع، انتظار می‌رود متغیرها چیدمان خاصی

داشته باشند. در این روش محقق به آزمون فرضیاتی مربوط به یک ساختار عاملی خاص اقدام

می‌کند. در این تحلیل پژوهشگر به دنبال تهیه مدلی است که فرض می‌شود داده‌های تجربی را

بر پایه چند پارامتر نسبتاً اندک، توصیف تبیین یا توجیه می‌کند. به منظور پی بردن به متغیرهای

زیربنایی یک پدیده یا تلخیص مجموعه‌ای از داده‌ها از روش تحلیل عاملی استفاده می‌شود.

داده‌های اولیه برای تحلیل عاملی، ماتریس همبستگی بین متغیرها است. تحلیل عاملی،

متغیرهای وابسته از قبل تعیین شده‌ای ندارد. در تحلیل عاملی مرتبه اول ارتباط سنجها با

شاخص‌ها را می‌سنجیم و سپس در مدل اندازه‌گیری مرتبه دوم ارتباط شاخص‌ها با سازه اصلی

تحقیق را به دست می‌آوریم. مدل عاملی مرتبه دوم را به عنوان نوعی از مدل‌های عاملی تعریف

می‌کنیم که در آن عامل‌های پنهانی که با استفاده از متغیرهای مشاهده‌پذیر اندازه‌گیری می‌شوند،

خود تحت تأثیر یک متغیر زیربنایی‌تر و به عبارتی متغیر پنهان، اما در یک سطح بالاتر قرار

دارند (صادق‌پور و مرادی، ۱۳۸۹: ۲۰۶). به عبارت دیگر مدل‌های عاملی مرتبه دوم هنگامی

مطرح می‌شود که عامل‌های مرتبه اول به وسیله ساختار عاملی رتبه بالاتر تبیین می‌شوند

(اسفیدانی و محسنین، ۱۳۹۲: ۹۲).

با مطالعات صورت گرفته از خیابان و فضاهای شهری می‌توان اصول کلی حاکم بر

خیابان‌ها سرزنده را وابسته به زمینه اجتماعی، اقتصادی (فعالیتی) و زیست‌محیطی مطرح کرد.

رسیدن به جایی که افراد با انتخاب آزادانه بتوانند در اجتماع حضور داشته باشند و نیازهای

اجتماعی خود را با حضور در فضا تأمین کنند. در این حال کسانی که در این خیابان فعالیت تجاری دارند، مطمئن هستند که از سرمایه آن‌ها پشتوانه محکمی حمایت می‌کند که این پشتوانه دولت و مردمی هستند که در آنجا حضور دارند. همچنین کلیه فعالیت‌های در راستای حمایت از محیط‌زیست و در جهت کاهش انواع آلودگی‌ها مانند آلودگی هوا، آب، زیست‌محیطی، صوتی، بصری و در جهت کمتر کردن تأثیر بر روی شهروندان است.

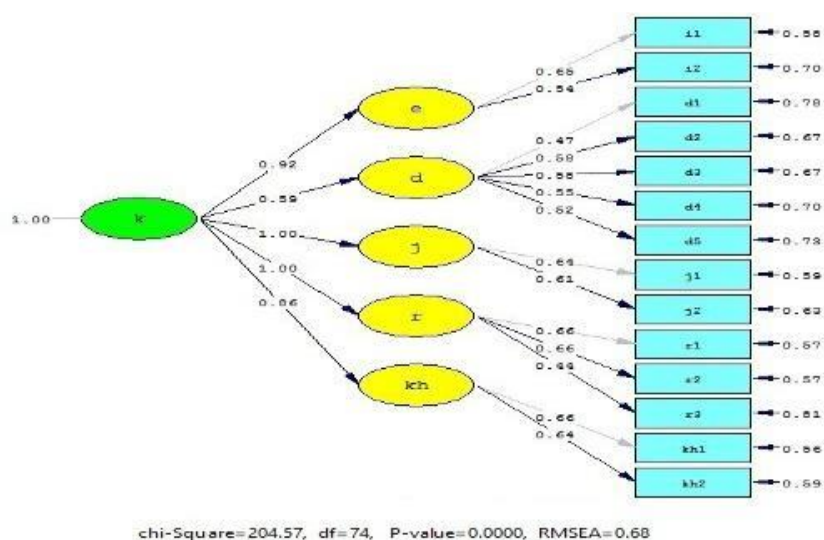
جدول ۱- ابعاد و شاخص‌های تحقیق

ابعاد	شاخص‌ها	فاریس، ۲۰۱۲	رنجبر و اسماعیلی، ۱۳۸۹	پارسون و همکاران، ۲۰۱۲	تاجر و همکاران، ۱۳۹۴	صفایی زینه و همکاران، ۱۳۹۵	بلج، ۲۰۱۲	یارو، ۲۰۰۹	سموانی، ۲۰۱۳	بنلی و همکاران، ۱۳۹۲	مونتگومری، ۱۹۹۸	قرایی نیا، ۱۳۸۹	بماتیان و شهبازی، ۱۳۹۵
کالبدی	ایمنی	*	*	*		*	*			*			*
	دسترسی	*	*	*		*	*			*			*
	جذابیت		*		*								
	راحتی		*				*						*
اجتماعی	خوانایی		*			*				*	*		
	امنیت	*					*						*
	جامعیت				*		*		*				*
	عدالت						*		*				*
فعالیتی	تعاملات اجتماعی				*	*	*	*	*	*	*	*	*
	تنوع فعالیت	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	تراکم فعالیت	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
کیفیت				*	*	*	*	*	*	*	*	*	

یافته‌های تحقیق

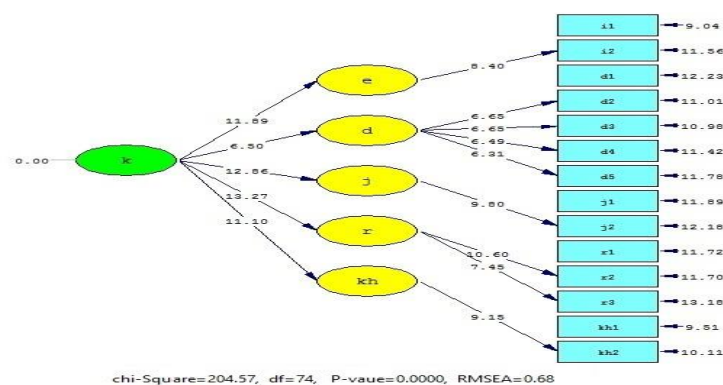
به‌منظور سنجش سرزندگی در پیاده‌راه فرهنگی رشت همان‌طور که در بخش روش تحقیق بیان شد از بعد کالبدی با شاخص‌های ایمنی، دسترسی، جذابیت، راحتی، خوانایی، بعد اجتماعی با شاخص‌های امنیت، جامعیت، عدالت و تعاملات اجتماعی و بعد فعالیتی با شاخص‌های تنوع فعالیت‌ها، تراکم فعالیت‌ها، کیفیت استفاده شده است. با استفاده از گویه‌های مربوط به این هر

شاخص پرسشنامه‌ای تدوین شده است و به صورت تصادفی از استفاده‌کنندگان از خیابان تکمیل گردید. به رغم تنوع در سنین پاسخ‌دهندگان، عموم افراد پاسخ‌دهنده در رده سنی بین ۲۰ تا ۴۰ بودند و سعی شده به طور مساوی هر دو جنس مورد پرسش قرار گیرند. در خصوص مدرک تحصیلی نیز عموم افراد دارای مدرک دیپلم و بالاتر را بوده‌اند. به منظور تحلیل داده‌ها و تعیین اثر هر یک از شاخص‌ها بر میزان سرزندگی خیابان از تحلیل عاملی تأییدی مرتبه دوم در نرم‌افزار لیزرل بهره گرفته شد. لیزرل یا مدل‌یابی معادلات ساختاری یکی از آزمون‌های پیشرفته آماری و از خانواده رگرسیون چندمتغیره است. لیزرل همان تحلیل عاملی تأییدی است که اساساً یک روش آزمون فرضیه محسوب می‌شود. لیزرل این مطلب را که آیا نشانگرهایی که برای معرفی سازه یا متغیرهای مکنون در نظر گرفته شده‌اند: واقعاً معرف آن‌ها هستند یا نه، را می‌آزماید. همچنین مشخص می‌نماید که نشانگرهای انتخابی با چه دقتی معرف یا برازنده متغیر مکنون هستند (هومن، ۱۳۸۴: ۱۷). با توجه به مطالب بیان‌شده، ابتدا بعد کالبدی با شاخص‌های ایمنی، دسترسی، جذابیت، راحتی، خوانایی مورد ارزیابی قرار گرفت. خروجی تحلیل عاملی مرتبه دوم در شکل‌های شماره ۲ و شماره ۳ و جدول ۲ ارائه شده است. برای شاخص ایمنی سنج‌های نورپردازی مناسب، تمهیدات انتظامی، برای شاخص دسترسی سنج‌های نفوذپذیری، قابلیت پیاده‌روی، وضعیت ترافیک، وضعیت حمل‌ونقل عمومی، وجود پارکینگ، برای شاخص جذابیت سنج‌های زیبایی بصری چ از لحاظ منظر طبیعی، زیبایی از لحاظ منظر انسان ساخت، برای شاخص راحتی سنج‌های پاکیزگی و نظافت، امکانات راحتی نظیر نشستن، آلودگی‌های صوتی و برای شاخص خوانایی سنج‌های درک سازمان‌یابی فضا، درک آنچه در آنجا می‌گذرد استفاده شده است.



شکل ۲- مدل اندازه‌گیری بعد کالبدی در حالت ضرایب استاندارد

با توجه به شکل شماره ۲ می‌توان گفت ضرایب استاندارد به‌جز گویه‌های $d1$ و $r3$ بیشتر از ۰,۵ به‌دست‌آمده است. می‌توان گفت که در بعد کالبدی، شاخص‌های جذابیت و راحتی بیشترین ضریب را دارند و بعد از شاخص‌های ایمنی، خوانایی و دسترسی قرار گرفته‌اند. در شکل شماره ۳ اعداد معناداری مدل اندازه‌گیری بعد کالبدی مشخص است.



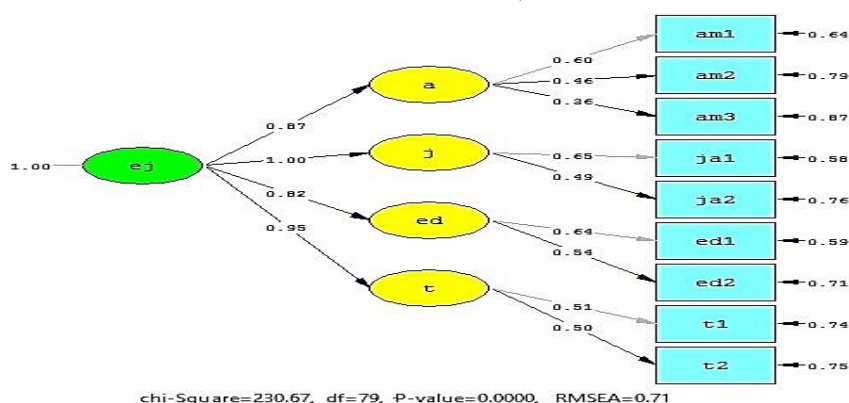
شکل ۳- مدل اندازه‌گیری بعد کالبدی در حالت اعداد معناداری

طبق شکل شماره ۳ می‌توان بیان کرد مقدار t -value تمام شاخص‌ها و گویه‌ها بالاتر از $1/96$ به‌دست‌آمده است بنابراین معناداری آن‌ها تأیید می‌شود. در جدول ۲ سایر شاخص‌های برازش مدل اندازه‌گیری بعد کالبدی ارائه شده است.

جدول ۲: آزمون برازش مدل اندازه‌گیری بعد کالبدی

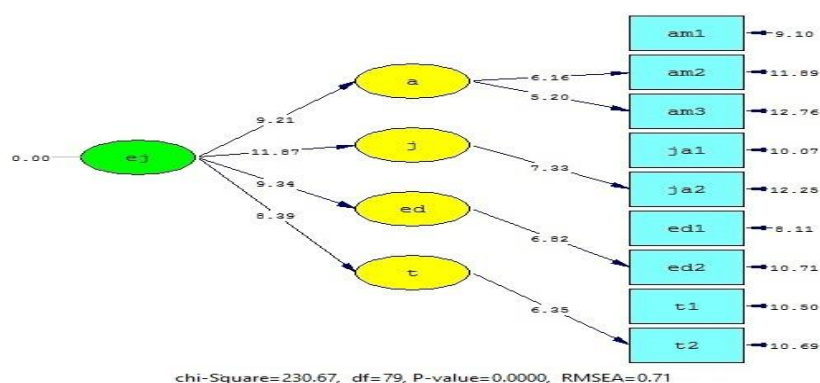
شاخص‌ها	GFI	RFI	IFI	CFI	NFI	NNFI	RMSEA	$\frac{\chi^2}{df}$
معیار	>۰,۹	>۰,۹	>۰,۹	>۰,۹	>۰,۹	>۰,۹	<۰,۰۸	بین ۱ تا ۳
مشاهده‌شده	۰,۹۳	۰,۹۱	۰,۹۵	۰,۹۵	۰,۹۲	۰,۹۴	۰,۰۶۸	۲,۷۴
نتیجه برازش	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب

با توجه به جدول شماره ۲ نتیجه تمام شاخص‌های برازش مدل مناسب و مورد تأیید می‌باشد. سپس بعد اجتماعی که شامل شاخص‌های امنیت، جامعیت، عدالت و تعاملات اجتماعی است. با استفاده از تحلیل عاملی تأییدی میزان تأثیر هر یک از شاخص‌ها مورد ارزیابی قرار گرفت. نتیجه مدل اندازه‌گیری در شکل‌های شماره ۴ و شماره ۵ و جدول ۳ مشاهده می‌شود. برای بررسی شاخص امنیت از سنجه‌های حضور طیف‌های مختلف جامعه، حضور منظم مأموران برقراری امنیت، نظارت اجتماعی، برای شاخص جامعیت از سنجه‌های حضور گروه‌های سنی و جنسی و قومی مختلف، تعداد زنان شرکت کننده در فعالیت‌ها، برای شاخص عدالت از سنجه‌های داشتن حق انتخاب تغییر مکان، داشتن حق انتخاب در ورود و خروج و برای شاخص تعامل اجتماعی از سنجه‌های فضای مناسب جهت ملاقات دوستانه و برخوردهای اجتماعی، حضور گروهی مردم بهره گرفته شد.



شکل ۴- مدل اندازه‌گیری بعد اجتماعی در حالت ضرایب استاندارد

طبق شکل شماره می‌توان گفت در بعد اجتماعی، شاخص جامعیت با ضریب ۰,۸۲، شاخص تعاملات با ضریب ۰,۹۵، شاخص امنیت با ضریب ۰,۸۷ و شاخص عدالت با ضریب ۰,۸۲ درصد به ترتیب بیشترین تأثیر را دارند.



شکل ۵- مدل اندازه‌گیری بعد اجتماعی در حالت اعداد معناداری

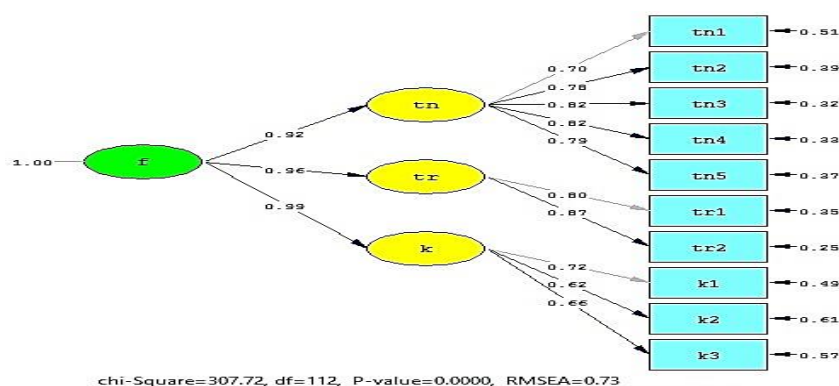
شکل شماره ۵ بیانگر این مطلب است که مقدار t -value تمام شاخص‌ها و گویه‌ها در بعد اجتماعی بالاتر از ۱/۹۶ به دست آمده است بنابراین معناداری آن‌ها تأیید می‌شود. در جدول ۳ سایر شاخص‌های برازش مدل اندازه‌گیری بعد اجتماعی ملاحظه می‌شود.

جدول ۳: آزمون برازش مدل اندازه‌گیری بعد اجتماعی

$\frac{\chi^2}{df}$	RMSEA	NNFI	NFI	CFI	IFI	RFI	GFI	شاخص‌ها
بین ۱ تا ۳	< ۰,۰۸	> ۰,۹	> ۰,۹	> ۰,۹	> ۰,۹	> ۰,۹	> ۰,۹	معیار
۱,۶۷	۰,۰۷۱	۰,۹۷	۰,۹۷	۰,۹۸	۰,۹۸	۰,۹۶	۰,۹۳	مشاهده‌شده
مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	نتیجه برازش

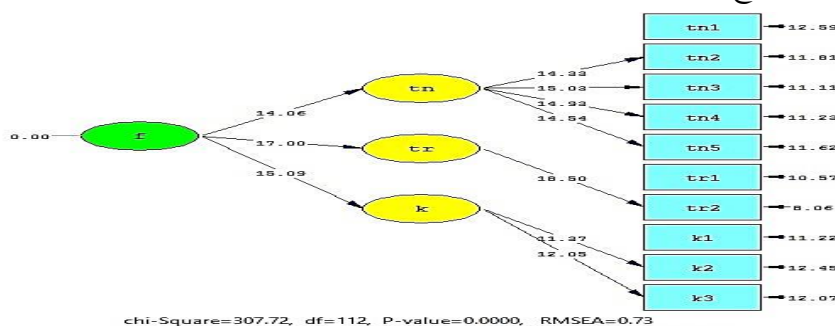
جدول شماره ۳ حاکی از این مطلب است که شاخص‌های برازش وضعیت مناسب و مورد تأییدی دارند.

همچنین به منظور بررسی تأثیر شاخص‌های تنوع فعالیت‌ها، تراکم فعالیت‌ها، کیفیت بر متغیر پنهان فعالیت از تحلیل عاملی مرتبه دوم در نرم‌افزار لیزرل استفاده شد. تحلیل عاملی مرتبه تبیین‌کننده تأثیر هر یک از شاخص‌ها در متغیر مکنون می‌باشد. نتایج این بررسی در شکل‌های شماره ۶ و شماره ۷ و جدول ۴ ارائه شده است.



شکل ۶- مدل اندازه‌گیری بعد فعالیت در حالت ضرایب استاندارد

نتیجه اندازه‌گیری مدل بعد فعالیت بدین صورت می‌باشد که شاخص‌های کیفیت، تراکم فعالیت‌ها و تنوع فعالیت‌ها به ترتیب بیشترین تأثیر را مدل مکنون فعالیت دارند.



شکل ۷- مدل اندازه‌گیری بعد فعالیت در حالت اعداد معناداری

شکل شماره معناداری ۷ اعداد مدل اندازه‌گیری را نشان می‌دهد. مدل اعداد معناداری به این دلیل ارائه می‌شد که بدانیم آیا رابطه بین سازه و بعد و بعد و مؤلفه معنادار است یا خیر. مدل اعداد معناداری یا همان T-value، میزان معنادار بودن هر یک از پارامترها را نشان می‌دهد و چنانچه مقدار آن بزرگ‌تر از قدر مطلق $1/96$ باشد. پارامترهای مدل معنادار هستند. همان‌طور که در شکل ۷ مشاهده می‌شود کلیه اعداد معناداری مربوط به ابعاد اصلی مدل معنادار شده‌اند. زیرا عددی معناداری آن‌ها بزرگ‌تر از $1/96$ است. بنابراین تمامی گویه‌ها و شاخص‌ها در قالب متغیر مکنون معنی‌دار است. سایر شاخص‌های برازش مدل در جدول شماره ۴ بیان شده است.

جدول ۴: آزمون برازش مدل اندازه‌گیری بعد فعالیت

شاخص‌ها	GFI	RFI	IFI	CFI	NFI	NNFI	RMSEA	$\frac{\chi^2}{df}$
معیار	>۰,۹	>۰,۹	>۰,۹	>۰,۹	>۰,۹	>۰,۹	<۰,۰۸	بین ۱ تا ۳
مشاهده‌شده	۰,۹۱	۰,۹۴	۰,۹۸	۰,۹۸	۰,۹۷	۰,۹۷	۰,۰۷۳	۲,۷۴
نتیجه برازش	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	مناسب

جدول شماره ۴ بیانگر این مطلب است که شاخص‌های برازش وضعیت مناسب و مورد تأییدی دارند. شاخص جذابیت با گویه‌های زیبایی بصری چه از لحاظ منظر طبیعی، زیبایی از لحاظ منظر انسان‌ساخت در پیاده راه فرهنگی رشت بیشترین اهمیت را در حضور شهروندان در این پیاده راه دارد.

نتیجه‌گیری

توسعه حمل‌ونقل غیرموتوری در کلان‌شهرها به‌عنوان یک راهکار جایگزین برای تغییر الگوی تقاضای سفرهای شهری، کاهش سهم سفرهای خودروبی، کاهش بار ترافیکی در معابر، افزایش راندمان سامانه حمل‌ونقل همگانی، بهبود کیفیت‌های زیست‌محیطی و همچنین ارتقای سطح مردم‌داری است. دستاوردهایی که به‌طور مستقیم علاوه بر تأثیر بر کیفیت زندگی، بر سلامت اجتماعی و گسترش مفهوم همسایگی تأثیرگذار خواهد بود. پیاده‌راه‌ها به‌عنوان یکی از پویاترین فضاهای شهری متناسب با اشکال مختلف پیاده‌روی و بسترهای متفاوتی که در آن قرار گرفته‌اند، کارکردهای متفاوت می‌یابند. این فضاهای شهری به‌واسطه نقش‌های اجتماعی-فرهنگی، افزایش سرزندگی عمومی، ارتقا کیفیت محیطی و گسترش کاربری‌های مختلط، می‌توانند موجب امنیت برای گروه‌های آسیب‌پذیر جامعه، محافظت‌کننده از بافت‌های باارزش تاریخی، بستر تفریح و سرگرمی و ... بوده، به یکی از ابزارهای مؤثر شهر انسان‌مدار تبدیل گردند. در بستر این رویکرد، شهرداری رشت اقدام به ایجاد مسیرهای پیاده در بافت مرکزی شهر رشت کرد تا هم از مشکلات ترافیکی محدوده بکاهد و هم سبب ایجاد فضای برای حضور شهروندان گردد. ارزیابی وضعیت پروژه‌های شهری و سنجش رضایت شهروندان و بررسی مهم‌ترین عوامل در کیفیت این فضاها در بهبود کیفیت این فضاها کمک شایانی می‌کند. بنابراین در این پژوهش با استفاده از روش پیمایشی به بررسی وضعیت ابعاد و شاخص‌های مؤثر بر سرزندگی پیاده راه فرهنگی رشت پرداخته شد. برای این منظور از سه بعد کالبدی، اجتماعی و فعالیتی با ۱۲ شاخص و ۳۴ گویه استفاده گردید. نظرات ۲۳۳ شهروند با استفاده از

پرسشنامه در ارتباط با این ابعاد جمع‌آوری گردید و وارد نرم‌افزار SPSS شد سپس با استفاده از تحلیل عاملی تأییدی در نرم‌افزار لیزرل تحلیل گردید. نتایج بیانگر این مطلب است که در بعد کالبدی، شاخص‌های جذابیت و راحتی بیشترین ضریب را به دست آوردند و بعد از شاخص‌های ایمنی، خوانایی و دسترسی قرار گرفته‌اند. رابطه با شاخص دسترسی که ضریب پایین‌تری نسبت به شاخص‌های کالبدی نظر شهروندان به دست آورده است باید بیان کرد که پیاده راه از طریق چندین قابلیت نفوذ دارد. تعدد این دسترسی‌ها و نفوذپذیری بر کیفیت و مطلوبیت این پیاده راه افزوده است و همچنین شکل دسترسی‌ها با توجه به عدم وجود مانع و هم‌سطح بودن با سایر دسترسی‌ها قابلیت دسترسی به تمامی فعالیت‌های داخل آن را بهبود بخشیده است. می‌توان گفت یکی از علل ضریب کمتر دسترسی در بعد کالبدی، وجود پیاده راه در مرکز شهر رشت است. با توجه به اینکه دسترسی به مرکز شهر قبل از ایجاد پیاده راه نیز مناسب بود. بنابراین تغییر در ویژگی‌های منظر و افزایش امکانات و جذابیت‌ها سبب رضایت شهروندان از این مکان شده است. در بعد اجتماعی شاخص جامعیت با ضریب ۰,۸۲، شاخص تعاملات با ضریب ۰,۹۵، شاخص امنیت با ضریب ۰,۸۷ و شاخص عدالت با ضریب ۰,۸۲ درصد به ترتیب بیشترین تأثیر را دارند. و شاخص‌های کیفیت، تراکم فعالیت‌ها و تنوع فعالیت‌ها به ترتیب بیشترین تأثیر را بعد فعالیت دارند. نتایج گویای این موضوع هستند که شهروندان از وضعیت شاخص‌ها رضایت دارند و شرایط شاخص‌ها را در پیاده راه مطلوب می‌بینند. با توجه به اینکه در بعد فعالیت به‌ویژه در بخش پیاده راه علم الهدی بیشترین فعالیت‌ها به کاربری تجاری اختصاص دارد باعث شده است تا نقش تجاری این محور بر نقش اجتماعی و فرهنگی آن غالب باشد و این موضوع سبب شده شاخص تنوع فعالیت‌ها ضریب کمتری به دست آورد.

پروژه پیاده‌راه فرهنگی رشت به‌صورت یک طرح دگرگونی در قلب بافت مرکزی و تاریخی شهر اجرا شد. در حال حاضر این پروژه به‌موجب کارکردهای زیست‌محیطی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی باعث ارتقا کیفیت فضای شهری گشته است. با در نظر گرفتن امکانات و تسهیلات بیشتر مانند توسعه و ساماندهی مسیرهای اطراف، استفاده از وسایل حمل‌ونقل پاک برای تردد افراد کم‌توان در این محدوده مانند دوچرخه و ماشین‌های برقی، مبلمان مناسب، نورپردازی مناسب و... که بتواند نیازهای شهروندان را رفع نماید، این پیاده راه می‌تواند به‌عنوان یک فضای شهری پایدار به‌خوبی بیش‌ازپیش نقش ایفا کند. این پیاده راه در

مقایسه با گذشته آرامش بیشتری به پهنه مرکزی شهر بخشیده است. عابران در این فضا با آرامش بیشتری قدم می‌زنند و علائم استرس و تعجیل کمتر در چهره آنان مشاهده می‌شود. در خصوص تطبیق یافته‌ها با مطالعات پیشین می‌توان نتایج و یافته‌های این مقاله را با مطالعات زیر هم‌راستا دانست. در تحقیقی شاهپوندی و قلعه‌نویی (۱۳۹۲) با عنوان بررسی تحلیل قابلیت پیاده‌مداری مسیرهای عابر پیاده شهر اصفهان شاخص‌های دسترسی، جذابیت، ایمنی را در مسیرهای پیاده شهر اصفهان مورد بررسی قرار داده‌اند که نتیجه نشان داد که وضعیت مسیرهای پیاده را از نظر شاخص‌ها، متفاوت می‌باشد. در پژوهش عباس زاده و تمری (۱۳۹۲) با عنوان بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده راه‌ها به منظور افزایش تعاملات اجتماعی، مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولیعصر تبریز به این نتایج دست یافتند که در میان مؤلفه‌های کیفی، مؤلفه نفوذپذیری که شامل شاخص‌های دسترسی و برخورداری از مقیاس ارتباطات فضایی می‌باشد. بیشترین میزان رضایت شهروندان را به دنبال داشته است. بنابراین نتیجه پژوهش همسو نمی‌باشد. به‌طور کلی پژوهش عباس زاده و تمری بیان کرد که مؤلفه‌هایی مانند سرزندگی، خوانایی، ایمنی و امنیت و نفوذپذیری سبب افزایش میزان حضور شهروندان در فضاهای پیاده محور شهر تبریز می‌شوند. رنجیر و رئیسی (۱۳۸۹) در پژوهشی تحت عنوان کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران نمونه موردی: پیاده راه صف (سپه‌سالار) تهران، به این نتایج دست یافتند که از ۱۱ مؤلفه اصلی سازنده کیفیت در پیاده راه صف، ۷ نوع مؤلفه تنوع، انعطاف‌پذیری، پاکیزگی، خوانایی و فرم و کالبد، سرزندگی و هویت در رده کیفی کم و خیلی کم، ۳ مؤلفه اصلی کارایی، آسایش، تمایز و تشخیص در رده کیفی متوسط رو به پایین و مؤلفه دسترسی و نفوذپذیری در رده کیفی زیاد قرار می‌گیرند. بنابراین از شاخص‌های مورد بررسی شاخص خوانایی با این پژوهش همسو می‌باشد. البته ذکر این نکته ضروری است که هدف و نوع پرسش از شهروندان در این پژوهش متفاوت می‌باشد. هدف پژوهش همان‌طور که بیان شد مشخص کردن تأثیر هر یک از ابعاد و شاخص‌ها بر میزان سرزندگی پیاده راه فرهنگی رشت می‌باشد. بنابراین تعدادی از شاخص‌ها قبل از ایجاد این پیاده راه وضعیت مناسبی داشته‌اند بنابراین اضافه کردن و ایجاد تمهیداتی سبب افزایش سرزندگی و رضایت از این پیاده راه شده است. فخر و همکاران (۱۳۹۲) در تحقیقی با عنوان تعیین شاخص‌های مؤثر در خلق مکان‌های امن پیاده مدار جهت ارتقا تعاملات اجتماعی (نمونه موردی: خیابان بهار آزادی محله خاک سفید تهران) به این نتیجه دست یافتند که معیار عملکرد با زیرمعیارهای مانند مکان‌یابی فعالیت‌های جاذب جمعیت، ایجاد کاربری‌های و فعالیت‌های

شبانه در مجاورت مسیر پیاده، افزایش مطبوعیت، کیفیت و تنوع فضایی و... بیشترین تأثیر را در ایجاد مکان‌های پیاده مدار دارند. بنابراین با نتیجه پژوهش حاضر همسو می‌باشد.

احمد پوراحمد و همکاران (۱۳۹۵) در تحقیقی با عنوان بررسی تحلیل نقش پیاده‌راه‌های شهری در ارتقای سرزندگی فضای شهری نمونه موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور به این نتایج دست یافتند که در بین ابعاد پیاده راه دسترسی بیشترین اهمیت را در سرزندگی داشته است. اما وضعیت کیفیت کالبدی و امنیت اجتماعی در محدوده پیاده راه نامناسب است. در بین ابعاد سرزندگی هم تعامل و حس مکان و ایمنی و امنیت نسبت به سایر شاخص‌های وضعیت بهتری دارند و ابعاد تنوع و جذابیت محیط و برد و دامنه پیاده راه نامناسب می‌باشند. بنابراین به‌جز شاخص دسترسی در پیاده راه ۱۷ شهریور، سایر شاخص‌های که با شاخص‌های این پژوهش همخوانی دارند وضعیت نامناسبی دارند. اکبری و داوودی (۱۳۹۴) در پژوهشی تحت عنوان نقش پیاده مداری بر بهبود هویت رفتاری شهروندان در فضای شهر اسلامی (مطالعه موردی: خیابان فردوسی سنندج) به این نتایج دست یافتند که مؤلفه‌های عمده فضاهای شهری پیاده مدار؛ نشانه‌ها، خوانایی، نفوذپذیری، دسترسی راحت، تنوع و پویایی، سرزندگی، حس تعلق و خاطره‌انگیزی مکان و مؤلفه‌های تأثیرگذار بر شهر اسلامی؛ تأمین امنیت، سلسله‌مراتب، سیمای بناهای عمومی عدالت، ارتباط معناداری با الگوی رفتاری و هویت‌مند شدن میزان حضور شهروندان در فضاهای شهری پیاده محور دارند. در پژوهش صرافی و همکاران (۱۳۹۲) با عنوان بررسی سرزندگی در خیابان شهری (مطالعه موردی خیابان مسجد جامع یزد) به این نتایج رسیدند که وجود مراکز خرید و ایمنی و امنیت بر ارتقای سرزندگی فضای شهری در این سایت مؤثر است که با نتیجه این پژوهش در بررسی شاخص ایمنی در بعد کالبدی و شاخص امنیت در بعد اجتماعی همسو می‌باشد. همچنین رشاد و شامقلی (۱۳۹۲) در تحقیقی با عنوان عوامل مؤثر بر سرزندگی پیاده‌راه‌های شهری خلق یک فضای شهری سرزنده با تکیه بر مفهوم پیاده راه به این نتایج دست یافتند که شاخص‌های فضاهای جنبی، امنیت، تعاملات اجتماعی و کیفیت‌های محیطی در میزان حضور شهروندان تأثیرگذارند که با یافته‌های این پژوهش در سه بعد کالبدی، اجتماعی، فعالیتی همسو می‌باشد.

در پایان پیشنهادها مناسب ارائه می‌گردد:

- افزایش تنوع کاربری‌ها در محدوده پیاده و با رعایت اصل سازگاری
- بهسازی و نوسازی بناهای طبقات بالا و افزایش کیفیت منظر پیاده راه
- افزایش استفاده از آب و عناصر طبیعی در مبلمان پیاده راه
- افزایش فعالیت‌های شبانه، برگزاری جشنواره‌های بومی و محلی برای افزایش فعالیت

- برپایی نمایشگاه‌های صنایع دستی و سنتی
- ایجاد سقف‌های جمع شونده مناسب برای روزهای بارانی
- ایجاد رواق و سایه برای المان‌های نشیمن
- چیدمان و مکان‌یابی مناسب برای مبلمان‌های موجود
- افزایش استفاده از رنگ‌های روشن و متنوع در بدنه، کف و مبلمان
- افزایش نورپردازی به منظور جذب جمعیت برای فعالیت شبانه

منابع

- اسفیدانی، محمد رحیم و محسنین، شهریار. (۱۳۹۲). *مدل‌سازی معادلات ساختاری (آموزشی و کاربردی)* به کمک نرم‌افزار لیزرل. تهران: انتشارات مهربان نشر.
- اکبری، پرویز؛ داوودی، البرز (۱۳۹۴). نقش پیاده‌مداری بر بهبود هویت رفتاری شهروندان در فضای شهر اسلامی (مطالعه موردی: خیابان فردوسی سنندج). *مطالعات شهر ایرانی اسلامی*، دوره ۵، شماره ۲۰، صص ۴۹-۵۹.
- بمانیان، محمدرضا. شهبازی، مهرداد (۱۳۹۵). نقش عوامل عملکردی در سرزندگی فضاهای باز شهری (نمونه موردی: پارک ارم همدان). *فصلنامه مطالعات مدیریت شهری*، سال هشتم، شماره ۲۸، صص ۶۸-۵۷.
- پوراحمد، احمد، زنگنه شهرکی، سعید؛ صفایی رینه، مصطفی (۱۳۹۵). تحلیل نقش پیاده‌راه‌های شهری در ارتقای سرزندگی فضای شهری نمونه موردی: پیاده‌راه ۱۷ شهریور. *پژوهش‌های جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری*، دوره ۴، شماره ۲، صص ۱۹۵-۱۷۵.
- تاجر، سعید علی، کریمی مشاور، مهرداد و حاجیان، مینا (۱۳۹۴). مقایسه تطبیقی عملکرد خیابان‌های پیاده‌محور. *نقش جهان*، شماره ۳-۵.
- چپ من، دیوید (۱۳۸۶). *آفرینش محلات و مکان‌ها در محیط انسان‌ساخت*. ترجمه: شهرزاد فریادی، انتشارات دانشگاه تهران.
- خستو، مریم و سعیدی رضوانی، نوید (۱۳۸۹). عوامل موثر بر سرزندگی فضاهای شهری، خلق یک فضای شهری سرزنده با تکیه بر مفهوم «مرکز خرید پیاده». *نشریه هویت شهر*. سال ۴، شماره ۶، دادپور، سارا (۱۳۹۱). معیارهای سرزندگی فضاهای شهری - مطالعه موردی: بخشی از خیابان ولی‌عصر تهران. *مجله جستارهای شهرسازی*. بهار ۱۳۹۱ - شماره‌های ۳۷ و ۳۸، صص ۳۹-۳۴.
- رنجیر و رئیسی (۱۳۸۹). در پژوهشی تحت عنوان کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران نمونه موردی: پیاده‌راه صف (سپه‌سالار). تهران، *نشریه هنرهای زیبا*. شماره ۴۲، صص ۹۳-۸۳.
- شاهپوندی، احمد، قلعه‌نویی، محمود (۱۳۹۲). بررسی و تحلیل قابلیت پیاده‌مداری مسیرهای عابر پیاده شهر اصفهان. *نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی*، سال ۱۳، شماره ۳۱، صص ۹۱-۷۳.

- صادق پور، بهرام، مرادی، وهاب (۱۳۸۹). تحلیل آماری با نرم‌افزارهای *Amos* و *spss*. چاپ هجدهم، بابلسر، دانشگاه مازندران. ۳۳۰ صفحه.
- صراف، ساقی؛ نقصان محمدی، محمدرضا و شریف نژاد، مجتبی (۱۳۹۲). بررسی سرزندگی در خیابان شهری مطالعه موردی، خیابان مسجدجامع یزد. پنجمین کنفرانس برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، مشهد، دانشگاه فردوسی مشهد صص ۱۵-۱.
- صفایی رینه، مصطفی؛ آروین محمود و جهان پور، هانیه (۱۳۹۵). بررسی وضعیت سرزندگی در پیاده‌راه‌های شهری (مطالعه موردی: پیاده‌راه سلمان فارسی شهر اهواز)، اولین کنفرانس بین‌المللی و سومین کنفرانس ملی معماری و منظر شهری پایدار، مشهد، موسسه بین‌المللی معماری، شهرسازی مهران شهر.
- عباس‌زاده و تمری (۱۳۹۲). با عنوان بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها به منظور افزایش تعاملات اجتماعی، مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولیعصر تبریز. فصلنامه مطالعات شهری، شماره چهارم.
- فخر و همکاران (۱۳۹۲). در تحقیقی با عنوان تعیین شاخص‌های مؤثر در خلق مکان‌های امن پیاده‌مدار جهت ارتقا تعاملات اجتماعی (نمونه موردی: خیابان بهار آزادی محله خاک سفید تهران). نشریه علمی-پژوهشی انجمن علمی معماری شهرسازی ایران، شماره ۵.
- قربانی نیا، آرزو (۱۳۸۹). بررسی الگوهای برنامه‌ریزی کارکردهای اجتماعی شبانه در فضاهای عمومی شهری (مورد. محور لاله‌زار). پایان‌نامه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده هنر و معماری
- لنارد، کروهرست، سوزان و هنری (۱۳۷۷). طراحی فضای شهری و زندگی اجتماعی، معماری و شهرسازی. ترجمه رسول مجتبی پور، شماره ۴۴ و ۴۵. صص ۴۰-۳۰.
- مبصر، علی و پریسا شاه وردی (۱۳۹۵). پیاده‌راه شهری، گامی در جهت حمل‌ونقل پایدار (نمونه موردی: پیاده‌راه فرهنگی رشت). هفتمین کنفرانس بین‌المللی اقتصاد و مدیریت، سوئد-دالارنا، مرکز ارتباطات دانشگاهی ICOAC دانشگاه دولتی دالارنا، صص ۸-۱.
- مرتضوی، صبوحا (۱۳۹۰). بازنشاسی پیاده‌راه به‌عنوان بستری برای گذران اوقات فراغت در شهر. ماهنامه منظر، شماره ۱۲، صص ۲۸-۱۷.
- مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران (۱۳۹۱). طراحی پیاده‌راه در شهر تهران» با تمرکز بر نیازهای اجتماعی شهر. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران. تهران.
- معینی، سید محمد مهدی (۱۳۸۵). افزایش قابلیت پیاده‌مداری گامی به سوی، گامی به سوی شهری انسانی‌تر. مجله هنرهای زیبا، شماره ۲۷، صص ۱۶-۵.
- هومن، حیدرعلی (۱۳۸۴). مدل‌یابی معادلات ساختاری. تهران. انتشارات سمت. ۳۵۲ صفحه.

- Abbasian, A. (2016). Importance of Urban Squares as Public Space in Social Life: A New Design of Fisktorget in Karlskrona City, *Master Thesis in Sustainable Urban Planning FM 2585*, Blekinge Institute of Technology Karlskrona, Sweden
- Amvati, S., Nikookhooy, M., & Izadi, M. S. (2013). The role of Vitality and Viability of urban streets in enhancement the quality of pedestrian-oriented urban venues (Case Study: Buali Sina Street, Hamedan, Iran). *Journal of Basic and Applied Scientific Research*, 3(7), 554-561.
- Belge, Z. E. (2012). *Increasing walkability capacity of historic city centers: The case of Mersin. Liveable Cities: 25th International Building and Life Fair and Congress, 27 - 31 Mart 2013*, Ortadoğu Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Carlson, C., Aytur, S., Gardner, K., & Rogers, S. (2015). The Importance of the "Local" in Walkability. *Buildings*, 5(4), 1187-1206. doi:10.3390/buildings5041187.
- Farias, A. (2011). Urban prototyping on a pedestrian walkway in Sao Paulo/SP-Brazil, according the "12 criteria of good public space", 1-14. Sustasis Foundation, <http://www.sustasis.net/Non-Oral%20Compendium/Farias.pdf>
- Jalaladdini, S., & Oktay, D. (2012). Urban public spaces and vitality: a socio-spatial analysis in the streets of Cypriot towns. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 35, 664-674.
- Lopes, M. N., & Camanho, A. S. (2013). Public green space use and consequences on urban vitality: An assessment of European cities. *Social indicators research*, 113(3), 751-767.
- Montgomery, J. (1998). Making a city: Urbanity, vitality and urban design. *Journal of urban design*, 3(1), 93-116. DOI: 10.1080/13574809808724418.
- Rahman, N. A., Shamsuddin, S., & Ghani, I. (2015). What Makes People Use the Street? Towards a Livable Urban Environment in Kuala Lumpur City Centre. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 170, 624-632. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.01.064>.
- Rashid, S. A., Wahab, M. H., Rani, W. N. M. W. M., & Ismail, S. (2017, October). Safety of street: The role of street design. In AIP Conference Proceedings (Vol. 1891, No. 1, p. 020008). AIP Publishing.
- Sivam, A., & Karuppanan, S. (2013). The role of streets within placemaking in cross-cultural contexts: Case studies from Adelaide, Australia and Georgetown, Malaysia, Analysis and Policy Observatory, <https://apo.org.au/sites/default/files/resource-files/2013/11/apo-nid59804-1132221.pdf>
- Yaro, R. (08 Mar 2009). "Car Ban Will Create NYC's Great Walk Way." *Hartford Couran*, Streets Blog NYC.
- Zarin, S. Z., Niroomand, M., & Heidari, A. A. (2015). Physical and Social Aspects of Vitality Case Study: Traditional Street and Modern Street in Tehran. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 170, 659-668.