

ارزیابی کیفی پیادهراه‌های شهری در شهرهای ایرانی (نمونه موردي پیادهراه بوعلی شهر همدان)

شاهرخ جعفری مبین*

تاریخ دریافت مقاله: ۹۱/۹/۱۰

تاریخ پذیرش نهایی: ۹۲/۲/۲۵

چکیده

پیادهروی قدیمی‌ترین شکل جایه‌جایی انسان در فضاست که می‌توان آن را حق طبیعی استفاده‌کنندگان از فضای شهری دانست. تا قرن قبل اکثر شهرها در مقیاس حرکت عابر پیاده بوده و محورهای پیاده بهویژه در مراکز شهری که مکان‌های اصلی خرید و گردش و عبور شهروندان به شمار می‌آمدند. با ورود رویکرد پیاده مداری در دو دهه اخیر به عنوان استراتژی شهرسازی به نظر می‌رسد مکان‌یابی و عدم مطالعه کافی بر روی این فضاها توانسته است نقشی که این فضاها باید در راستای بازتولید عرصه عمومی ایجاد کنند به وجود آورد. در همین راستا پژوهش حاضر بامطالعه و بررسی میدانی و تحلیلی خیابان بوعلی همدان به عنوان نمونه موردي سعی در شناخت نقاط ضعف و میزان موقیت پیادهراه‌ها به عنوان عرصه‌هایی عمومی است. یافته‌های ناشی از تحلیل داده‌ها بیانگر این حقیقت هستند که مهم‌ترین عامل در بازتولید عرصه‌های شهری در بیشتر پیادهراه‌ها شناخت و مطالعه این مکان‌ها با توجه به سازگاری با تصاویر ذهنی مردم هست تا این امر موجب کارکرد هرچه بیشتری آن‌ها در راستای ایجاد تعاملات اجتماعی شود.

واژگان کلیدی

پیادهراه، فضای شهری، تعاملات اجتماعی، خیابان بوعلی، همدان

* کارشناس ارشد معماری، مدرس مدعو دانشکده هنر و معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان

مقدمه

انسان در شهر ساکن بوده، زندگی می‌کند و در آن به فعالیت می‌پردازد. حضور او در شهر دائمی است، چه به عنوان ساکن قطعه‌ای از شهر و چه به عنوان عابر در قطعه‌ای دیگر. در حالت دوم، برآوردن نیازهای انسان با حضور موقت مطرح است که در آن امنیت، آسایش، ایمنی و خوشایندی از حضور در فضای شهری مدنظر بوده و نیاز به تجهیزات و تأسیساتی دارد تا بتواند امکان حضور را فراهم آورد. به سبب ویژگی‌های متفاوتی که عابران پیاده از نظر سنی، جنسی و توانایی‌های جسمی دارند و نیز به سبب تفاوت در اندیشه، احساس و نحوه ادراک فضاء، تعریف مسیرهای پیاده در شهر اهمیت دوچندان می‌یابد. با توجه به روند گسترش پیاده‌راه‌سازی در شهرهای معاصر ایرانی این سؤال به وجود می‌آید که آیا این رویکرد در بازتولید و ساخت فضاهای و عرصه‌های عمومی شهری موفق عمل کرده است یا صرفاً فضاهای سرد و بی‌روح تفکر مدرن را دنبال و به مرحله اجرا رسانده است؟ پژوهش حاضر با استفاده از روش توصیفی- تحلیلی در نمونه موردی پیاده‌راه بوعی همدان سعی در تحلیل و بررسی سؤال مذکور از منظر ادراکات مردم را دارد. در همین راستا، پس از ساخت مدل نظری پژوهش با استفاده از ادبیات موضوع و آرای و اندیشه‌های صاحب‌نظران، چهارچوب مفهومی با استفاده از پرسشنامه و روش‌های آماری مورد تحلیل و بررسی قرار گرفت.

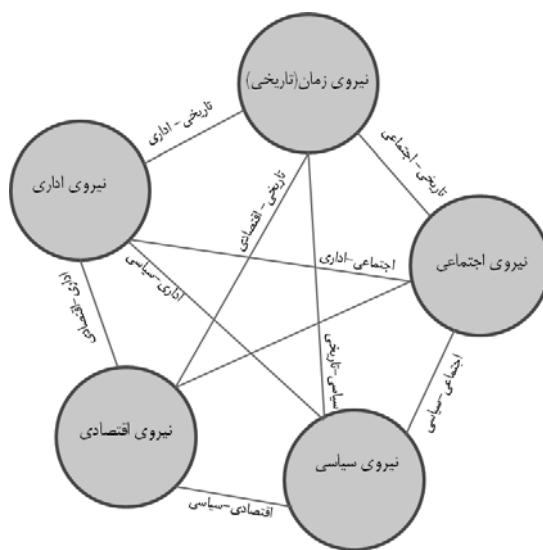
فضای شهری: قبل از تعریف فضای شهری ابتدا باید مفهوم فضا مشخص شود چراکه فضای شهری نیز از سنج فضا و جزئی از فضای پیرامونی بشمرمی باشد. فضا مفهومی به خودی خود بدینهی نیست. این مفهوم معنایی به مرتب گستردتر از تعریف نسبتاً ساده‌ی فضای فیزیکی یا طبیعی که به طور ضمنی در مباحث مطرح می‌شود و به ابعاد سه‌گانه‌ی جهان بیرونی یعنی به تواترها، جدایی‌ها و فاصله‌های میان افراد و اشیا و میان اشیا اطلاق می‌شود، دارد(فکوهی، ۱۳۸۳: ۲۶۱). از دریچه‌ی نگاه انسان‌شناختی، درک از فضا خود را در سازمان یافته‌گاهی متفاوت آن متبلور می‌سازد که بنا بر هر فرهنگ و حتی هر خردفرهنگ می‌تواند به درجات مختلف، متفاوت باشد. پرسش اساسی در دیدگاه انسان‌شناختی نسبت به فضا درک سازوکارهایی است که در هر فضای مشخص به کار گرفته‌شده‌اند تا به گروهی از انسان‌ها امکان زیستن تداوم این زیست را در آن محیط عرضه کنند. انسان‌ها در فضا زندگی می‌کنند یعنی رابطه‌ای پیوسته از کنش‌های متقابل با آن دارند(همان: ۲۳۶). فضای شهری به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های مفهوم فضا، از مقوله‌ی فضا مستثنای نیست. بدین معنی که ابعاد اجتماعی و فیزیکی شهر رابطه‌ای پویا با یکدیگر دارند. درواقع فضای شهری مشتمل دو فضای اجتماعی و فیزیکی می‌شود(مدنی پور، ۱۳۷۹: ۴۸). مفهوم فضا و فضای شهری در طول تاریخ تفکر اجتماعی و در قالب مکاتب تئوری کلاسیک و نو شکل گرفته است. برای مثال از نظر ارسطو، فضا مجموعه‌ای از مکان‌هاست و زمینه‌ای است پویا با اعراض کیفی متفاوت. این اعراض و آن زمینه، فضا را با اصالت عمل تنظیم کرده و اسلوب می‌بخشد (نوربرگ شولتز، ۱۳۵۴: ۸۰). یک فضای شهری را می‌توان بر مبنای رویکردهای مختلف محیطی، جغرافیایی، معماری و... مطالعه و بررسی کرد. فضای شهری، عرصه‌ی ایقای نقش بازیگرانی است که هریک به عنوان کنشگرانی از جامعه خود محسوب می‌شوند. نقش‌های مثبت و گاهی منفی، نقش‌های پررنگ و گاهی کمرنگ، نقش‌های عام و گاهی خاص. فضای شهری به مفهوم صحنه‌ای است که فعالیت‌های عمومی زندگی شهری در آن‌ها به وقوع می‌پیونددند. خیابان‌ها، میدان‌ها پارک‌های یک شهر فعالیت‌های انسانی را شکل می‌دهند. این فضاهای پویا در مقابل فضاهای ثابت و بی‌تحرک محل کار و سکونت اجزای اصلی وحیانی یک شهر را تشکیل داده. شبکه‌های حرکت، مراکز ارتباطی، فضاهای عمومی بازی و تفریح را در شهر تأمین می‌کنند(بحرینی، ۱۳۷۷: ۳۱۳). مفهوم فضای شهری در قالب مفهوم اهداف انسانی_اجتماعی در انطباق با هدفهای انسانی و فعالیت‌های اجتماعی تعریف می‌شود و فضاهای شهری خیابان، میدان و غیره وسیله‌ای می‌گردد برای تقویت روح همکاری جمعی، روابط متقابل چهره به چهره، فضایی محصور، انداموار و دارای هویت. عملکرد اساسی شهر در جمعی بودن فعالیت‌ها و وفور عرصه‌های عمومی شهر نهفته است، زمینه‌ای برای نمایش زندگی اجتماعی افراد و گروه‌های اجتماعی متفاوت. عرصه‌ی عمومی به صحنه‌ای بدل می‌شود که بازیگران تماشاگران به ترتیب نقش خود را عوض می‌کنند و در اینجا به جای مفهوم فضای شهری در مقیاس شهر بر تصور عمومی مردم از آن فضا منطبق می‌گردد(حبیبی، ۱۳۷۹: ۱۱). فضای شهری بستر مشترکی است که مردم فعالیت‌های کارکردی و مراسمی را که پیونددنده‌ی اعضاي جامعه است، در آن انجام می‌دهند و صحنه‌ای است که بر روی آن نمایش زندگی جمعی، در معرض دید قرار می‌گيرد. فضای شهری فضایی است که در آن با غریبه‌ها سهیم هستیم، مردمی که در اقوام، دوستان یا همکار ما نیستند. فضایی است برای سیاست، مذهب، دادوستد و ورزش. فضایی برای همزیستی مسالمت‌آمیز و برخوردهای غیرشخصی درواقع می‌توان فضاهای شهری را معادل عرصه‌های عمومی نیز توصیف

نمود(صالحی، ۱۳۸۷:۸۹). فضای شهری چیزی نیست جز فضای زندگی روزمره‌ی شهروندان که هر روز به صورت آگاهانه یا ناآگاهانه در طول راه، از منزل تا محل کار ادراک می‌شود(باکرزاد، ۱۳۷۶:۳۲). اهمیت وجود عرصه عمومی در توسعه یک شهر به قدری است که بیشتر طراحان و برنامه‌ریزان شهری بر لزوم بررسی آن تأکید کرده‌اند. Sorkin, (1987; Vernez Moudon, 1992; Glazer and Lilla, 1992) این راجرز معتقد است که شهرهای بزرگ با فضاهای شهری باعظامشان شناخته می‌شوند و یکی از معیارهای سنجش بزرگی هر شهر توانایی آن در ایجاد سرگرمی، زیبایی‌های طبیعی، در عرصه عمومی برای شهروندان خود هست(Rogers, 2003). علاوه بر این وجود عرصه عمومی در شهرها سبب ایجاد اعتماد در مردم نسبت به یکدیگر و درنتیجه افزایش پیوند آن‌ها با یکدیگر خواهد شد(Braza, 2003). امروزه فضاهای شهری در کشورهای در حال توسعه به دلیل رشد سریع این شهرها به فضاهای متروکه تبدیل شده‌اند(Harnik, 2003). بنابراین لزوم بررسی و تفحص در مشکلات فضای شهری این کشورها بیش از هر زمان دیگر توجه محققان را به خود جلب کرده است.

کیفیت‌های انسانی - اجتماعی فضای شهری: برای اینکه بتوان به ساخت شهر چهره‌ای انسانی بخشنید، باید به فضاهایی روی آورد که همگانی اند و زنده‌ترین حرکت‌های شهری در آن‌ها رخ می‌دهد. تاریخ شهر نشان می‌دهد که در گذشته علی‌رغم وجود مشکلات زندگی شهری، زندگی انسان طبیعی‌تر بوده درنتیجه شهرهای قیمتی شکل انسانی‌تری به خود گرفته‌اند(تولسی، ۱۳۷۱:۵۵). نظریه انسان محوری، با طرح مسئله ضرورت نظم فضایی و طرح‌های کالبدی، دیدگاهی جامع‌نگر و دوراندیش دارد. در طرح‌های نظم فضایی، انسان در محور تفکرات و سیاست‌های فضایی قرار دارد و هرگونه دستیابی در محیط، باید در خدمت شکوفایی هویت و شخصیت وی باشد و بتواند زیستی باکیفیت مناسب و محیطی انسانی برای او فراهم آورد(رهنمایی، ۱۳۷۱:۴۷). از دید الکساندر و چرمایف، اساسی‌ترین عامل مردم هستند. از این‌رو معنای هر فضایی به این اصل وابسته است که تا چه اندازه آسایش مردم را تأمین می‌کند و در پاسخ به نیازهای آنان کارآمد است (الکساندرو چرمایف، ۱۳۷۱:۲۱).

تبیالدز بهمنظور تأکید بر ملاحظات مهم در آزادی افراد پیاده و چگونگی وضوح بخشیدن به مکان‌ها، سهولت در دسترسی و استفاده از آن‌ها و همچنین بحث در مورد توجه به مقیاس انسانی، این‌گونه نظر می‌دهد که دستیابی به کیفیت انسان‌محوری تنها از طریق ترکیب صحیح کاربری‌ها و فعالیت‌ها امکان‌پذیر می‌شود. او در مباحث خود نیاز به توسعه را به صورت هماهنگ با تغییرات و در کنترل مردم بالهمیت جلوه می‌دهد و بر ضرورت دستیابی به درک صحیحی از نحوه اتصال اجزای شهر به یکدیگر برای دستیابی به یک شهر انسان‌محور مطلوب تأکید دارد(تبیالدز: ۱۳۸۳:۳۲). شناخت اجزاء محیط و فضای شهری بدون آگاهی از چگونگی ترکیب این عناصر باهم برای بهینه کردن کیفیت مکان عمومی که آن را برای فعالیت انسانی مساعد می‌نماید ارزش ناچیزی دارد. یان گهل با اشاره به انواع متفاوت فضاهای بیرونی و استفاده‌های اجتماعی به این بحث می‌پردازد که نیاز واقعی افزایش فضا یابی فعالیت‌های اختیاری در فضای شهری هست و استدلال کرده است که فعالیت‌های عرصه عمومی به طور ویژه‌ای در درک فضای شهری مهم هستند(Gehl, 1996). فعالیت‌های اختیاری که شخص باید تمایل به انجام آن داشته باشد، هنگامی اتفاق می‌افتد که شرایط بیرونی مناسب باشند. در یک فضای شهری مناسب، طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های انسانی امکان وقوع می‌یابند. این فعالیت‌های اجتماعی که به حضور سایر فعالیت‌ها در فضاهای شهری وابسته‌اند، شامل بازی کودکان، بحث و گفتگو، فعالیت‌های درون جامعه و درنهایت ارتباطات غیرمستقیم یعنی فقط دیدن و شنیدن، می‌شوند (همان). درنتیجه فعالیت‌های اختیاری معیاری برای اندازه‌گیری کیفیت فضای شهری هستند. همچنین این فعالیت‌ها روی درک کاربران از فضای شهری تأثیر می‌گذارند(Carmona et al, 2008: 33).

عوامل و نیروهای شکل‌دهنده فضای شهری: عوامل و نیروهای مختلفی در تحول و تغییر شکل کالبدی فضاهای شهری مؤثر هستند. درصورتی که شهر، متشکل از ساخت اصلی و ساخت غیر اصلی فرض شود(بذرگ، ۱۳۸۲). هر دو بخش تحت تأثیر عواملی چون شرایط طبیعی و اقلیمی، نیروهای اقتصادی و مالی، نیروهای سیاسی و مدیریتی و نیروهای اجتماعی و فرهنگی دچار تحول و تطور می‌گردند. بدیهی است هدایت تحولات شهر در قالب اجرای طرح‌های توسعه شهری، نیازمند داشت کافی از چگونگی تأثیر این عوامل در تولید فضاهای شهری است. سلطانی و همکاران در طی یک پژوهش بنیادی نیروها و ابعاد تشکیل‌دهنده فضای شهری را به ۵ قسمت متفاوت طبقه‌بندی می‌کنند که مطابق شکل (۳) هست.



شکل ۱: نیروهای مؤثر بر شکل‌گیری فضای شهری (سلطانی، ۱۳۸۹)

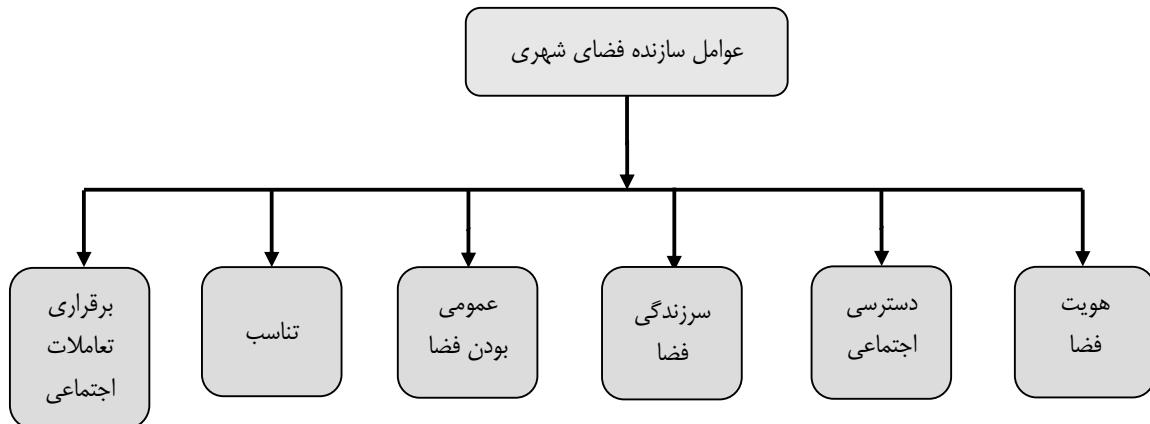
پس فضای شهری فضایی است که در آن نیروهای مؤثر بر روند تحولات شهری به‌گونه‌ای قرار گرفته‌اند که فرصت را برای انتخاب عموم فراهم کنند و ضمن اینکه هر یک از نیروهای بیان شده در این فضا خود را آشکار می‌کند، به بازآشایی دیگری هم می‌پردازد و درنهایت به فهم مشترک نائل می‌شود. با این تعریف، این‌گونه برمی‌آید که هر یک از نیروهای مؤثر بر تحولات شهری خویشن خویش را در قالب گفت‌وگو با دیگر نیروها می‌جوید و مفهوم می‌یابد. این با تعریف ماهوی شهر تناسب دارد (محمدی ماقرانی، ۱۳۸۶). وجود هر یک از این نیروها به‌تهاجی، نه تنها فضای شهری مناسبی را تعریف نخواهد کرد بلکه خود این نیرو نیز به درستی تعریف نخواهد شد و هویت آن آشکار نمی‌شود.

ماجدی و همکارانش آراء و نظریات اندیشمندان صاحب‌نظر در رابطه با فضای شهری در جدولی مطابق جدول (۲) دسته‌بندی کرده‌اند.

نیرو	کیمی	کوکوون	زی	سوزن	نی	کار	سیمه	ون	سلطانزاده	تکزاد	بنی	اندیشمندان	
												شاخصه‌های شهری	فضای شهری
عمومی بودن فضای شهری	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
برقراری تعاملات اجتماعی و زندگی عمومی در فضای شهری	●		●		●	●		●		●	●		
فضای باز		●			●		●	●	●	●	●		
فضای بسته					●		●	●	●	●			

جدول ۱: شاخصه‌های فضای شهری برگرفته از بررسی نظریات اندیشمندان (ماجدی، ۱۳۹۰)

در دید کلی به این جدول مشخص می‌شود که هر دو گروه از نظریه‌پردازان (غربی و ایرانی) بر عمومی بودن فضای شهری و چه به‌طور خصمنی در تعاریف خود تأکید دارند. پس می‌توان این پارامتر را به عنوان عاملی که در تعریف فضای شهری اجماع نظر علمی و حرفة‌ای روی آن وجود دارد موردنیزیرش قرارداد. بنابراین فضای شهری آن دسته از فضاهای عمومی شهر است که به مکان برقراری تعاملات اجتماعی و بروز زندگی عمومی شهر تبدیل شده است. فضای اجتماعی – فرهنگی که سازنده مکانی غیر از خانه و کار برای شهروندان است (ماجدی، ۱۳۹۰). ربانی و همکارش نیز تناسب، هویت فضای شهری، دسترسی اجتماعی و سرزندگی فضای شهری را از جمله عوامل شکل‌دهنده فضای شهری به حساب می‌آورند (ربانی، ۱۳۹۰). با توجه به نکات گفته عوامل مؤثر بر فضای شهری به صورت زیر بر شمرده می‌شوند:



شکل ۲: چارچوب نظری پژوهش

پیاده‌راه به عنوان فضای شهری: قابلیت پیاده مداری میزان مطلوبیت محیط مصنوع برای حضور مردم، زندگی، خرید، ملاقات، گذران اوقات و لذت بردن از آن در یک پنهان است. تنوع مردم و خصوصاً حضور کودکان، سالمندان و مردم با ناتوانی‌های خاص نشانگر کیفیت، موقوفیت و سالم و بی‌خطر بودن یک فضای پیاده مدار است (Nosal, 2009: 7). پیاده‌راه‌ها، خیابان‌های مخصوصی هستند که ترافیک سواره در آن‌ها حذف شده است. هرچند وسائل نقلیه اضطراری به آن دسترسی دارند و کامیون‌های سرویس و حمل بار در ساعات مشخص مجاز به تردد در آن می‌باشند (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۲۷۱). معبر پیاده به عنوان مهم‌ترین محل تعاملات اجتماعی، نقش مهم در حیات مدنی جامعه دارند. لذا در ادامه ویژگی این فضاهای در نمونه موردی خیابان بوعلی همدان مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

تحلیل

طرح پیشنهادی شهر همدان در سال ۱۳۰۷ توسط کارل فریش تهیه و به تصویب رسید. این طرح از میدانی به قطر ۱۵۰ متر در مرکز شهر و ۶ خیابان عریض شعاعی - مرکزی تشکیل شده است. محورهای شش گانه به ویژه در بخش‌های نزدیک‌تر به میدان امام محورهای خدمت‌رسانی در مقیاس منطقه و شهر ایقای نقش می‌نمایند (شکل ۱). خیابان بوعلی یکی از این شش خیابان اصلی است. کالبد محدوده موردمطالعه به عنوان حوزه استراتژیک محورهای شش گانه شهر همدان، به واسطهٔ دربرداشتن بافت قدیم شهر، اهمیتی ویژه دارد. این محدوده با قرارگیری در مرکز شهر و وجود ارتباطات قوی با مناطق اطراف به واسطهٔ محورهای شعاعی، بسیاری از عناصر واحد ارزش تاریخی و عملکردی شهر را در خود جای داده است (مهندسين مشاور مرجان، ۱۳۴۵). خیابان موردمطالعه در این تحقیق، قسمتی از خیابان بوعلی سینا در شهر همدان است که در بافت مرکزی شهر واقع شده است. این بخش از خیابان با طول تقریبی ۷۵۰ متر که از حدفاصل میدان امام تا میدان آرامگاه بوعلی سینا هست، اصلی‌ترین لبه تجاری شهر را شامل می‌شود. سهم کاربری‌های تجاری در دو طرف این خیابان بیش از ۱۲۰۰ متر است. نقش خیابان بوعلی سینا در ساختار شهر بسیار حائز اهمیت است که با پذیرفتن نقش‌های مختلف ترافیکی، اقتصادی و اجتماعی از جایگاه ویژه‌ای در استخوان‌بندی شهر برخوردار است. با توجه به استراتژی‌های مطالعاتی در طرح جامع همدان که پیاده مسحور کردن رینگ اصلی را مدنظر قرار داده بود، خیابان بوعلی شهر همدان مدتی در یک لاین به پیاده‌راه تبدیل شد که اثرات آن به عنوان فضای شهری در ادامه پژوهش مورد بررسی قرار می‌گیرد است (مهندسين مشاور مژدا، ۱۳۶۳).

همچنان که در جدول شماره (۱) مشاهده می‌شود، اطلاعات توصیفی و ویژگی‌های پاسخ‌دهندگان آورده شده است، ۵۴ درصد از پاسخ‌گویان مرد هستند. سطح سواد پاسخ‌دهندگان نیز آورده شده است؛ حدود ۲ درصد پاسخ‌دهندگان سطح سواد کمتر از دبیلم داشتند، حدود ۳۴ درصد از پاسخ‌دهندگان لیسانس بودند، ۳۸ درصد نیز در مقاطع بالاتر بودند، نشان‌دهنده این نکته است که پاسخ‌دهندگان از لحاظ سواد در سطح بالابی قرار دارند. در رابطه شغل پاسخ‌گویان حدود ۴۴ درصد آن‌ها کارمند بوده‌اند و این به دلیل مرکزیت اداری - تجاری میدان امام و خیابان بوعلی هست.

جدول ۲: ویژگی‌های فردی پاسخ‌گویان

درصد تجمعی	درصد	فرآوانی	مؤلفه	جنسیت
۵۴	۵۴	۱۵۰	مرد	
۱۰۰	۴۶	۱۲۷	زن	
۱۰۰	۱۰۰	۲۷۷	کل	تحصیلات
۴	۴	۱۱	کمتر از دیپلم	
۱۴	۱۰	۲۹	دیپلم	
۲۶	۱۲	۳۴	فوق دیپلم	
۹۶	۳۴	۹۶	کارشناسی	
۱۰۰	۳۸	۱۰۷	فوق لیسانس و بالاتر	
۱۰۰	۱۰۰	۲۷۷	کل	
۲۸	۲۸	۷۸	آزاد	شغل
۷۲	۴۴	۱۲۲	کارمند	
۸۸	۱۶	۴۴	دانش آموز	
۱۰۰	۱۲	۳۳	خانه دار	
۱۰۰	۱۰۰	۲۷۷	کل	

به طور کلی از ۷ عامل اصلی تحقیق، تعداد ۱۸ سؤال طرح شد و به وسیله ۲ سؤال نیز به صورت کلی کیفیت فضای شهری میدان امام و خیابان بوعلی مورد سنجش قرار گرفت که همان طور که در روش تحقیق نیز بیان شد، پرسشنامه بر اساس طیف لیکرت طراحی شد. حجم نمونه بر اساس واریانس محاسبه شده از ۲۰ پرسشنامه مقدماتی در جامعه آماری ۱۰۰۰ نفری مفروض در خیابان بوعلی همدان در یک ساعت خاص با سطح اطمینان ۹۵ درصد و خطای ۰/۰۷ از فرمول زیر محاسبه گردید.

$$n = \left[\frac{Z \frac{\alpha}{2} \cdot S}{d} \right]^2 = \left[\frac{1/96 \times 0/62}{0/07} \right]^2 = 277$$

با توجه به لزوم توجه به پایایی تحلیل‌ها در پرسشنامه‌های موردنظر، میزان این شاخص با توجه به آماره آلفای کرون باخ مورد محاسبه قرار گرفت که به صورت زیر هست:

جدول ۳: پایایی تحلیل‌های آماری

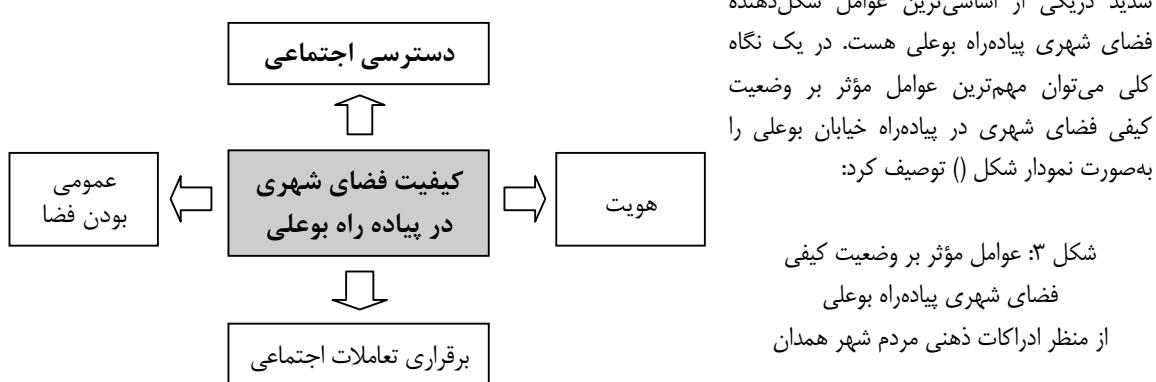
آلفای کرون باخ	تعداد آیتمها
۰/۷۳۸	۷

همان‌طور که مشخص است مقدار این آماره بیشتر از ۰/۷ است که این امر بیانگر پایا و مورد اطمینان بودن پرسشنامه موردنظر به منظور تحلیل‌های بعدی هست. همان‌طور که در قسمت مبانی تحقیق ذکر شد، شاخص‌های سرزندگی، دسترسی اجتماعی، هویت فضایی، تناسب، عمومی بودن فضا و برقراری تعاملات اجتماعی به عنوان معیارهایی برای سنجش میزان کیفیت فضای شهری پیاده راه خیابان بوعلی از منظر ادراکی افراد حاضر در میدان این خیابان در پرسشنامه‌ها در نظر گرفته شد.

جدول ۴: رابطه کیفیت فضای شهری در خیابان بوعلی همدان با شاخص های اصلی پژوهش از منظر ادراکات ذهنی مردم

تحلیل همبستگی					
سطح معنی داری	مقدار t	ضریب های استاندارد شده	ضریب های استاندارد نشده	انحراف معیار B	مدل تحلیلی
		Beta	مقدار		
۰.۰۴۲	۱.۹۵۲	۰.۱۱۵	۰.۱۷۰	۰.۰۸۱	هویت فضا
۰.۰۳۵	۲.۰۰۸	۰.۲۸۷	۰.۲۱۶	۰.۲۶۱	دسترسی اجتماعی
۰.۵۶۵	۰.۵۸۰	۰.۱۱۱	۰.۲۶۲	۰.۱۵۲	سرزندگی فضا
۰.۰۴۵	۱.۸۷۲	۰.۰۸۵	۰.۰۲۷۰	۰.۱۱۵	عمومی بودن فضا
۰.۲۸۷	۱.۰۷۹	۰.۴۰۷	۰.۳۲۶	۰.۳۵۲	تناسب
۰.۰۰۰	۳.۲۴۵	۰.۶۵۱	۰.۱۰۹	۰.۵۸۷	برقراری تعاملات اجتماعی

با توجه به روند پژوهش، روش همبستگی به عنوان متداول‌تری در تحلیل‌های آماری این تحقیق استفاده شد. تحقیق همبستگی یکی از روش‌های تحقیق توصیفی (غیرآزمایشی) است که رابطه میان متغیرها را بر اساس هدف تحقیق بررسی می‌کند. می‌توان تحقیقات همبستگی را بر اساس هدف به سه دسته تقسیم کرد: همبستگی برای بررسی نوع و میزان رابطه متغیرها استفاده می‌شود. ضریب همبستگی شخصی است ریاضی که جهت و مقدار رابطه‌ی بین دو متغیر را توصیف می‌کند. ضریب همبستگی در مورد توزیع‌های دو یا چند متغیر به کار می‌رود. اگر مقادیر دو متغیر شیوه همتغیر کند یعنی با کم یا زیادشدن یکی دیگری هم کم یا زیاد شود به گونه‌ای که بتوان رابطه آن‌ها را به صورت یک معادله بیان کرد گوییم بین این دو متغیر همبستگی وجود دارد (جیبی، ۱۳۹۱). همان‌طور که در جدول (۲) مشخص است بر اساس میزان P-Value از شاخص‌ها که بزرگ‌تر از ۰/۰۵ هست تنها بین چهار عامل هویت فضا، دسترسی اجتماعی، عمومی بودن فضا و برقراری تعاملات اجتماعی در خیابان بوعلی همدان با درک کیفی فضای شهری مردم رابطه معناداری وجود دارد و هیچ رابطه‌ای بین سرزندگی فضا و تناسب و خصوصیات کیفی فضای شهری وجود ندارد. همان‌طور که مشخص است برقراری تعاملات اجتماعی با ضریب استاندارد شده $\beta = 0.651$ بیشترین تأثیر را در کیفی کردن فضای شهری پیاده راه بوعلی از منظر مردم دارد. این امر بیانگر این حقیقت است که، تعاملات اجتماعی و روابط بین مردم مؤثرترین عامل تبدیل کننده یک پیاده راه شهری به فضای شهری هست. عامل دسترسی اجتماعی نیز به عنوان فاکتور درجه دوم با ضریب $\beta = 0.287$ در درک مردم از فضای شهری پیاده راه بوعلی دخیل بوده است. با توجه به مقدار ضریب همبستگی این عامل و اهمیت عامل دسترسی در فراهم آوردن فرصت هرچه بیشتری برای مردم به منظور حضور در فضاء، این عامل بسیار ضعیف هست و می‌توان به صراحت اعلام کرد که با وجود کاربری‌های جاذب جمعیت در خیابان بوعلی مکان‌یابی پیاده راه بسیار بدون مطالعه صورت گرفته است. افرادی که به عنوان نمونه این پژوهش انتخاب شدند تشخیص دادند که سومین عامل مؤثر بر بالا بودن کیفیت فضای شهری در پیاده راه خیابان بوعلی، هویت فضایی موجود در این خیابان است. این امر به نوعی بدیهی و منطقی به نظر می‌رسد، چراکه هویت عاملی است که بر اثر به وجود آمدن این همانی فضایی میان مخاطب و فضای پیرامونی به وجود می‌آید و بدیهی است که برای درک کیفی فضای پیرامونی ضروری است. با این وجود علیرغم معنادار بودن رابطه آن با درک کیفی از فضای شهری ضریب همبستگی آن بسیار پایین بوده و -0.115 هست و این نشانگر عدم سازگاری وضعیت موجود به عنوان پیاده راه با ذهنیت مردم از این گونه فضاهای است. عمومی بودن فضای شهری در پیاده راه خیابان بوعلی در ارتباط است از نظر مردم انتخاب شد. این عامل در عین حال ضعیفترین عامل مؤثر نیز شناخته شد. ضریب همبستگی رگرسیونی این عامل -0.085 هست که بیانگر ضعف بسیار شدید دریکی از اساسی‌ترین عوامل شکل دهنده فضای شهری پیاده راه بوعلی هست. در یک نگاه کلی می‌توان مهم‌ترین عوامل مؤثر بر وضعیت کیفی فضای شهری در پیاده راه خیابان بوعلی را به صورت نمودار شکل (۳) توصیف کرد:



شكل ۳: عوامل مؤثر بر وضعیت کیفی

فضای شهری پیاده راه بوعلی

از منظر ادراکات ذهنی مردم شهر همدان

نتیجہ گیری

جنیش پیاده راه سازی بعنوان یکی از رویکردهای نوین شهرسازی در ۲ دهه اخیر شناخته می‌شود. در ایران نیز مدتی است مدیریت شهری و طراحان و برنامه‌ریزان از این دیدگاه بعنوان راهبردی کلیدی در مواجه با مشکلات شهری در استفاده می‌کنند. در همین راستا یکی از راههای ایجاد پیاده راه تبدیل خیابان‌های شهری به مسیر پیاده و حذف ماشین در آن‌ها هست. پژوهش باهدف بررسی میزان موقوفیت این استراتژی در ساخت فضای شهری با بررسی خیابان بوعی همدان که مدتی است پیاده راه شده است صورت گرفت. برقراری تعاملات اجتماعی بیشتر در این فضاهای معمولی بود که بعنوان فضای شهری در این فضاهای بعنوان عرصه عمومی رعایت شده بود. این درصورتی که است که ۳ عامل عمومی بودن فضا، هویت و دسترسی اجتماعی از نظر مردم همدان بهشدت ضعیف می‌باشد و موجب از بین رفتن کیفیت فضای شهری در این مکان‌ها شده است. به نظر می‌رسد در پیاده راه کردن فضاهای موجود شهری مهم‌ترین عامل مکان‌بایی درست این فضاهای هست چراکه از نظر دسترسی اجتماعی و هویت فضایی و برقراری عمومیت فضا، مکان‌بایی صحیح نقش بسزایی را ایفا می‌کند که این عوامل با توجه به ضعف مدیریت شهری در خیابان بوعی همدان لحاظ نگردیده است.

فهرست منابع

- ۱- بذرگر، محمد رضا (۱۳۸۲)، شهرسازی و ساخت اصلی شهر، انتشارات کوشامهر، شیراز.
- ۲- بحرینی، حسین (۱۳۷۷)، فرآیند طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران.
- ۳- تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۳)، شهرهای انسان محور، ترجمه حسن علی لقابی و فیروزه جدلی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- ۴- توسلی، محمود (۱۳۷۱)، طراحی فضای شهری، دفتر نشر فرهنگ اسلامی، تهران.
- ۵- حبیبی، سید محسن (۱۳۷۹)، فضای شهری: برخورد نظریه‌ای، مجله صفوه، شماره ۳۳، تهران، دانشگاه شهید بهشتی.
- ۶- صالحی، اسماعیل (۱۳۸۷)، ویژگی‌های محیطی فضاهای شهری /من، تهران، مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی معماری و شهرسازی.
- ۷- فکوهی، ناصر (۱۳۸۳)، انسان‌شناسی شهری، تهران، نشر نی.
- ۸- سلطانی، علی و نامداریان، احمدعلی (۱۳۸۹)، بررسی تأثیر نیروهای مختلف در شکل‌گیری فضای شهری، نشریه هویت شهر، سال پنجم، شماره ۷.
- ۹- شولتز، کریستیان نوربرگ (۱۳۷۳)، مفاهیم جدید معماری (هستی، فضا، معماری)، ترجمه محمدحسن حافظی، نشر دانشگاه تهران، تهران.
- ۱۰- ماجدی، حمید، منصوري، الهام، حاجی احمدی آذین، (۱۳۹۰)، بازتعریف فضای شهری (مطالعه موردی: محور ولی‌عصر حدفاصل میدان ولی‌عصر تا چهارراه ولی‌عصر)، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۲۷، بهار و تابستان ۱۳۹۰.
- ۱۱- مدنی پور، علی، (۱۳۷۹)، طراحی فضای شهری، ترجمه فرهاد مرتضایی، تهران، انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- ۱۲- مهندسین مشاور مراجان، (۱۳۴۵)، طرح جامع شهر همدان، سازمان مسکن و شهرسازی همدان.
- ۱۳- مهندسین مشاور موڑا و همکاران، (۱۳۶۳)، طرح توسعه و عمران شهر همدان، سازمان مسکن و شهرسازی همدان.
- 14- Braza M (2003) Parks, Community Gardens, and Open Space in Urban Neighbourhoods. <http://www.neighborhoodcoalition.org/Smartgrowth/article.asp?art>.
- 15- Carmona, M. Sieh, L. (2005) Measuring Quality in Planning: Managing the performance process, Taylor & Francis e-Library.
- 16- Gehl, J (1996), *Life Between Buildings: Using Public Space*, Arkitektens Forlag Copenhagen, Third Edition.
- 17- Glazer, N and Lilla, M (1987) *The Public Face of Architecture*. Free Press, New York.
- 18- Harnik, P (2003) *The Excellence City Park System: What Makes it Great and How to Get There*. The Trust for Public Land Pub, Washington, DC.
- 19- Madanipour, A (1992) *Design of Urban Space: An Inquiry into a Socio-Spatial Process*. Wiley, West Sussex.
- 20- Sorkin, M (1992) *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*. Hill and Wang, New York.
- 21- Talen, E (2000) Measuring the public realm: a preliminary assessment of the link between public space and sense of community. *Journal of Architectural and Planning Research*, 17(4), 344–359.
- 22- Tibbalds, F (1992) *Making People Friendly Towns: Improving the Public Environments in Towns and Cities*. Longman Press, Harlow, Essex.
- 23- Vernez Moudon, A (1992) A Catholic approach to organizing what urban designers should know. *Journal of Planning Literature*, 6(4), 331–349.
- 24- Worpole, K (1992) *Towns for People: Transforming Urban Life*. Buckingham University.