

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

شاهرخ جعفری مبین*

تاریخ دریافت مقاله: ۹۱/۹/۱۰

تاریخ پذیرش نهایی: ۹۲/۲/۲۵

چکیده

پیاده‌روی قدیمی‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در فضا است 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 پیاده‌مداری در دو دهه اخیر به‌عنوان استراتژی شهرسازی به نظر می‌رسد مکان‌یابی و عدم مطالعه کافی بر روی این فضاها نتوانسته است نقشی که این فضاها باید در راستای بازتولید عرصه عمومی ایجاد کنند به وجود آورد. در همین راستا پژوهش حاضر با مطالعه و بررسی میدانی و تحلیلی خیابان بوعلی همدان به‌عنوان نمونه موردی سعی در شناخت نقاط ضعف و میزان موفقیت پیاده‌راه‌ها به‌عنوان عرصه‌هایی عمومی است. یافته‌های ناشی از تحلیل داده‌ها بیانگر این حقیقت هستند که مهم‌ترین عامل در بازتولید عرصه‌های عمومی و فضای 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 به‌عنوان ساکن قطعه‌ای از شهر و چه به‌عنوان عابر در قطعاتی 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 فضا، 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 فضاها 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 بوعلی 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.

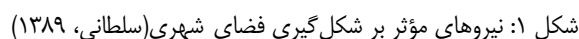
فضای شهری: قبل از تعریف فضای شهری ابتدا باید مفهوم فضا مشخص شود چراکه فضای شهری نیز از سنخ فضا و جزئی از فضای پیرامونی بشری باشد. فضا مفهومی به‌خودی‌خود بدیهی نیست. این مفهوم معنایی به‌مراتب گسترده‌تر از تعریف نسبتاً ساده‌ی فضای فیزیکی یا طبیعی که به‌طور ضمنی در مباحث مطرح می‌شود و به ابعاد سه‌گانه‌ی 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 سازمان‌یافتگی‌های متفاوت آن متبلور می‌سازد که بنا بر هر فرهنگ و حتی هر خرده‌فرهنگ می‌تواند به درجات مختلف، متفاوت باشد. پرسش اساسی در دیدگاه انسان‌شناسی نسبت به فضا درک سازوکارهایی است که در هر فضای مشخص به کار گرفته شده‌اند 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 به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های مفهوم فضا، از مقوله‌ی فضا مستثنا 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 ایفای نقش بازیگرانی است که هریک به‌عنوان کنشگرانی از جامعه‌ی 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 می‌پیوندد. خیابان‌ها، میدان‌ها، پارک‌های یک شهر فعالیت‌های انسانی را شکل می‌دهند. این فضاهای پویا در مقابل فضاهای ثابت و بی‌تحرك محل کار و سکونت اجزای اصلی و حیاتی 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 باهدف‌های 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 به‌جای 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 پیونددهنده‌ی اعضای جامعه است، در آن انجام می‌دهند و صحنه‌ای است که بر روی آن نمایش زندگی جمعی، در معرض دید قرار می‌گیرد. 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 هرروز به‌صورت آگاهانه یا ناآگاهانه در طول راه، از منزل تا محل کار ادراک می‌شود(پاکزاد، ۱۳۷۶: ۳۲). اهمیت وجود عرصه عمومی در توسعه یک شهر به‌قدری است که بیشتر طراحان و برنامه ریزان شهری بر لزوم بررسی آن تأکید کرده‌اند. (Glazer and Lilla, 1987; Vernez Moudon, 1992; Sorkin, 1992; Tibbalds, 1992; Worpole, 1992) 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 در نتیجه افزایش پیوند آن‌ها با یکدیگر خواهد شد (Braz, 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 دیگری توجه محققان را به خود جلب کرده است.

کیفیت‌های انسانی - اجتماعی فضای شهری: برای اینکه بتوان به ساخت شهر چهره‌ای انسانی بخشید، باید به فضاهایی روی آورد که همگانی‌اند و زنده‌ترین حرکت‌های شهری در آن‌ها رخ می‌دهد. تاریخ شهر نشان می‌دهد که در گذشته علی‌رغم وجود مشکلات زندگی شهری، زندگی انسان طبیعی‌تر بوده در نتیجه شهرهای قدیمی شکل انسانی‌تری به خود گرفته‌اند (توسلی، ۱۳۷۱: ۵۵). نظریه انسان‌محوری، 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 متناسب 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 (الکساندر و چرمایف، ۱۳۷۱: ۲۱).

تیبالدز 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 به‌صورت هماهنگ با تغییرات و در کنترل مردم با اهمیت 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 (تیبالدز، ۱۳۸۳: ۳۳). 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 به‌طور 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 در نهایت ارتباطات غیرمستقیم یعنی فقط دیدن و شنیدن، می‌شوند (همان). در نتیجه 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).

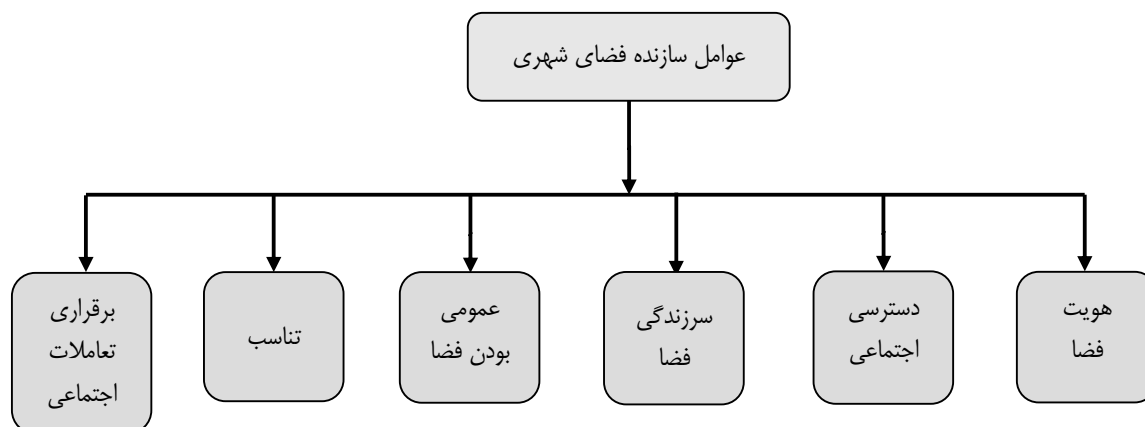
عوامل و نیروهای شکل‌دهنده فضای شهری: عوامل و نیروهای مختلفی در تحول و تغییر شکل کالبدی فضاهای شهری مؤثر هستند. در صورتی که شهر، متشکل از ساخت اصلی و ساخت غیر اصلی فرض شود (بذرگر، ۱۳۸۲). هر دو بخش تحت تأثیر عواملی چون شرایط طبیعی و اقلیمی، نیروهای اقتصادی و مالی، نیروهای سیاسی و مدیریتی و نیروهای اجتماعی و فرهنگی دچار تحول و تطور می‌گردند. بدیهی است هدایت تحولات شهر در قالب اجرای طرح‌های توسعه شهری، نیازمند دانش 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.



مآدیدی و همکارانش، آراء و نظریات اندیشمندان، صاحب نظر در رابطه با فضای شهری در جدول، مطابق جدول، (۲) دسته بندی کرده اند.

شاخصه‌های فضای شهری	اندیشمندان	حبیبی	پاکرآد	سلطان‌زاده	مدنی	سپینه	کار	لینچ	شولتز	زوی	کولکوهن	کریر	رایپورت
عمومی بودن فضا		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
برقراری تعاملات اجتماعی و زندگی عمومی در فضا		●	●		●		●	●	●		●		●
فضای باز			●	●	●		●		●			●	
فضای بسته				●	●	●			●				

در دید کلی به این جدول مشخص می‌شود که هر دو گروه از نظریه‌پردازان (غربی و ایرانی) بر عمومی بودن فضا چه به‌طور صریح و چه به‌طور ضمنی در تعاریف خود تأکید دارند. پس می‌توان این پارامتر را به‌عنوان عاملی که در تعریف فضای شهری اجماع نظر علمی و حرفه‌ای روی آن وجود دارد موردپذیرش قرار داد. بنابراین فضای شهری آن دسته از فضاهای عمومی شهر است که به مکان برقراری تعاملات اجتماعی و بروز زندگی عمومی شهر تبدیل شده است. فضایی اجتماعی – فرهنگی که سازنده مکانی غیر از خانه و کار برای شهروندان است (ماجدی، ۱۳۹۰). رباتی و همکارش نیز تناسب، هویت فضا، دسترسی اجتماعی و سرزندگی فضا را از جمله عوامل شکل‌دهنده فضای شهری به‌حساب می‌آورند (رباتی، ۱۳۹۰). با توجه به نکات گفته‌شده عوامل مؤثر بر فضای شهری به‌صورت زیر برشمرده می‌شوند:



شکل ۲: چارچوب نظری پژوهش

پیاده‌راه به‌عنوان فضای شهری: قابلیت پیاده‌مداری میزان مطلوبیت محیط مصنوع برای حضور مردم، زندگی، خرید، ملاقات، گذران اوقات و لذت بردن از آن در یک پهنه است. تنوع مردم و خصوصاً حضور کودکان، سالمندان و مردم با ناتوانی‌های خاص نشانگر کیفیت، موفقیت و سالم و بی‌خطر بودن یک فضای پیاده‌مدار است (Nosal, 2009: 7). پیاده‌راه‌ها، خیابان‌های محصور هستند که ترافیک سواره در آن‌ها حذف شده است. هرچند وسایل 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 به‌عنوان مهم‌ترین محل تعاملات اجتماعی، نقش مهم در حیات مدنی جامعه دارند. لذا در ادامه ویژگی این فضاها 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 شش‌گانه به‌ویژه در بخش‌های نزدیک‌تر به میدان امام محوره‌های خدمت‌رسانی در مقیاس منطقه و شهر ایفای نقش می‌نمایند (شکل ۱). خیابان بوعلی یکی از این شش خیابان اصلی است. کالبد محدوده مورد مطالعه به‌عنوان حوزه استراتژیک محوره‌های شش‌گانه شهر همدان، به‌واسطه‌ی دربرداشتن بافت قدیم شهر، اهمیت ویژه دارد. این محدوده با قرارگیری در مرکز شهر و وجود ارتباطات قوی با مناطق اطراف به‌واسطه محوره‌های شعاعی، بسیاری از عناصر واجد ارزش تاریخی و عملکردی شهر را در خود جای داده است (مهندسین مشاور مرجان، ۱۳۴۵). خیابان مورد مطالعه 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 محور کردن رینگ اصلی را مدنظر قرار داده بود، خیابان بوعلی شهر همدان مدتی در یک لاین به پیاده‌راه تبدیل شد که اثرات آن به‌عنوان فضای شهری در ادامه پژوهش مورد بررسی قرار می‌گیرد است (مهندسین مشاور مؤژدا، 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 دیپلم 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 بالایی 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

مؤلفه	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
جنسیت	مرد	۱۵۰	۵۴
	زن	۱۲۷	۴۶
	کل	۲۷۷	۱۰۰
تحصیلات	کمتر از دیپلم	۱۱	۴
	دیپلم	۲۹	۱۰
	فوق دیپلم	۳۴	۱۲
	کارشناسی	۹۶	۳۴
	فوق لیسانس و بالاتر	۱۰۷	۳۸
	کل	۲۷۷	۱۰۰
شغل	آزاد	۷۸	۲۸
	کارمند	۱۲۲	۴۴
	دانش‌آموز	۴۴	۱۶
	خانه‌دار	۳۳	۱۲
	کل	۲۷۷	۱۰۰

به‌طور کلی از ۷ عامل اصلی تحقیق، تعداد ۱۸ سؤال طرح شد و به‌وسیله ۲ سؤال نیز به‌صورت کلی کیفیت فضای شهری میدان امام و خیابان بوعلی مورد سنجش قرار گرفت که همان‌طور که در روش تحقیق نیز بیان شد، پرسشنامه بر اساس طیف لیکرت طراحی شد. حجم نمونه بر اساس واریانس محاسبه‌شده از ۲۰ پرسشنامه‌ی 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.

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

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

جدول ۳: پایایی تحلیل‌های آماری

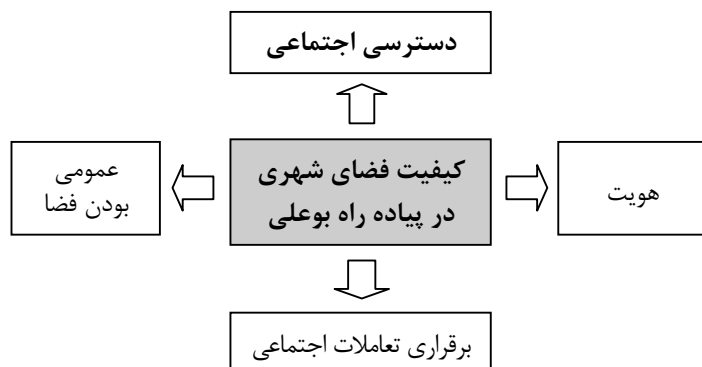
تعداد آیتم‌ها	آلفای کرون باخ
۷	۰/۷۳۸

همان‌طور که مشخص است مقدار این آماره بیشتر از ۰/۷ هست که این امر بیانگر پایا و مورد اطمینان بودن پرسشنامه مورد نظر به‌منظور تحلیل‌های بعدی هست. همان‌طور که در قسمت مبانی تحقیق ذکر شد، شاخص‌های سرزندگی، دسترسی اجتماعی، هویت فضا، تناسب، عمومی بودن فضا و برقراری تعاملات اجتماعی به‌عنوان معیارهایی برای سنجش میزان کیفیت فضای شهری پیاده‌راه 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 شاخص‌های اصلی پژوهش از منظر ادراکات ذهنی مردم

تحلیل همبستگی					
سطح معنی‌داری	مقدار t	ضریب‌های استاندارد شده	ضریب‌های استاندارد نشده		مدل تحلیلی
		مقدار Beta	انحراف معیار	مقدار B	
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 به‌عنوان متدولوژی 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 شاخصی است ریاضی که جهت و مقدار رابطه‌ی بین دو متغیر را توصیف می‌کند. ضریب همبستگی در مورد توزیع‌های دو یا چند متغیره به کار می‌رود. اگر مقادیر دو متغیر شبیه هم‌تغییر کنند یعنی باکم یا زیاد شدن یکی دیگری هم کم یا زیاد شود به‌گونه‌ای که بتوان رابطه آن‌ها را به‌صورت یک معادله بیان کرد گوییم بین این دو متغیر همبستگی وجود دارد (حبیبی، 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 پیاده‌راه بوعلی از منظر مردم دارا هست. این امر بیانگر این حقیقت است که، تعاملات اجتماعی و روابط بین مردم مؤثرترین عامل تبدیل‌کننده یک پیاده‌راه شهری به فضای شهری هست. عامل دسترسی اجتماعی نیز به‌عنوان فاکتور درجه دوم با ضریب $\beta = 0.287$ در درک مردم از فضای شهری پیاده‌راه 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 فضا، این عامل بسیار ضعیف هست و می‌توان به‌صراحت اعلام کرد که باوجود کاربری‌های جاذب جمعیت در خیابان بوعلی مکان‌یابی پیاده‌راه بسیار بدون مطالعه صورت گرفته است. افرادی که به‌عنوان نمونه این پژوهش انتخاب شدند تشخیص دادند که سومین عامل مؤثر بر بالا بردن کیفیت فضای شهری در پیاده‌راه خیابان بوعلی، هویت فضایی موجود در این خیابان است. این امر به‌نوعی بدیهی و منطقی به نظر می‌رسد، چراکه هویت عاملی است که بر اثر به وجود آمدن این‌همانی فضایی میان مخاطب و فضای پیرامونی به وجود می‌آید و بدیهی است که برای درک کیفی فضای پیرامونی ضروری هست. بااین‌وجود علیرغم معنادار بودن رابطه آن با درک کیفی از فضای شهری ضریب همبستگی آن بسیار پایین بوده و ۰/۱۱۵ هست و این نشانگر عدم سازگاری وضعیت موجود به‌عنوان پیاده‌راه با ذهنیت مردم از این‌گونه فضاها هست. عمومی بودن فضا به‌عنوان آخرین عاملی که باکیفیت فضای شهری خیابان بوعلی در ارتباط است از نظر مردم انتخاب شد. این عامل درعین‌حال ضعیف‌ترین عامل مؤثر نیز شناخته شد. ضریب همبستگی رگرسیونی این عامل ۰/۰۸۵ هست که بیانگر ضعف بسیار شدید در یکی از اساسی‌ترین عوامل شکل‌دهنده فضای شهری پیاده‌راه بوعلی هست. در یک نگاه کلی می‌توان مهم‌ترین عوامل مؤثر بر وضعیت کیفی فضای شهری در پیاده‌راه خیابان بوعلی را به‌صورت نمودار شکل (۱) توصیف کرد:



شکل ۳: عوامل مؤثر بر وضعیت کیفی فضای شهری پیاده‌راه بوعلی از منظر ادراکات ذهنی مردم شهر همدان

نتیجه‌گیری

جنبش پیاده‌راه‌سازی به‌عنوان 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 به‌عنوان راهبردی کلیدی در مواجهه با مشکلات شهری در استفاده می‌کنند. در همین راستا یکی از راه‌های ایجاد پیاده‌راه تبدیل خیابان‌های شهری به مسیر پیاده و حذف ماشین در آن‌ها هست. پژوهش باهدف بررسی میزان موفقیت این استراتژی در ساخت فضای شهری با بررسی خیابان بوعلی همدان که مدتی است پیاده‌راه شده است صورت گرفت. برقراری تعاملات اجتماعی بیشتر در این فضاها مهم‌ترین عاملی بود که به‌عنوان فضای شهری در این فضاها به‌عنوان 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 می‌باشند و موجب از بین رفتن کیفیت فضای شهری در این مکان‌ها شده است. به نظر می‌رسد در پیاده‌راه کردن فضاها موجود شهری مهم‌ترین عامل مکان‌یابی درست این فضاها هست چراکه از نظر دسترسی اجتماعی و هویت فضایی و برقراری عمومیت فضا، مکان‌یابی صحیح نقش بسزایی را ایفا می‌کند که این عوامل با توجه به ضعف مدیریت شهری در خیابان بوعلی همدان لحاظ نگردیده است.

فهرست منابع

- ۱- بزرگر، محمدرضا (۱۳۸۲)، *شهرسازی و ساخت اصلی شهر*، انتشارات کوشامهر، شیراز.
- ۲- بحرینی، حسین (۱۳۷۷)، *فرآیند طراحی شهری*، انتشارات دانشگاه تهران.
- ۳- تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۳)، *شهرهای انسان‌محور*، ترجمه حسن علی لقایی 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 صفه*، شماره ۳۳، تهران، دانشگاه شهید بهشتی.
- ۶- صالحی، اسماعیل (۱۳۸۷)، *ویژگی‌های محیطی فضاها شهری امن*، 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، منصوری، 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*، ترجمه‌ی فرهنگ مرتضایی، تهران، انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- ۱۲- مهندسین مشاور مرجان، (۱۳۴۵)، *طرح جامع شهر همدان*، سازمان مسکن و شهرسازی همدان.
- ۱۳- مهندسین مشاور موژدا 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.