

نقش سرزندگی در ایجاد تصویر ذهنی شهروندان و میزان بهره‌گیری از فضای شهری (مطالعه موردی: پیاده‌راه خیابان سپهسالار تهران)

فرشاد بازوندی*

کارشناس ارشد معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات بروجرد، بروجرد، ایران

مهرداد شهبازی

دانشجوی کارشناسی ارشد معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات بروجرد، بروجرد، ایران

دریافت مقاله: ۱۳۹۳/۳/۱۱

پذیرش مقاله: ۱۳۹۳/۵/۶

چکیده

در معماری و طراحی شهری توجه به نظر شهروندان یکی از مهم‌ترین عوامل جهت طراحی می‌باشد. بدین معنی که فضا و محیط اطراف از چه ویژگی‌هایی برخوردار باشند تا مردم را به خود جذب کنند. پژوهش حاضر با هدف بررسی نقش سرزندگی در ایجاد تصویر ذهنی شهروندان و رابطه آن با میزان بهره‌گیری از فضای شهری انجام گرفته است؛ یعنی ایجاد فضایی در شهر که شهروندان در آن به لحاظ شرایط سنی و جنسیتی در گستره زمانی وسیعی، در آن به فعالیت بپردازند. در این راستا برای انجام این پژوهش، پیاده‌راه خیابان سپهسالار تهران به عنوان نمونه مورد مطالعه قرار گرفته است. شیوه تحقیق در این پژوهش به صورت «توصیفی-تحلیلی» می‌باشد و روش جمع‌آوری اطلاعات نیز به صورت میدانی است. ابزار تحقیق شامل دو نوع پرسشنامه مربوط به سرزندگی و پرسشنامه مربوط به تصویر ذهنی است و در همین راستا از ۵۰ نفر رهگذر (۳۷ نفر زن و ۱۳ نفر مرد) در خیابان سپهسالار که بصورت تصادفی انتخاب شدند نمونه آزمون صورت گرفته شده است. برای این پژوهش سه فرضیه وجود دارد ابتدا اینکه بین سرزندگی و تصویرذهنی همبستگی مثبت زیادی وجود دارد و دوم اینکه ایجاد مؤلفه‌هایی چون فضای سبز، ایمنی، دسترسی و کاربری‌های موجود باعث بالا بردن سرزندگی در فضا می‌شود و در آخر مؤلفه‌هایی که باعث ایجاد تصویر ذهنی در بین شهروندان شوند باعث بالا بردن سرزندگی در فضا نیز خواهند شد. داده‌ها توسط آزمون‌های ضریب همبستگی پیرسون و آزمون t گروه‌های مستقل مورد بررسی قرار گرفت است و نتایج بدست آمده نشان می‌دهد که علاوه بر مؤلفه‌های حضور گیاهان و آب‌نما، نورپردازی مناسب، ایمنی عابرین از وسایل نقلیه، وجود کاربری مختلف و قابلیت دسترسی فضا به وسایل نقلیه به ترتیب بالاترین میانگین را دارند. این موارد خود نشان از این موضوع دارد که عوامل سرزندگی مطرح شده در پژوهش نیز همبستگی معنی‌داری با فضای شهری داراست و همچنین بین سرزندگی و تصویر ذهنی مطلوب شهروندان همبستگی معنی‌دار مثبتی وجود دارد (آزمون دو دامنه، $P < 0/05$ ، $t = 0/99$ ، $n = 50$ ، این مقدار همبستگی بزرگ و قابل توجه است. همچنین میانگین نمره تصویرذهنی افرادی که از فضاهای شهری واجد تصویر ذهنی استفاده می‌کنند (۱۵/۹) بیش از میانگین افرادی که از فضای شهری فاقد این ویژگی استفاده می‌کنند (۸/۵) است و این بدان معنا می‌باشد که فرضیه تحقیق با عنوان «بین فضاهای شهری که در ذهن استفاده‌کنندگان فضا تصویر ذهنی ایجاد می‌کنند و فضاهای فاقد این ویژگی تفاوت وجود دارد»، مورد تأیید قرار می‌گیرد. این عامل نسبت به عوامل دیگر در ایجاد سرزندگی در فضا تأثیرگذارتر می‌باشد.

واژگان کلیدی: سرزندگی، تصویر ذهنی، فضای شهری، پیاده‌راه، خیابان سپهسالار

مقدمه

پیشرفت شهرها و صنعتی شدن آنها در قرن حاضر بخصوص شهرنشینی در کلانشهرها باعث به وجود آمدن ناهنجاری‌های زیادی شده است. شهرنشینی به عنوان پدیده‌ای که در اثر تداخل جنبه‌های مختلف و ضروری زندگی مدرن، مظهر شبکه‌ای از روابط پیچیده اجتماعی شده است، بستر و شکل دهنده بسیاری از چالش‌های اساسی در زندگی شهروندان نیز می‌باشد. معیارها و استانداردهای گوناگونی بر اساس ایده‌آل‌های فرهنگی و اقلیمی هر کشور برای زندگی شهری وجود دارد. در این میان سرزندگی می‌تواند نقش مؤثری در ایجاد تصویر ذهنی شهروندان داشته باشد. پیاده‌راه محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعیشان می‌باشد. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و می‌بایست پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان باشد. در آنجا شهروندان در یک رابطه تعاملی با یکدیگر، با هم بودن را آموخته و در جهت ارتقاء حیات جمعی می‌کوشند، لذا می‌بایست در پیاده‌راه‌ها همواره زندگی اجتماعی در جریان باشد. از این رو سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی پیاده‌راه‌هاست (پاکزاد، ۱۳۸۴، ص ۲۸۲).

امروزه در کشور ما پیاده‌راه‌ها به علت تسلط حمل و نقل عمومی و وسایل نقلیه بر طراحی فضاها، نادیده گرفته شده است و این در حالی است که با ایجاد سرزندگی در این فضاها می‌توان باعث ارتقاء تصویر ذهنی مردم نسبت به این فضاها شده و آنها را ترغیب به بهره‌گیری بیشتر از این فضاها شهری نمود. به طور کلی حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابجایی انسان در محیط شهری بوده است و هنوز هم یکی از مهم‌ترین امکانات برای مشاهده فعالیت‌ها می‌باشد. پیاده‌راه می‌تواند درک افراد را نسبت به فضای شهری ارتقاء دهد و از طریق قدم زدن در شهر می‌تواند فضاها را بهتر احساس نمایند. از مهم‌ترین عواملی که باعث سرزندگی در فضای پیاده‌راه‌ها می‌شود تنوع و نفوذپذیری است. تنوع می‌تواند در ویژگی‌های کالبدی و یا در کاربری‌های متنوع در فضای پیاده‌راه نمود یابد و نفوذپذیری نیز از طریق دسترسی مناسب به فضای پیاده‌راه حاصل می‌شود. هرگاه شهروندان از این موضوع اطمینان یابند که از راه‌های مختلف مانند وسایل نقلیه شخصی، تاکسی، مترو، اتوبوس و... قادر هستند به راحتی به این فضاها دسترسی یابند میزان بهره‌گیری آنها از این فضاها افزایش می‌یابد.

۱. پرسش‌های تحقیق

در این پژوهش سعی بر آن است که نقش سرزندگی در ایجاد تصویر ذهنی شهروندان و رابطه آن با میزان بهره‌گیری شهروندان از فضای پیاده‌راه خیابان سپهسالار شهر تهران سنجیده شود.

جهت دستیابی بدین مهم سؤالات، اهداف و فرضیه‌های مطرح شده در پژوهش به شرح زیر می‌باشند. پژوهش حاضر در پی پاسخگویی به سؤالات زیر است:

۱. آیا بین میزان سرزندگی و تصویر ذهنی مطلوب شهروندان همبستگی وجود دارد؟
 ۲. چه عواملی باعث سرزندگی یا سرزنده کردن فضاهای شهری می‌شوند؟
 ۳. چگونه می‌توان در یک فضای شهری برای استفاده کنندگان از این گونه فضاها تصویر ذهنی ایجاد کرد؟
- اهداف مدنظر پژوهش با توجه به شناخت حاصل از عوامل اولیه بررسی پیاده‌راه خیابان سپهسالار و تحقیقات میدانی که انجام شده، شامل دستیابی به ارتباط مؤثر بین میزان سرزندگی و تصویر ذهنی مطلوب برای شهروندان است و همچنین شناسایی تأثیر مؤلفه‌هایی چون حضور گیاهان و آب‌نما، نورپردازی مناسب، ایمنی عابرین از وسایل نقلیه، وجود کاربری مختلف و قابلیت دسترسی فضا به وسایل نقلیه که در فضاهای شهری در ذهن استفاده کنندگان فضا تصویر ذهنی ایجاد می‌کنند، می‌باشد. فرضیه‌های این پژوهش نیز عبارتند از:

۱. به نظر می‌رسد بین میزان سرزندگی و تصویر ذهنی مطلوب شهروندان همبستگی وجود دارد.
۲. به نظر می‌رسد مؤلفه‌های چون حضور گیاهان و آب‌نما، نورپردازی مناسب، ایمنی عابرین از وسایل نقلیه، وجود کاربری مختلف و قابلیت دسترسی فضای شهری به وسایل نقلیه باعث بالا بردن سرزندگی در فضاهای شهری می‌شوند.
۳. وجود بعضی مؤلفه‌ها (مانند: خوانایی، به خاطر سپردن، بازشناسی، جهت‌یابی) در فضاهای شهری در ذهن استفاده کنندگان فضا، تصویر ذهنی قوی ایجاد می‌کنند.

۲. روش تحقیق

این تحقیق با روش «توصیفی-تحلیلی» و مبتنی بر مشاهدات تجربی و تکمیل دو نوع پرسشنامه، صورت گرفته است. پیاده‌راه خیابان سپهسالار تهران که در بخش مرکزی شهر قرار داشته و در محدوده ناصری مربوط به تاریخ حکومت ناصرالدین شاه می‌باشد به عنوان نمونه موردی مورد ارزیابی و بررسی قرار گرفته است تا بدین وسیله بتوان به سؤالات اساسی پژوهش پاسخ داده شود. نمونه‌های مورد آزمون در این پرسشنامه به صورت تصادفی از بین رهگذران می‌باشند که این نمونه از ۵۰ نفر صورت گرفته است و با استفاده از نرم افزارهای اس پی اس نسخه ۱۶ و همچنین نرم افزار اکسل به آزمون آنها پرداخته شده است.

خیابان سپهسالار در بخش مرکزی شهر تهران، محدوده ناصری مربوط به تاریخ حکومت ناصرالدین شاه یکی از بافت‌های با ارزش تاریخی شهر تهران محسوب می‌شود. در این محدوده

مسجد سپهسالار وجود دارد که یادگار دوره ناصری و قاجار است که تاریخ تهران را با شروع سلطنت قاجار رقم می‌زند. خیابان سپهسالار، معماری و شهرسازی دوره قاجار را در درون خود دارد و از جمله مهم‌ترین ویژگی‌های بارز مربوط به این دوران که در این خیابان مشهود است می‌توان به آجرچینی‌ها، کتیبه‌ها، ازاره‌بندی‌ها و سرستون‌ها با استفاده از اجزاء معماری سنتی و الگوبرداری از معماری اروپایی اشاره کرد.

پیاده‌راه‌سازی خیابان باغ سپهسالار (خیابان صف)، پروژه اجرا شده دیگری در محدوده مرکزی شهر تهران بوده که به منظور هویت بخشی به بافت تاریخی پایتخت توسط شهرداری تهران انجام گردیده است. بدین منظور عملیات اجرایی این طرح شامل؛ کفسازی و روانسازی پیاده‌روها، بهسازی جداره‌ها، حذف مسیر عبوری خودروها و موتورسیکلت‌ها و... بوده است. هدف اصلی پیش‌بینی شده توسط متولیان امر جهت تبدیل این معبر به پیاده‌راه علاوه بر ایجاد جذابیت گردشگری، بالا بردن ضریب ایمنی ساختمان‌های با ارزش تاریخی نیز بوده است. همچنین، براساس اعلام مسئولان، خیابان سپهسالار نخستین پروژه پیاده‌راه‌سازی خیابان‌های بافت تاریخی کشور است که قرار بوده در اجرای آن کاربری‌های جدید نیز به این بافت تزریق شود.

خیابان صف (سپهسالار) که در حال حاضر تبدیل به بورس کیف و کفش کلانشهر تهران گردیده است پیش از انجام هرگونه اقدام اصلاحی و ایجاد مبلمان خیابانی و تسهیلات پیاده بر روی حرکت سواره بسته شد که مقاومت‌هایی را از سوی مغازه‌داران به همراه داشت. گرچه بعدها به تدریج ملزومات مورد نیاز برای یک محدوده پیاده به آن اضافه گردید. در هر حال می‌توان از عدم فزیندی مناسب و پیش‌بینی نکردن تمهیدات لازم برای عابران پیاده در مراحل اجرای پروژه به عنوان نقاط ضعف و کوشش در ایجاد کاربری‌های همساز به عنوان نقاط قوت پروژه پیاده‌راه‌سازی خیابان سپهسالار نام برد.

۳. مفاهیم و مبانی نظری

۳-۱. مفهوم پیاده‌راه

یکی از مهم‌ترین جنبه‌های حضور انسانی در فضاهای شهری که سبب سرزندگی و پویایی این فضاها و نیز افزایش نقش اجتماعی آنها می‌شود، حرکت پیاده است از سویی دیگر گرچه فضاهای شهری موارد گوناگونی چون میدان‌ها، ورودی‌ها، حاشیه‌های ساحلی و کناره‌های آب، پله‌ها و... را شامل می‌شوند. اما شاید بارزترین عرصه عمومی که می‌تواند به عنوان بستری برای پیاده‌روی مدنظر گرفته شود، مسیرها و به ویژه خیابان‌ها باشند (کاشانی‌جو، ۱۳۸۸، ص ۵۰). انگاره خیابان پیاده برای اولین بار در شهرهای اروپایی، نمود پیدا کرد. از دهه‌های میانی قرن بیستم میلادی به بعد این انگاره در شهرهای اروپایی، با هدف خارج

ساختن محدوده‌های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت‌های کهن و احیاء حیات اجتماعی، طرح و به اجرا درآمد. در شهرهای آمریکایی نیز در قالب طراحی مجموعه‌های تجاری بزرگ تحت عنوان «مال‌ها» مبحث توجه به ایجاد مسیرهای پیاده متفاوت با آن چه که در اروپا و شرق اتفاق افتاد، به اجرا درآمده است (حبیبی، ۱۳۸۲، ص ۴۴).

برای پیاده‌راه‌ها تعاریف گوناگونی ذکر گردیده که در ذیل ۲ تعریف مهم از این مفاهیم ارائه می‌شود: پیاده‌راه‌ها (محورهای پیاده شهری)، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعیشان است؛ این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان هستند. پیاده‌راه‌ها علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تفریح اجتماعی، گردش و تماشا و... فراهم می‌آورد (ایزار، ۱۳۸۴، ص ۱۶). منطقه مخصوص پیاده، منطقه‌ای است که به منظور برتری دادن به محیط، ورود اتومبیل‌های سواری را به آن ممنوع می‌کنند و ورود سایر وسایل نقلیه موتوری به آن تنظیم می‌شود (مستندات مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۵، ص ۱).

۳-۲. تصویر ذهنی

مسیرهای پیاده‌راه هنگامی می‌توانند بیشترین مطلوبیت را برای انسان حاصل کنند، که انتظارات وی را برآورده سازند. این انتظارات در قالب ابعاد مختلف زیست محیطی، اجتماعی، کالبدی، اقتصادی و ... معنا پیدا می‌کند. چنانچه هر یک از این عوامل در محیط زندگی یک فرد فاقد کیفیات مطلوب باشند، بر ادراک و احساس وی از فضا و در نتیجه بر سطح رضایتمندی او از محیط زندگی تأثیرگذار خواهد بود (کاظمی، ۱۳۹۰، ص ۱۹). توسعه شهرها می‌تواند اثرات بلندمدتی را بر اقتصاد، زیرساخت‌ها، جنبه‌های فرهنگی- اجتماعی و تجاری داشته باشد و به عنوان عاملی مؤثر برای توسعه و بهبود وضعیت اقتصادی و بهبود تصویر مناطق مختلف در نظر گرفته شود (کاکاوند، ۱۳۹۲، ص ۱۰۱).

مشاهده محیط به مفهوم ایجاد تصور ذهنی براساس تجارب و مشاهدات گذشته است. هرچه ذخیره اطلاعات در ذهن به خوبی سازمان پیدا نکرده باشد، بهره‌گیری از آن اطلاعات جهت بازشناسی محیط و ایجاد تصویر درست و کامل، مشکل‌تر و ناقص‌تر خواهد بود. بدیهی است تصورات ذهنی ممکن است اصلاً وجود خارجی نداشته، و تنها نمونه‌ای از برخی از خصوصیات دنیای واقعی باشد. ممکن است این تصویر ذهنی فقط از چند اسم که به طور نامنظم کنار هم قرار گرفته‌اند، تشکیل شده باشد. ولی همین که تصویری هرچند ناقص از محیط پیدا کنیم، می‌توان مدلی ساخت هرچند ناقص که به ما نشان می‌دهد توجه مردم بیشتر معطوف چه نقاط یا عناصری است و تصویر ذهنی آنها از محیط چیست؟ (بحرینی، ۱۳۸۲، ص ۳۰۶) عوامل گوناگونی در

جدول ۱: تصویر ذهنی شهروندان (بر اساس لینچ، ۱۳۸۳، ص ۱۶)

هدف	راهبرد	سیاست
د	خوانایی	- شناخت آسان اجزا محیط در ذهن
		- برقراری ارتباط موثر بین این اجزا در ذهن
ر	به خاطر سپردن	- وجود نشانه‌های مشخص و جاذب
		- منحصر به فرد بودن نشانه‌ها
ا	بازشناسی	- مکان بهره‌گیری مجدد از نشانه‌های ذهنی
		- شناسایی کامل مسیر
و	جهت‌یابی	- روشن بودن طول مسیر

ایجاد تصویر ذهنی در شهروندان وجود دارند و برای پیش برد آنها باید سیاست‌ها و روش‌های خاصی را به کار برد. در جدول شماره (۱) به این‌گونه عوامل اشاره شده است.

۳-۲-۱. نقش تصویر ذهنی در رفتار انسان

تصویر ذهنی انسان از محیط تا حدودی بر رفتار فضایی او تأثیر می‌گذارد. مؤثرترین نقش تصویر روشن از محیط در ذهن شخص آن است که وی را قادر سازد برای تعقیب مقاصد خود در شهر حرکت کند. تصویری خوب از محیط به شخص نوعی احساس امنیت می‌دهد. او می‌تواند رابطه‌های موزون بین خود و جهان خارج به وجود آورد و این درست برخلاف احساس ترس است که به انسان دست می‌دهد وقتی راه و جهت خود را گم کرده باشد. معنای این مطلب آن است که احساس شیرینی که شخص از محیط زندگی خود دارد نه تنها به سبب آشنا بودن با آن بلکه به این دلیل است که تصویری دقیق از آن در ذهن او وجود دارد (کازمی، ۱۳۹۰، ص ۲۲).

۳-۳. سرزندگی

برای مفهوم سرزندگی، برابری گوناگونی در غرب وجود دارد. از آن جمله می‌توان به Liveliness, Livability, Vitality اشاره نمود؛ که البته به جز "Vitality" لغات دیگر، بیشتر به مفهوم زیست‌پذیری و قابلیت زندگی نزدیک هستند (Cowan, 2005, p442). در لغت‌نامه شهرسازی رابرت کوان، سرزندگی و زیست‌پذیری در کنار هم آمده و این‌گونه معنی شده است: "Vitality and Viability" که ویژگی مراکز شهرهای کوچک و بزرگ موفق است. سرزندگی شهر بازتاب سطح شلوغی آن در اوقات مختلف روز و در بخش‌های مختلف است؛ در صورتی که زیست‌پذیری میزانی برای سنجش ظرفیت آن برای جذب سرمایه برای بقاء، بهبود و تطابق نیازهای متغیر است (خستو و همکاران، ۱۳۸۹، ص ۶۶). چالز لاندی مفهوم سرزندگی را به گونه‌ای متفاوت بررسی نموده؛ او ۹ معیار مؤثر را برای شناسایی یک شهر سرزنده و زیست‌پذیر برمی‌شمارد: تنوع، دسترسی، ایمنی و امنیت، هویت و تمایز، خلاقیت، ارتباط و تشریک مساعی، ظرفیت سازمانی و رقابت (Landry, 2000, p4).

۳-۴. تنوع و نفوذپذیری

دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی پیاده‌راه‌ها می‌شوند تنوع و نفوذپذیری بین فضاهاست. هر چقدر که رویدادهای درون پیاده‌راه‌ها متنوع‌تر باشد می‌تواند جاذب فعالیت‌ها و گروه‌های متنوع‌تری در زمان‌های متفاوت باشد؛ به واسطه آن که شهروندان در این مسیر پیاده حرکت می‌کنند و جزئیات بیشتری برایشان قابل درک است. پیاده‌راه در بدنه‌ها نیازمند جزئیات متنوع، مصالح متنوع و نیز اقشار اجتماعی است، بخصوص اگر یادآور خاطرات جمعی شهروندان باشد. صرفاً تنوع در ویژگی‌های فضا باعث سرزندگی آن نمی‌شود، ایجاد کاربری‌های متنوع و متناسب با هر سکانس پیاده‌راه یکی دیگر از عوامل ایجاد سرزندگی است. با ایجاد کاربری‌های متنوع به نحوی که جاذب گروه‌های متنوعی از شهروندان به لحاظ اجتماعی، سن، جنسیت و... باشد می‌توان نشاط ناشی از تعامل گروه‌های مختلف را به فضا هدیه کرد (پاکزاد، ۱۳۸۴، ص ۲۸۲). عناصر مختلفی می‌توانند در سرزندگی و حیات پیاده‌راه کمک کنند، که می‌بایست به معانی و تصاویر ایجاد شده توسط آنان توجه داشت. هدف‌های مورد نظر در ایجاد سرزندگی متنوع می‌باشند که در جدول شماره (۲) نمایش داده شده است.

ایجاد قابلیت دسترسی از نقاط مختلف به مسیر باعث نفوذپذیری هرچه بیشتر آن می‌شود و این امکان انتخاب را به شهروندان می‌دهد که به نحوی که بخشی از مسیرهای حرکتی خود را، بدون آنکه مستقیماً با پیاده‌راه کاری داشته باشند از داخل پیاده‌راه انتخاب نمایند. توجه به نقاط کانونی اطراف مسیر پیاده‌راه نیز در این امر بسیار مؤثر است، اگر نقاط نفوذ به مسیر با توجه به کانون‌های فعالیت‌های مهم اطراف، انتخاب و طراحی شوند می‌توانند بخشی از ترافیک پیاده‌راه را بین این نقاط را بپذیرا باشند. به این ترتیب پیاده‌راه جاذب طیف دیگری از شهروندان خواهد بود (پاکزاد، ۱۳۸۴، ص ۲۸۵).

۳-۵. رابطه سرزندگی و تصویر ذهنی

سرزندگی، مفهومی اعم از فضای شهری بوده و در دو سطح خرد و کلان قابل تعریف می‌باشد؛ سرزندگی در سطح کلان، علاوه بر سرزندگی فضاهای شهر، مفاهیمی چون عدالت، کارآمدی، سازگاری، انعطاف‌پذیری، کیفیت محیطی را نیز دربر می‌گیرد که در نهایت سرزندگی شهر در صورت پایداری به زیست‌پذیری منجر خواهد شد (خستو و همکاران، ۱۳۸۹، ص ۷۱). آنچه که بیش از هر معیاری یک شهر را از سایر شهرها متمایز می‌کند، میزان سرزندگی و حضور شهروندان در فضاهای عمومی آن شهر است (جدول شماره ۳). اینکه یک شهر و فضاهای عمومی و در دسترس آن، چگونه به نیازهای شهروندان خود پاسخ گفته و چه تصویری از خود بر ذهن شهروندان‌اش به یادگار گذاشته

جدول ۲: هدف از سرزندگی و راهبردها و سیاست های آن (پاکزاد، ۱۳۸۴، ص ۲۸۷)

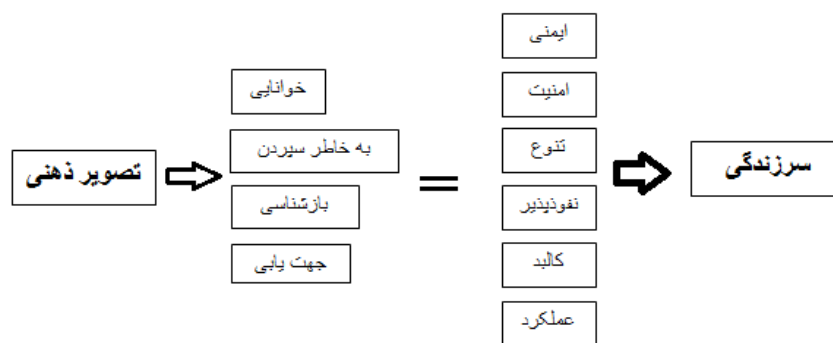
هدف	راهبرد	سیاست
توجه در طول مسیر	در کاربری‌ها	- پراکندن کاربری‌های متنوع - ایجاد تنوع در کاربری‌ها به نحوی که جاذب گروه‌های مختلف اجتماعی باشد. - پرهیز از استقرار کاربری‌هایی در بدنه که نقاط خاموش و غیر فعال به وجود می‌آورند. - پیش‌بینی کاربری‌های خدماتی که متضمن تداوم حضور شهروند در پیاده‌راه است. - استقرار کاربری‌های اوقات فراغت
	در فعالیت‌ها	- پرهیز از آرایش یکنواخت مبلمان شهری در طول مسیر - ایجاد امکان برای فعالیت معرکه‌گیران و دستفروشان - پیش‌بینی عرصه‌هایی برای مراسم و فعالیت‌های ویژه - ایجاد فضاهایی برای مکتب، نشست و تماشا - تداوم کاربری‌های بدنه به داخل مسیر پیاده‌راه
	در کالبد	- توجه به جزئیات متنوع و قابل ادراک برای ناظر در نماها - حفظ و تقویت شاخص‌های کالبدی که یادآور خاطرات جمعی است. - استفاده از مصالح متنوع در عین وحدت - بکارگیری فرم‌های متنوع با ریتم‌های متنوع در جداره - هماهنگی روشنایی مسیر با روشنایی بدنه‌ها
سرزندگی	در داخل پیاده‌راه	- ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه - ایفای نقش جلوخاں برای بدنه‌ها توسط مسیر
	در ارتباط با پیرامون	- ایجاد قابلیت دسترسی از نقاط مختلف به پیاده‌راه - تقویت محور پیاده به عنوان اتصال نقاط کانونی پیرامون - ایجاد قابلیت دسترسی به گره‌ها و مسیرهای اصلی پیرامون - حفظ و تقویت نقاط شاخص و خاطره‌انگیز
	در مبلمان و عناصر الحاقی	- پرهیز از بکارگیری مبلمان صلب، جاگیر و غیرقابل جابجایی - ایجاد تمهیداتی برای نصب آسان سایه‌بان‌ها و سایر عناصر الحاقی در مواقع لزوم - احتراز از به هم ریختن یکدستی فضا توسط درختان و پوشش گیاهی
کالبد	در کف	- پرهیز از بکارگیری مصالحی چون آسفالت و بتن در جا - پرهیز از اختلاف سطح و شکستن و خرد کردن کف - پرهیز از باغچه‌ها و آب‌نماهای بزرگ در کف
	در بدنه	- پرهیز از استقرار بناهای درشت دانه و صلب در همجواری مسیر - توجه به سکناس‌های قبل و بعد هر سکناس در طرح کالبدی آن سکناس در راستای ایجاد وحدت
	در زمان‌های متفاوت	- ایجاد قابلیت استفاده‌های متفاوت از مسیر در طول هفته و روزهای تعطیل - ایجاد قابلیت استفاده‌های متفاوت از فضا در طول شبانه‌روز
عملکرد	در مکان‌های متفاوت	- هماهنگ نمودن کارکردهای هر سکناس با حوزه‌های پیرامون در راستای وحدت
	در مسیر	- جلوگیری از ورود خودرو و موتور سیکلت
	در تقاطع	- به حداقل رساندن تقاطع پیاده و سواره - مناسب‌سازی تقاطع‌های سواره با محور پیاده - تعیین سلسله مراتب دسترسی - دسترسی ایمن به سواره
در مقابل سواره	امینیت پیاده در محیط	- قابلیت دیدن از بدنه‌ها به فضای پیاده - حذف موانع دید در عرصه مسیر - روشنایی مناسب برای حرکت پیاده - پرهیز از کتج‌های تاریک و مخفی
	به لحاظ کاربردی	- امکان وجود چند واحد مسکونی در طول محور - پرهیز از استقرار کاربری‌های اداری و زمان‌دار در بدنه بلافضل فضا
	به لحاظ کالبدی	

پیروی از آن، سیمای شهری ماندگارتری به وجود آورند (روشنی، ۱۳۹۲، ص ۲).

فضایی سرزنده است که در دامنه وسیعی از روز، انواع افراد به اختیار خود و نه از روی اجبار به آنجا آمده و لحظاتی را در فضا سپری نمایند؛ به عبارت دیگر یعنی فضا باید به گونه‌ای باشد که مردم بیایند و بمانند (خستو و همکاران، ۱۳۸۹، ص ۷۱). فضاهایی که در ذهن برای شهروندان ماندگار می‌شوند و در یاد آنها خواهند ماند اعم از خوانایی مسیر یا اماکن موجود و همچنین عواملی که باعث شوند یک پیاده راه در ذهن به خاطر

است. سیمای شهری مطلوب (تصویر ذهنی شهروندان از یک شهر) در یک رابطه دوسویه، میان میزان ادراک یک شهروند و منظر شهری مطلوب شکل می‌گیرد. توجه به این رابطه دو طرفه می‌تواند از طریق ایجاد یک منظر شهری مطلوب از یک سو و بالابردن میزان درک زیباشناسی یک شهروند از سوی دیگر صورت گیرد. کارشناسان طراحی شهری، منظر شهری و معماری، از طریق شناخت نیازهای شهر و شهروندش می‌توانند فضاهای عمومی رها شده و مرده یک شهر را به فضاهای شهری سرزنده‌ای تبدیل کنند؛ که با داشتن یک منظر شهری مطلوب، به

نمودار ۱: مؤلفه های رابطه سرزندگی و تصویر ذهنی (نگارندگان)



سپرده شود و راه ها و مسیرهای درست و مستقیم که شهروندان را سردرگم نکند و جهت یابی درستی داشته باشد و تشخیص آن برای مردم سخت نباشد، همه و همه در ایجاد یک تصویر ذهنی در شهروندان کمک خواهند کرد تا با ایمنی، امنیت، تنوع، نفوذپذیری، کالبد و عملکرد درست به سرزندگی و سرزنده نگه داشتن یک فضا منتهی شوند (نمودار شماره ۱).

۴. یافته های پژوهش

در پژوهش حاضر به منظور پاسخگویی به سؤالات پژوهش دو نوع پرسشنامه متفاوت تنظیم شد؛ در پرسشنامه اول عوامل تأثیرگذار در سرزندگی و در پرسشنامه دوم عوامل مؤثر در تصویر ذهنی مورد پرسش از نمونه‌ها قرار گرفت و با توجه به این که نمونه‌ها در جامعه آماری عابری در خیابان سپهسالار بوده‌اند به صورت تصادفی انتخاب شده‌اند. ۵۰ نفر (۳۷ نفر زن و ۱۳ نفر مرد) به عنوان جامعه آماری این پژوهش در نظر گرفته شده است. پرسشنامه سرزندگی شامل ۲ سؤال اصلی می باشد که سؤالات مرتبط به این پرسشنامه به شرح زیر است:

سوال اول: غالباً به چه منظور به این خیابان می آید؟ ۱- خرید ۲- گردش ۳- دیدار ۴- سایر. سوال دوم: به نظر شما عوامل زیر تا چه حدی می‌توانند به افزایش استفاده شما از این پیاده راه تأثیر گذار باشد؟ در این سوال ۱۱ بخش مختلف، همراه با ۵ درجه متفاوت در نظر گرفته شد. درجه‌هایی که برای هر پرسش در نظر گرفته شده بود عبارتند از: ۱- بسیار زیاد، ۲- زیاد، ۳- تا حدودی ۴- کم و ۵- بسیار کم. عوامل تأثیرگذار بر سرزندگی که مورد پرسش قرار گرفت عبارتند از:

۱. وجود کاربری مختلف
۲. وجود فضاهای برای اوقات فراغت
۳. وجود معرکه گیران و دستفروشان
۴. حضور گیاهان و آب نما
۵. نورپردازی مناسب نورپردازی مناسب
۶. قابلیت دسترسی فضا به وسایل نقلیه عمومی
۷. ایجاد فضای نشستن
۸. متنوع نمودن زمان های استفاده از فضا
۹. ایمنی عابری از وسایل نقلیه

۱۰. اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده
 ۱۱. کف سازی مناسب
- در پرسشنامه مربوط به تصویر ذهنی نیز ۴ سؤال اصلی همراه با ۵ درجه ذکر شده در بالا مطرح شد که این سوالات عبارتند از:
۱. تا چه میزان اجزا مختلف پیاده راه (مغازه ها، آب نما، گیاهان، مبلمان و...) در ذهن شما قابل شناسایی است (جای گرفته است)؟
 ۲. در این پیاده راه تا چه میزان نشانه‌های وجود دارد که در ذهن شما برای همیشه باقی مانده است؟
 ۳. نشانه‌هایی را که در ذهن خود دارید، تا چه میزان برایتان قابل بهره‌گیری مجدد است؟
 ۴. مسیر کامل پیاده راه تا چه میزان برای شما قابل شناسایی است؟

در مورد سوال (پرسشنامه سرزندگی): غالباً به چه منظور به این خیابان می‌آید؟ از مجموع ۵۰ پرسش شونده ۴۷ نفر خرید ۳، نفر گردش را انتخاب نموده و هیچ یک از پرسش‌شوندگان دیدار و سایر را انتخاب نکردند که نتایج آن در جدول شماره (۴) نشان داده شده است. همچنین بررسی اطلاعات بدست آمده در مورد عوامل تأثیرگذار بر سرزندگی در پرسشنامه سنجش میزان سرزندگی در جدول شماره (۵) قابل دسته بندی است.

با توجه به اطلاعات جدول شماره (۵) که شاخص‌های گرایش مرکزی، پراکندگی و توزیع نمره‌های آزمودنی‌ها در مؤلفه‌های سرزندگی و همچنین مقادیر آنها می‌توان نتیجه گرفت که توزیع نمره‌های پرسش‌شوندگان به توزیع نرمال نزدیک است (توزیع نرمال نمودار استاندارد در گزارشات آماری است که نشان از این موضوع دارد که نمرات بدست آمده از پرسشنامه‌ها نه مقدار بسیار کم و نه به مقدار بسیار زیاد تمایل دارد و تمام پرسش‌شوندگان در یک حد نمره را کسب نمودند و سطح پاسخ‌گویی آنها به هر کدام از سؤالات به میزان نزدیک بهم بوده و پاسخ‌ها تفاوت فاحش با هم ندارند). علاوه براین، با در نظر گرفتن نوع مقیاس اندازه‌گیری و نوع داده‌ها که به ترتیب فاصله‌ای و کمی هستند، می‌توان برای آزمون فرضیه‌های تحقیق از آزمون‌های پارامتری استفاده کرد. اطلاعات جدول شماره (۵) نشان می‌دهد که به ترتیب مؤلفه‌های حضور گیاهان و آب نما، نورپردازی مناسب، ایمنی عابری از وسایل نقلیه، وجود کاربری مختلف و قابلیت

که شاخص‌های گرایش مرکزی، پراکندگی و توزیع نمره‌های آزمودنی‌ها در پرسشنامه تصویرذهنی ارائه شده است و همچنین مقادیر آنها می‌توان نتیجه گرفت که توزیع نمره‌های آزمودنی‌ها به توزیع نرمال نزدیک است. براساس آنچه در نمودار ۳ مشاهده می‌شود، توزیع نمرات بین حداقل ۴ و حداکثر ۲۰ متغیر می‌باشد و چون تفاوت بین میانگین (۱۴/۷۲) و میانه توزیع (۱۶/۴۸) بسیار کم بوده و درجه کجی نیز ۱/۰۱- می‌باشد، پس توزیع نمرات به توزیع طبیعی نزدیک است.

۵. تجزیه و تحلیل داده‌ها

در این بخش با توجه به یافته‌های پژوهش که از نتایج پرسشنامه‌ها بدست آمده است به بررسی فرضیه‌های پژوهش

دسترسی فضا به وسایل نقلیه، بالاترین میانگین را دارند که خود نشان از این موضوع دارد که این عوامل نسبت به عوامل دیگر در ایجاد سرزندگی در فضا تاثیرگذارتر می‌باشند. با توجه به اطلاعات جدول شماره (۶) که شاخص‌های گرایش مرکزی، پراکندگی و توزیع نمره‌های آزمودنی‌ها در پرسشنامه سرزندگی ارائه شده است و همچنین مقادیر آنها می‌توان نتیجه گرفت که توزیع نمره‌های آزمودنی‌ها به توزیع نرمال نزدیک است.

براساس آنچه در نمودار شماره ۲ و جدول ۶ مشاهده می‌شود، توزیع نمرات بین حداقل ۱۷ و حداکثر ۵۵ متغیر می‌باشد و چون تفاوت بین میانگین (۴۲/۸۶) و میانه توزیع (۴۸/۵۷) بسیار کم بوده و درجه کجی نیز ۱/۰۹- می‌باشد، پس توزیع نمرات به توزیع طبیعی نزدیک است. با توجه به اطلاعات جدول شماره (۷)

جدول ۳: تحلیل موردی سرزندگی در خیابان سپهسالار (نگارندگان)

سیاست	راهبرد	هدف
	در کاربری‌ها تنوع عملکرد که جاذب گروه‌های مختلف اجتماعی می‌باشد و عدم قرارگیری کاربری در نقاط خاموش و غیر فعال قابل مشاهده می‌باشد.	سرزندگی تنوع در طول مسیر
	در فعالیت پرهیز از آرایش یکنواخت مبلمان شهری در طول مسیر و ایجاد فضاهایی برای مکت، نشستن و تماشا در مسیر پیاده راه قابل مشاهده است.	
	در کالبد وجود شاخص‌های کالبدی که یادآور خاطرات-جمعی است در پیاده راه مورد نظر قابل مشاهده است.	
	در داخل پیاده راه ارتباط متقابل بصری بین مسیر و بدنه قابل مشاهده است.	نفوذپذیری
	در ارتباط با بیرون قابلیت دسترسی از نقاط مختلف به پیاده‌راه، گردها و مسیرهای اصلی پیرامون در پیرامون پیاده راه قابل مشاهده است.	
	در مبلمان و عناصر الحاقی پرهیز از بکارگیری مبلمان صلب، جاگیر و غیرقابل جابجایی و احتراز از به هم ریختن یکدستی فضا توسط درختان و پوشش گیاهی در طول پیاده راه قابل شناسایی است.	در کالبد
	در کف پرهیز از بکارگیری مصالحی چون آسفالت و بتن در جا/ پرهیز از اختلاف سطح و شکستن و خرد کردن کف/ و عدم استفاده از باغچه‌ها و آب‌نماهای بزرگ در کف در طول پیاده راه قابل مشاهده می‌باشد.	
	در بدنه استقرار بناهای درشت دانه، فرسوده و صلب در همجواری مسیر که متأسفانه وحدت مسیر را بر هم زده است.	

ادامه جدول ۳: تحلیل موردی سرزندگی در خیابان سپهسالار (نگارندگان)

	<p>در عملکرد</p> <p>در زمان های متفاوت ایجاد قابلیت استفاده های متفاوت از مسیر در طول هفته و روزهای تعطیل تصویر گرفته شده مربوط به ایام تعطیلی می باشد.</p>
	<p>در مکان های متفاوت</p> <p>هماهنگ نمودن کارکردهای هر سکانس با حوزه های پیرامون در راستای وحدت همانطور که مشاهده می شود کل مسیر فروشگاههای کیف و کفش است.</p>
	<p>ایمنی برای پیاده</p> <p>ایمنی برای پیاده مقابل سواره</p> <p>جلوگیری از ورود خودرو و موتور سیکلت توسط موانع مختلف در طول مسیر قابل مشاهده است.</p>
	<p>در تقاطع</p> <p>به حداقل رساندن تقاطع پیاده و سواره همان طور که مشاهده می شود از ورود وسایل نقلیه به کل مسیر جلوگیری به عمل آمده است.</p>
	<p>امنیت پیاده در محیط</p> <p>به لحاظ کالبدی</p> <p>حذف موانع دید در عرصه مسیر و پرهیز از کنج های تاریک و مخفی در طول مسیر پیاده راه قابل شناسایی است.</p>
<p>عدم وجود فضایی مسکونی در بدنه مسیر پیاده راه</p>	<p>به لحاظ کاربری</p> <p>امکان وجود چند واحد مسکونی در طول محور</p>

می‌دهد که بین میانگین افرادی که از فضای شهری سرزنده استفاده می‌کنند و افرادی که از فضای شهری فاقد این ویژگی استفاده می‌کنند تفاوت معنی‌داری وجود دارد. به عبارتی چون t محاسبه شده $(4/5)$ با درجه آزادی 48 و سطح معناداری $0/05$ از t جدول $(1/96)$ بزرگتر است، پس فرض صفر رد می‌شود. همان‌گونه که در جدول مشاهده می‌شود، میانگین نمره افرادی که از فضای شهری سرزنده استفاده می‌کنند $(45/36)$ بیش از میانگین افرادی است که از فضای شهری فاقد سرزندگی استفاده می‌کنند $(29/75)$ و این نشان از این موضوع دارد که فرضیه با عنوان فضاهای شهری سرزنده و فضاهای شهری که فاقد سرزندگی هستند تفاوت وجود دارد مورد تأیید قرار گرفته است.

فرضیه ۳: به نظر می‌رسد وجود بعضی مؤلفه‌ها (مانند: خوانایی، به خاطر سپردن، بازشناسی، جهت‌یابی) در بین فضاهای شهری در ذهن استفاده‌کنندگان فضا تصویر ذهنی ایجاد می‌کنند و با فضاهای فاقد این ویژگی تفاوت زیادی وجود دارد.

به منظور مقایسه تفاوت میانگین نمره‌های تصویرذهنی استفاده‌کنندگان فضاهای شهری که در ذهن آنها تصویر ذهنی ایجاد می‌کنند و استفاده‌کنندگان از فضاهای فاقد این ویژگی از آزمون t برای گروه‌های مستقل استفاده شد و نتایج به شرح زیر

پرداخته شده است.
فرضیه ۱: بین میزان سرزندگی و تصویر ذهنی مطلوب شهروندان همبستگی وجود دارد.

به منظور بررسی رابطه بین سرزندگی و تصویر ذهنی مطلوب شهروندان از آزمون ضریب همبستگی پیرسون استفاده شد و نتایج به شرح زیر می‌باشد. همانطور که در جدول شماره (8) مشاهده می‌شود بین سرزندگی و تصویر ذهنی مطلوب شهروندان همبستگی معنی‌دار مثبتی وجود دارد (آزمون دو دامنه، $P < 0/05$ ، $r = 0/99$ ، $n = 50$). این مقدار همبستگی بزرگ و قابل توجهی است. همچنین ضریب تعیین محاسبه شده 98 درصد است که نشان دهنده آن است که 98 درصد واریانس متغیر تصویر ذهنی را می‌توان به وسیله متغیر سرزندگی تبیین کرد.

فرضیه ۲: به نظر می‌رسد بین فضاهای شهری با مؤلفه‌های سرزندگی و فضاهای شهری که فاقد مؤلفه‌های سرزندگی هستند تفاوت وجود دارد.

به منظور مقایسه تفاوت میانگین نمره‌های سرزندگی در فضاهای شهری سرزنده از نظر آزمودنی‌ها و فضاهای شهری که فاقد سرزندگی هستند از آزمون t برای گروه‌های مستقل استفاده شد و نتایج به شرح جدول شماره (9) می‌باشد. t محاسبه شده $(4/5)$ با درجه آزادی 48 و سطح معناداری $P < 0/05$ نشان

جدول ۴: هدف حضور آزمودنی‌ها در پیاده راه (نگارندگان)

نوع	خرید	گردش	دیدار	سایر
تعداد	47	3	0	0
درصد	94%	6%	0%	0%

جدول ۵: خلاصه شاخص‌های آماری مربوط به نمره‌های آزمودنی‌ها در مؤلفه‌های سنجش سرزندگی (نگارندگان)

شاخص‌ها	میانگین	میان	انحراف معیار	کجی	نما	حداقل نمره	حداکثر نمره
وجود کاربری مختلف	۴/۰۶	۴/۳۷	۰/۹۸	-۰/۹	۵	۲	۵
وجود فضاهایی برای اوقات فراغت	۳/۵	۴	۱/۳۷	-۱/۰۹	۵	۱	۵
وجود معرکه گیران و دستفروش	۳/۶۲	۳/۷۵	۱/۳۱	-۰/۲۹	۴	۱	۵
حضور گیاهان و آب نما	۴/۳۸	۴/۵۹	۰/۸	-۰/۷۷	۵	۲	۵
نورپردازی مناسب	۴/۱۸	۴/۴۵	۰/۸	-۱/۰۲	۵	۳	۵
قابلیت دسترسی فضا به وسایل نقلیه عمومی	۴	۴	۱/۰۵	۰	۴	۱	۵
ایجاد فضای نشستن	۳/۶	۳/۴	۱/۰۹	۰/۵۵	۳	۱	۵
متنوع نمودن زمانهای استفاده از فضا	۳/۸۶	۳/۵۷	۰/۹۷	-۰/۸۸	۳	۲	۵
ایمنی عارین از وسایل نقلیه	۴/۱۴	۴/۴۳	۱/۰۵	-۰/۸۲	۵	۲	۵
اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده	۳/۷۸	۴/۱۹	۱/۱۳	-۱/۰۷	۵	۱	۵
کف سازی مناسب	۳/۷۴	۳/۸۳	۱/۱	-۰/۲۳	۴	۱	۵

جدول شماره ۶: خلاصه شاخص‌های آماری مربوط به نمره‌های آزمودنی‌ها در پرسشنامه سرزندگی (نگارندگان)

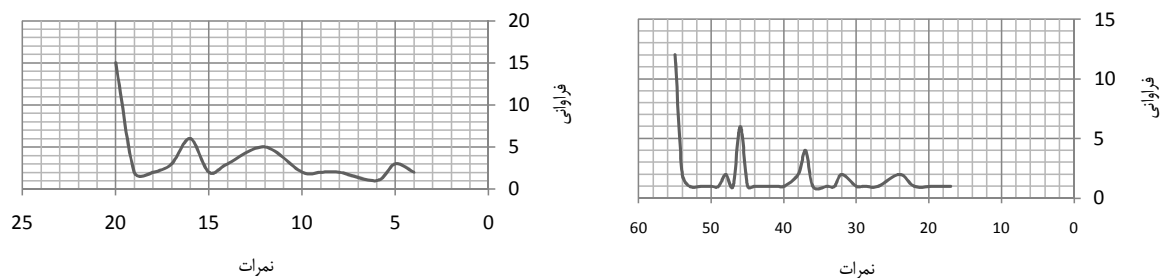
شاخص‌ها	میانگین	میان	انحراف معیار	کجی	نما	حداقل نمره	حداکثر نمره
سرزندگی	۴۲/۸۶	۴۸/۵۷	۱۱/۱۲	-۱/۰۹	۵۵	۱۷	۵۵

جدول شماره ۷: خلاصه شاخص‌های آماری مربوط به نمره‌های آزمودنی‌ها در پرسشنامه تصویرذهنی (نگارندگان)

شاخص‌ها	میانگین	میان	انحراف معیار	کجی	نما	حداقل نمره	حداکثر نمره
تصویرذهنی	۱۴/۷۲	۱۶/۴۸	۵/۲۱	-۱/۰۱	۲۰	۴	۲۰

استفاده می‌کنند (۸/۵) و این بدان معنا می‌باشد که فرضیه تحقیق با عنوان بین فضاهای شهری که در ذهن استفاده کنندگان فضا تصویر ذهنی ایجاد می‌کنند و فضا های فاقد این ویژگی تفاوت وجود دارد مورد تأیید قرار می‌گیرد.

می‌باشد. در جدول شماره (۱۰) t محاسبه شده (۵/۲۲) با درجه آزادی ۴۸ و سطح معناداری $P < 0.05$ نشان می‌دهد که بین میانگین استفاده کنندگان فضاهای شهری که در ذهنشان تصویر ذهنی ایجاد می‌کنند و استفاده کنندگان از فضاهای فاقد این ویژگی تفاوت معنی‌داری وجود دارد و این بدان معنا می‌باشد که فرضیه تحقیق مورد تأیید است. به عبارتی چون t محاسبه شده (۵/۲۲) با درجه آزادی ۴۸ و سطح معناداری ۰/۰۵ از t جدول (۱/۹۶) بزرگتر است، پس فرض صفر رد می‌شود. همان‌گونه که در جدول مشاهده می‌شود، میانگین نمره تصویرذهنی افرادی که از فضای شهری که تصویر ذهنی ایجاد می‌کند (۱۵/۹) بیش از میانگین افرادی است که از فضای شهری فاقد این ویژگی



نمودار ۲: هیستوگرام توزیع فراوانی نمره‌های سرزندگی (نگارندگان) نمودار ۳: هیستوگرام توزیع فراوانی نمره‌های تصویر ذهنی (نگارندگان)

جدول ۸: رابطه بین سرزندگی و تصویر ذهنی مطلوب شهروندان به روش ضریب همبستگی پیرسون (نگارندگان)

متغیرها	میانگین	انحراف معیار	ضریب همبستگی	ضریب تعیین
سرزندگی	۴۲/۸۶	۱۱/۱۲	۰/۹۹	۹۸/۰۱
تصویر ذهنی	۱۴/۷۲	۵/۲۱		

جدول ۹: مقایسه میانگین نمره‌های فضاهای شهری سرزنده و فضاهای شهری که فاقد سرزندگی هستند از نظر آزمودنی‌ها به روش آزمون t (نگارندگان)

گروه‌ها	N	میانگین	t محاسبه شده	درجه آزادی	سطح معناداری	انحراف معیار
افرادی که از امکانات فضای شهری استفاده می‌کنند	۴۲	۴۵/۳۶	۴/۵	۴۸	۰/۰۰۰	۹/۷۳
افرادی که از امکانات فضای شهری استفاده نمی‌کنند	۸	۲۹/۷۵				۸/۸۴

جدول ۱۰: مقایسه فضاهای شهری که در ذهن استفاده‌کنندگان فضا تصویر ذهنی ایجاد می‌کنند و فضاهای فاقد این ویژگی از نظر آزمودنی‌ها به روش آزمون t (نگارندگان)

گروه‌ها	N	میانگین	t محاسبه شده	درجه آزادی	سطح معناداری	انحراف معیار
استفادکنندگان از فضای شهری که تصویر ذهنی ایجاد می‌کند	۴۲	۱۵/۹	۵/۲۲	۴۸	۰/۰۰۰	۴/۶۳
استفادکنندگان از فضای شهری که تصویر ذهنی ایجاد نمی‌کند	۸	۸/۵				۳/۴۶

نتیجه‌گیری

اطلاعات بدست آمده در پژوهش نشان از آن دارد که حدود ۹۵ درصد از استفاده‌کنندگان پیاده راه خیابان سپهسالار با هدف خرید به این پیاده راه آمده و این ناشی از این موضوع است که این پیاده‌راه نقش یک خیابان تجاری را در شهر بازی می‌کند. علاوه بر این موارد ۱۱ گانه پژوهش شامل وجود کاربری مختلف، وجود فضاهای برای اوقات فراغت، وجود معرکه‌گیران و دستفروشان، حضور گیاهان و آب نما، نورپردازی مناسب نورپردازی مناسب، قابلیت دسترسی فضا به وسایل نقلیه عمومی، ایجاد فضای نشستن، متنوع نمودن زمان‌های استفاده از فضا، ایمنی عابرین از وسایل نقلیه، اختصاص دادن فضای خیابان به پیاده و کف‌سازی مناسب که به عنوان عوامل تأثیرگذار در استفاده از فضا در نظر گرفته شده بودند، در واقع همان عوامل ایجاد سرزندگی نیز می‌باشند که در همه موارد نشان از این موضوع دارد که با افزایش سطح این امکانات، سرزندگی در فضای شهری افزایش یافته و در نتیجه شهروندان میل و رغبت بیشتری جهت استفاده از این فضاها دارند. همچنین نتیجه نشان می‌دهد که به ترتیب مؤلفه‌های حضور گیاهان و آب نما، نورپردازی مناسب، ایمنی عابرین از وسایل نقلیه، وجود کاربری مختلف و قابلیت دسترسی فضا به وسایل نقلیه بالاترین میانگین را دارند. در ادامه نیز ضریب همبستگی بین سرزندگی و تصویر ذهنی ۹۹ درصد بود است و بنابراین در این مرحله با در نظر گرفتن نتایج حاصل شده مطالعه میدانی، می‌توان بیان داشت که سه فرضیه اصلی پژوهش مورد تأیید قرار گرفته و نشان از آن دارد که سرزندگی در تصویر ذهنی مردم تأثیر مثبت داشته و باعث افزایش میزان بهره‌گیری شهروندان از فضای شهری می‌شود. لذا در طراحی فضاهای شهری باید به ایجاد عوامل ایجاد سرزندگی توجه داشت تا مردم با میل و رغبت بیشتری ترغیب به استفاده از این فضاها شوند. در غیر این صورت این فضاها به فضاهای متروکه و غیر قابل استفاده تبدیل خواهند شد که نه تنها باعث از بین رفتن سرمایه‌گذاری‌های انجام شده می‌شود بلکه خود به ایجاد فضاهای ناکارآمد در شهر نیز کمک خواهد کرد.

منابع

- ادريسي، افسانه، شجاعی، مرجان (۱۳۹۱). بررسی عوامل مؤثر بر مشارکت اجتماعی ساکنین در تحقق طرح های توسعه شهری (نمونه موردی: پیاده راه سازی حوزه تاریخی شهر تهران منطقه ۱۲). *برنامه ریزی رفاه و توسعه اجتماعی*، (۱۳)، ۱۱۵-۱۵۸.
- ایزدی، سعید، نیکوخوی، مونا، سماواتی سحر (۱۳۹۱). بررسی نقش مؤلفه های کیفیت بخش قلمرو پیاده در سرزندگی و کارآمدی خیابان های شهری (مطالعه موردی: خیابان بوعلی سینا همدان). *فصلنامه جغرافیایی فضای گردشگری*، (۳)، ۱۰۳-۱۱۸.
- بحرینی، حسین (۱۳۸۲). فرایند طراحی شهری (چاپ اول). تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- پاکزاد، جهان شاه (۱۳۸۴). راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری.
- حبیبی، محسن (۱۳۸۰). مسیر پیاده گردشگری، *مجله هنرهای زیبا*، (۹)، ۴۳-۵۱.
- خستو، مریم، سعیدی رضوانی، نوید (۱۳۸۹). عوامل مؤثر بر سرزندگی فضاهای شهری، خلق یک فضای شهری سرزنده با تکیه بر مفهوم (مرکز خرید پیاده)، *هویت شهر*، (۶)، ۶۳-۷۴.
- رفیعیان، مجتبی، صدیقی، اسفندیار، پورمحمدی، مرضیه (۱۳۹۰). امکان سنجی ارتقاء کیفیت محیط از طریق پیاده راه سازی محورهای شهری مورد: محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم، *مطالعات و پژوهش های شهری منطقه ای*، (۱۱)۳، ۴۱-۵۶.
- روشنی، پریرسا، ایروانی، صبا (۱۳۹۲). بازشناسی فضاهای گمشده و امکان سنجی توسعه مردم وار آنها (نمونه موردی: پل دور شهر قم). معماری و شهرسازی و توسعه پایدار با محوریت از معماری بومی تا شهر پایدار، موسسه آموزش عالی خاوران، مشهد.
- صرافى، مظفر، محمدیان مصمم، حسن (۱۳۹۲). امکان سنجی پیاده راه سازی خیابان های مرکز شهر همدان، *آمایش محیط*، (۲۱)۶، ۱۱۱-۱۳۸.
- کاظمی، مصطفی، پور سمیرا، سعادت یار، فهیمه سادات، بیطرف، فاطمه (۱۳۹۰). تاثیر تصویر ذهنی گردشگران بر ارزش ادراک شده از شهرهای ساحلی دریای خزر با تاکید بر نقش واسط کیفیت عوامل ادراک شده، *پژوهش و برنامه ریزی شهری*، (۶)۲، ۱۹-۳۴.
- کاکاوند، الهام، براتی، ناصر، امین زاده، گوهرریزی، بهرام (۱۳۹۲). سنجش تطبیقی تصویر ذهنی شهروند و شهرساز به مفهوم کیفیت محیط شهری (مطالعه موردی: بافت فرسوده شهر قزوین)، *باغ نظر*، (۲۵)۱۰، ۱۰۱-۱۱۲.
- کاشانی جو، خشایار (۱۳۸۸). پیاده راه ها از مبانی طراحی تا ویژگیهای کارکردی، (چاپ اول)، انتشارات آذرخش.
- لینچ، کوین (۱۳۸۳). *سیمای شهر (منوچهر مزینی، مترجم)*، (چاپ دوم)، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- Cowan, Robert, (2005). "The Dictionary of urbanism", street wise press.
- Landry, Charles, (2000). "Urban vitality : New Source of Urban Competitiveness", Prince Clause Fund Journal ARCWIS issue 'urban/urban hrrroes'.