

ارزیابی تأثیر عناصر کالبدی معماری بر ارتقای سرزندگی شهروندان در معابر شهری، مورد مطالعاتی: خیابان عفیف آباد در شهر شیراز*

علی مصلی نژاد** - خسرو موحد*** - هادی کشمیری***

تاریخ دریافت: ۹۵/۰۸/۰۱

تاریخ پذیرش نهایی: ۹۵/۱۲/۰۲

چکیده

در این پژوهش تلاش بر این است که با توجه به اهمیت عناصر و مؤلفه‌های معماری و نقش آن‌ها در ارتقاء کیفیت فضاهای شهری به‌ویژه معابر شهری در قالب مفهومی تحت عنوان سرزندگی بتوان ارتباط مؤثری میان عناصر کالبدی معماری و سرزندگی شهروندان به‌دست آورد. هدف این پژوهش بررسی و شناخت مهم‌ترین مؤلفه‌های کالبدی معماری در معابر شهری و تأثیر آن‌ها بر سرزندگی شهروندان است. مقاله حاضر ضمن شناسایی عوامل مؤثر بر ارتقاء سرزندگی، رابطه همبستگی بین این مؤلفه‌ها را با زیرعامل‌های عناصر کالبدی معماری معابر شهری در قالب یک مدل تحلیلی ترسیم می‌کند. روش مورد استفاده در این پژوهش، پیمایشی بوده و با عنایت به نامشخص بودن تعداد دقیق جامعه آماری از روش نمونه‌گیری غیراحتمالی هدفمند در این پژوهش استفاده شده است. نتایج این پژوهش بیانگر آن است که عوامل روانی-اجتماعی با میزان ۰,۷۴۹ در مقایسه با عوامل کالبدی-فضایی به میزان ۰,۵۴۷، عوامل محیطی به میزان ۰,۳۱۲ و تسهیلات رفاهی و خدماتی به میزان ۰,۵۱۴ در خیابان عفیف آباد شیراز بیشترین تأثیر را در ارتقاء سرزندگی شهروندان دارد. همچنین براساس نتایج پژوهش مشخص شد که توجه به نوع مصالح و رنگ نمای ساختمان‌ها، وجود پارکینگ مناسب برای مراجعین، هماهنگی و تناسب بصری ساختمان‌های مجاور معبر، وجود فضاهای سبز و ورزشی و تفریحی و همچنین توجه به وجود کاربری‌های خدماتی در عصر و شب، مهم‌ترین نکات کلیدی هستند که در جهت ارتقاء سرزندگی شهروندان در معابر شهری باید مدنظر معماران و طراحان شهری قرار گیرند.

واژگان کلیدی: عناصر کالبدی معماری، سرزندگی، معابر شهری، خیابان عفیف آباد.

* این مقاله برگرفته از بخشی از رساله دکتری نویسنده اول با عنوان «بازخوانی معیارهای سرزندگی در معماری معابر شیراز» با راهنمایی نویسنده دوم و مشاوره نویسنده سوم در گروه معماری دانشکده هنر و معماری دانشگاه آزاد اسلامی واحد شیراز می‌باشد.

** دانشجوی دکتری معماری، گروه معماری، دانشکده هنر و معماری، واحد شیراز، دانشگاه آزاد اسلامی، شیراز، ایران.

*** دانشیار معماری، گروه معماری، دانشکده هنر و معماری، واحد شیراز، دانشگاه آزاد اسلامی، شیراز، ایران (نویسنده مسئول).

مقدمه

فضاهای شهری و به‌طور خاص معابر شهری از گذشته تا جامعه مدرن امروز، یکی از مکان‌های بالقوه حضور اجتماعی شهروندان بوده که برای ادامه حیات به سرزندگی، نشاط و آسایش مخاطبین خود نیازمند است. نقش فضاهای شهری که محل تعاملات اجتماعی شهروندان است در شهرهای ما کمتر مورد توجه قرار گرفته است. عدم هماهنگی فضاهای باز شهری موجود با شرایط فعلی یا تغییر کاربری فضاهای باز به کاربری‌های دیگر باعث کم‌رنگ شدن نقش این فضاها شده است (Falahat & Kalami, 2008). شرایط حاکم بر نحوه زندگی امروزی، شیوه جدیدی را رقم می‌زند که پیاده‌روی در آن کمتر مورد استفاده قرار می‌گیرد. به‌طور مثال خرید کردن و حتی تماشای مغازه‌ها در یک معبر شهری یکی از فعالیت‌های جذاب و پرمخاطب شهری است. فضاهای شهری، عرصه‌ای را برای وقوع رویدادهای اجتماعی، سیاسی، ایجاد خاطره و بیان احساسات جمعی به‌وجود می‌آورند. حضور و حرکت پیاده در فضای شهری امروز با وارد شدن اتومبیل کم‌رنگ شده و کاهش حس سرزندگی را موجب شده است (Khashto & Saedi Rezvani, 2010). در این میان معبر شهری، از مهم‌ترین عناصر شهری محسوب می‌شود که به‌واسطه عناصر کالبدی معماری می‌تواند مردم را به حضور در شهر ترغیب نماید. تحقیقات بسیاری در جهت ارتقای سرزندگی صورت پذیرفته است. در این مقالات کمتر به تأثیر عناصر کالبدی معماری و اولویت‌بندی این عناصر و مؤلفه‌ها در راستای ارتقای سرزندگی شهروندان در معابر شهری پرداخته شده است. واضح است که لازمه سرزندگی معابر شهری، حضور مردم است؛ اما امروزه به معبر شهری و فضای پیاده آن به‌عنوان یک فضا برای گذراندن اوقات فراغت توجه نمی‌شود؛ به‌گونه‌ای که گذراندن وقت در معابر و خیابان‌ها حتی به‌عنوان امری مذموم برای جوانان در بین خانواده‌ها تلقی می‌شود. بدیهی است با حضور فعال شهروندان و به‌تبع آن ارتقاء سرزندگی، این امر محقق خواهد شد و می‌توان با شناسایی و اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر سرزندگی معابر شهری به‌ویژه عناصر کالبدی معماری به احیاء و باززنده‌سازی معابر شهری دست یافت. پیاده‌پذیر بودن بازتاب دریافت کیفیت مکان توسط عناصر معماری برای شهروندان است و همچنین رفتار مردم پیاده، معیاری است که به کمک آن می‌شود کیفیت عناصر معماری در معابر شهری را بررسی و ارزیابی نمود. تبیین عناصر معماری که در پیاده‌پذیری و حضور شهروندان در فضاهای شهری و ارتقاء ویژگی‌های کیفی مکان تأثیرگذار هستند، می‌تواند پایه‌ای برای ارتقاء سرزندگی شهروندان متأثر از عناصر کالبدی معماری، در فضاهای شهری به‌ویژه معابر شهری محسوب شود. هدف از این پژوهش ارزیابی دیدگاه مخاطبین به‌منظور شناسایی عوامل مؤثر معماری بر سرزندگی فضاهای شهری با محوریت معابر شهری می‌باشد. به‌نظر می‌رسد عناصر کالبدی معماری در افزایش حضور و در نتیجه ارتقاء سرزندگی شهروندان در معابر شهری تأثیرگذارند. در این راستا این پرسش مطرح می‌شود: کدام مؤلفه کالبدی معماری بر ایجاد و ارتقاء هر چه بیشتر سرزندگی در معابر شهری تأثیر و نقش به‌سزایی را ایفاء می‌کند؟

۱. روش تحقیق و جمع‌آوری اطلاعات

در این پژوهش برای ارزیابی تأثیر عناصر کالبدی معماری بر سرزندگی شهروندان در معابر شهری، نخست ابعاد و جنبه‌های مختلف عناصر تأثیرگذار معماری در فضای شهری رده‌بندی شده است؛ سپس آرا اندیشمندان درباره انگاره‌های سرزندگی فضاهای شهری در این رده‌بندی منظور شده است. با واکاوی این آراء، بن‌مایه‌های سرزندگی در آن‌ها روشن شده و در رده مربوط قرار گرفته است. پس از آن با روش کتابخانه‌ای به بررسی و شناخت مؤلفه‌های عناصر کالبدی معماری که موجب سرزندگی در معابر شهری می‌شوند پرداخته شده است. سپس برای شناخت دیدگاه مردم اعم از کسبه، ساکنین و عابران رهگذر، از ابزار پرسش‌نامه با ۴۳ گویه مرتبط با مؤلفه‌های سرزندگی استفاده شده است. روش مورد استفاده در این پژوهش، پیمایشی بوده و با عنایت به نامشخص بودن تعداد دقیق جامعه آماری از روش نمونه‌گیری غیراحتمالی هدفمند در این پژوهش استفاده شد. حجم نمونه براساس فرمول کوکران ۳۸۴ نفر تعیین شد و به‌منظور افزایش دقت داده‌ها، تعداد ۴۰۰ پرسش‌نامه به‌صورت حضوری در این خیابان توزیع شد. در این پژوهش برای تدوین چارچوب نظری با استفاده از روش اسنادی، ادبیات و مبانی نظری موضوع بیان شده است. علاوه بر مشاهده مستقیم و تحلیل کیفی فضای شهری مورد مطالعه و بررسی چگونگی رفتارهای شکل‌گرفته در فضا، به تحلیل کمی شاخص‌ها با استفاده از ابزار پرسش‌نامه محقق ساخته براساس حجم نمونه با توضیحات فوق و تبدیل یافته‌های کیفی به مؤلفه‌های کمی از طریق نرم‌افزار SPSS نسخه ۲۴ پرداخته شده است.

۲. پیشینه تحقیق

جیکوبز^۱ چهار شرط مهم برای ایجاد تنوع در معابر و فضاهای شهری برای رسیدن به سرزندگی را این‌گونه بیان می‌کند: (۱) محدوده مورد نظر ترجیحاً بیش از دو کارکرد اصلی داشته باشد. (۲) اکثر بلوک‌ها کوتاه باشند. (۳) محدوده تلفیقی از ساختمان‌هایی با سن و وضعیت متفاوت باشد. (۴) تراکم و فشردگی کافی مردم بدون در نظر گرفتن علت حضورشان وجود داشته باشد. وی در اولین شرط بر تنوع کاربری، در شرط دوم و سوم بر تنوع کالبدی و در شرط چهارم بر تنوع فعالیت‌ها

تأکید دارد. به اعتقاد او تنوع، سرزندگی را به دنبال خواهد داشت (Jacobs, 2007). نتایج یک تحقیق دیگر در این رابطه نشان می‌دهد که به‌منظور ایجاد فضایی سرزنده لازم است فعالیت‌های جذب‌کننده از جمله فضاهایی برای نقاشی دیواری، اسکیت و موسیقی، تئاتر خیابانی، ورزش، بازی کودکان، فضاهایی چندمنظوره برای برگزاری مراسم باستانی و مذهبی، کیوسک‌های روزنامه‌فروشی و اطلاع‌رسانی، مراکز شبانه‌روزی دستگاه‌های خودپرداز و سرویس‌های بهداشتی پیش‌بینی شود؛ به علاوه ارتقاء کیفیات زیبایی‌شناسانه فضا از جمله اصلاح کف و جداره‌ها، ساخت آب‌نما و کاشت گیاهان به‌منظور تلطیف هوا، ایجاد گزینه‌های متنوع نشستن و همچنین نورپردازی در شب پیشنهاد شده است (Khasto & Saedi Rezvani, 2010). در تحقیق دیگری نیز با تمرکز بر روی مناطق تاریخی شهر کوالالمپور، مؤلفه‌هایی چون کیفیت کف‌سازی، فضای نشستن، سایه‌بان‌ها، نورپردازی، تابلوها و علائم، فضای سبز، مجسمه و آب‌نما، هماهنگی بین نما و شکل ساختمان‌ها، امکانات موردنیاز معلولین و افراد ناتوان جسمی و حرکتی، فضای پارکینگ، دسترسی، نظافت و نگهداری فضای معبر و حمل‌ونقل و دسترسی، بیشترین تأثیر را در ارتقاء سرزندگی معابر داشته‌اند (Mohammadi et al., 2015). پژوهش دیگری در این حوزه نشان می‌دهد که به‌واسطه انجام دادن فعالیت‌های جدید و متناسب با معنا و تاریخ خیابان ولیعصر در تهران، به تدریج حس تعلق افراد نسبت به فضا زیاد شده و به حس مکان تبدیل می‌شود و در نتیجه تداوم و سرزندگی خیابان و فضای شهری تضمین می‌شود (Mortazi Mehrbani et al., 2017).

۳. مبانی نظری تحقیق

نظریه‌های متعددی در حوزه تحلیل فضاهای شهری از سوی نظریه‌پردازان و صاحب‌نظران در حوزه معماری و طراحی شهری مطرح شده که هر یک به بخشی از جنبه‌های مختلف فضاهای شهری و به‌طور خاص معابر شهری پرداخته‌اند. البته این کاربری‌ها هستند که فعالیت‌ها را پدید می‌آورند و با وجود کاربری‌های متفاوت، طبیعتاً تنوع فعالیت‌ها نیز بالا رفته و در نتیجه، تنوع مراجعین در ساعات مختلف روز افزایش می‌یابد. بنابراین یکی از الزامات سرزندگی معابر، وجود کاربری‌های متنوع است ولی تنوع تنها یکی از شروط سرزندگی و پویایی یک فضا بوده و مؤلفه‌های مهم دیگری نیز وجود دارند که در ایجاد فضای شهری سرزنده مؤثر هستند. پامیر^۲ در خصوص عوامل موثر بر سرزندگی و موفقیت یک مکان عمومی می‌گوید:

جایگاه یک فضای عمومی موفق باید به‌گونه‌ای باشد که پذیرای جمع زیادی از مردم باشد؛ همچنین در مجاورت مراکز خرده‌فروشی باشد تا بتواند جاذب و ایجادکننده حضور افراد پیاده شد. ابعاد یک فضای عمومی موفق باید ظرفیت تفریحات جمعی و رویدادهای اجتماعی را داشته باشد؛ اما این ابعاد نباید آن‌قدر بزرگ باشد که محصوریت فضا خدشه‌دار شود. ایجاد یک فضای سرزنده و دوستدار مردم زمانی امکان‌پذیر است که در مجاورت و نزدیکی آن مغازه‌های خرده‌فروشی، رستوران‌ها و کافه‌ها وجود داشته باشد (Paumier, 2007, pp. 69-73). از نظر وی یکی از راه‌های کسب موفقیت در فضاهای شهری، ایجاد فعالیت‌های تجاری به‌ویژه خدمات خوراکی است. طراحی یک مکان باید ظرفیت فضا را برای جذب و مطابقت فعالیت‌ها افزایش دهد. در این رابطه به مواردی نظیر نشیمن‌گاه مناسب، کاربری منعطف، راحتی، سازگاری و کیفیت بالا در عین سادگی اشاره می‌کند (Khasto & Saedi Rezvani, 2010). گلکار نیز در پژوهشی که در رابطه با سرزندگی شهر انجام داده است سرزندگی شهری را معادل واژه livability یا liveliness دانسته و آن را به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری تعریف می‌نماید (Golkar, 2007).

۳-۱- سرزندگی

برای مفهوم سرزندگی، معادل‌های گوناگونی در غرب وجود دارد که از آن‌ها می‌توان به Vitality, Viability, Liveness و Liveliness اشاره نمود که البته به‌جز Vitality، سایر لغت‌ها بیشتر به مفهوم زیست‌پذیری و قابلیت زندگی نزدیک هستند. در لغت‌نامه شهرسازی کوان^۳، سرزندگی و زیست‌پذیری در کنار هم آمده و این‌گونه معنی شده است: "vitality and viability" (Cowan, 2005, p. 442). سرزندگی شهر بازتاب سطح شلوغی آن در اوقات مختلف روز و در بخش‌های مختلف است؛ در صورتی که زیست‌پذیری، میزبانی برای سنجش ظرفیت آن به‌منظور جذب سرمایه برای بقاء، بهبود و تطابق نیازهای متغیر است. با عنایت به تعاریف ارائه شده در رابطه با فعالیت و سرزندگی، یک فضای شهری سرزنده عبارت است از یک فضای شهری که در آن حضور تعداد قابل‌توجهی از افراد و تنوع آن‌ها به لحاظ سن و جنس در گستره زمانی وسیعی از روز که فعالیت‌های آن‌ها عموماً به شکل انتخابی اجتماعی بروز می‌کند، به چشم می‌خورد (Khasto & Saedi Rezvani, 2010).

۳-۲- سرزندگی شهری و حضور مردم

یکی از مؤلفه‌های مهم در طراحی معابر شهری سرزندگی و نشاط آن می‌باشد. حیات و زندگی فرد در میان جمع بودن است و آنچه به یک فضا زندگی می‌بخشد مردم و حضور فعال و پرشور و نشاط آن‌ها در فضا است (Pakzad, 2003, p. 98).

فضای اجتماعی شهر، تأثیر مثبت و معناداری بر گذران اوقات فراغت جوانان دارد (Zahed Zahedani & Azizi, 2012). پیاده‌راه‌ها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی‌شان می‌باشند. در آنجا شهروندان در یک رابطه تعاملی با یکدیگر، با هم بودن را آموخته و در جهت ارتقاء حیات جمعی می‌کوشند؛ لذا سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی فضاهای شهری به‌ویژه معابر شهری است. دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی معابر شهری می‌شوند تنوع و نفوذپذیری این فضاهاست (Pakzad, 2003, p. 282). محیط کالبدی مناسب خودبه‌خود به ایجاد سرزندگی می‌انجامد (Pakzad, 2003).

توجه به معیارهای اجتماع پذیری در حین برنامه‌ریزی و طراحی فضاها موجب می‌شود آن‌ها در کنار یکدیگر و در مقیاس‌های مختلف به حیات خود ادامه دهند (Shojaee & Partovi, 2015). برای دست یافتن به شهری زنده و یا سرزندگی در محیط شهر، باید مکان‌ها و موقعیت‌هایی برای ایجاد تجربه‌های دوست‌داشتنی فراهم آورد (Lennard & Lennard, 1998). تنوع فعالیت‌هایی که در یک مکان در ۲۴ ساعت در روز رخ می‌دهد، شاخصی از سرزندگی مکان است (Chapman, 2007). اساساً هیچ فضای کالبدی‌ای از نظر مردم درست به نظر نمی‌رسد مگر آن‌که با فضای جامعه که با فعالیت‌ها و گروه‌های انسانی تعریف می‌شود قابل انطباق باشد (Alexander, 1977).

در واقع موفق بودن فضای شهری، امروزه با توجه به اندازه‌گیری تعداد زنان و مردان استفاده‌کننده و تنوع ویژگی‌های افرادی که در این فضاها فعالیت می‌کنند، ارزیابی و بررسی می‌شود (Haji Ahmadi Hamedani et al., 2015). فضایی می‌تواند امکان استفاده‌کنندگان را فراهم کند که از یکسو گزینه‌های متنوعی را برای فعالیت استفاده‌کنندگان عرضه کند و از سوی دیگر قابلیت انطباق با نیازهای گروه‌های مختلف استفاده‌کننده را داشته باشد (Behzadfar & Mahmoodi, 2009). خیابان شهری به‌عنوان مهم‌ترین مکان زندگی جمعی شهروندان بیش از هر چیزی باید سرزنده باشد. ایجاد تنوع در عین سازگاری عملکردهای یک خیابان شهری یک گام اساسی در جهت سرزنده‌تر نمودن آن است. ایجاد تنوع در کاربری‌های همجوار خیابان شهری به‌نحوی که در ساعات متفاوتی ارائه خدمات نمایند و آغاز و پایان کار همه آن‌ها هم‌زمان نباشد، موجب می‌شود که در زمان‌های متفاوت در طول شبانه روز نقاط فعال و روشنی را در خیابان داشته باشیم. همچنین اختلاط اقشار مختلف شهروندان در این فضا عامل بسیار مهمی در جهت هرچه سرزنده‌تر نمودن این خیابان‌ها است. خیابان باید برای تمامی گروه‌های مردمی اعم از سالمندان، کودکان و زنان و ناتوانان جسمی نیز قابل استفاده باشد. در بین این گروه‌های اجتماعی جوانان از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند، چرا که آنان حضور ملموسی در فضاهای عمومی شهر دارند و حیات اجتماعی شهر نیز از حضور آنان تأثیر می‌پذیرد (Alikhah & Shadmnfaat, 2017). احساس امنیت اجتماعی از مؤلفه‌های سرزندگی فضاهای عمومی محسوب می‌شود؛ فقدان احساس امنیت زنان در فضاهای باز عمومی شهرها بالاخص محله‌های مسکونی منجر به کاهش سرزندگی در این مکان‌ها می‌شود (Akbari & Pak Bonyan, 2012).

باید حتی‌الامکان از استقرار کاربری‌های غیرفعال و درشت‌دانه مانند ساختمان‌های اداری که صرفاً در ساعات کار اداری فعال‌اند در حاشیه خیابان‌های شهری اجتناب شود. استقرار کاربری‌های مرتبط با اوقات فراغت در سرزنده نمودن خیابان شهری بسیار کاراست. کاربری‌هایی از قبیل رستوران‌ها، کافه‌ها، انواع اغذیه‌فروشی‌ها، سینما، تئاتر، بازی‌های کامپیوتری برای کودکان و غیره از این دست می‌باشند (Pakzad, 2003). تعاملات و واکنش‌های اجتماعی وقتی که شرایط محیطی نامناسب باشد انجام نمی‌گیرد و در صورت وجود شرایط مطلوب، رونق می‌یابد (Lotfi et al., 2014). لینچ، سرزندگی را یکی از هفت محور اصلی کیفیت یک شهر می‌داند. این هفت محور اصلی عبارت‌اند از: سرزندگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار، کارایی و عدالت. وی سرزندگی را این‌گونه تعریف می‌کند: «سرزندگی، یعنی این‌که تا چه اندازه شکل شهر حامی عملکردهای حیاتی و نیازهای بیولوژیکی بوده و از همه مهم‌تر چگونه بقاء همه موجودات را ممکن می‌سازد» (Lynch, 1997, p. 154).

جیکوبز مدعی بود که شهرهای سالم و با نشاط، شهرهایی ارگانیک، خودجوش و خوش‌اقبال‌اند. آن‌ها بر پایه پویایی و تنوع اقتصادی و انسانی، معماری، جمعیت‌های متراکم و اختلاط کاربری‌ها می‌بالند. او پویایی و احساس زنده بودن شهر را درگرو مراکز شهری پیچیده، متراکم و پرازدحام می‌داند و به آثار مثبت اقتصادی - اجتماعی و روانی - عاطفی این‌گونه مراکز اشاره می‌کند (Habibi & Behnamifard, 2015, pp. 139-155). از نظر کریر نیز یکی از عوامل مؤثر در سرزندگی فضاهای شهری ورودی‌های ساختمان‌های مجاور این‌گونه فضاهاست که بهتر است به داخل خیابان یا میدان باز شود تا فضای شهری از فعالیت حیاتی خود محروم نشود. همچنین باید کاربری‌هایی در اطراف میدان و فضاهای شهری ایجاد کرد که عملکرد شبانه‌روزی داشته باشند. او علاوه بر توجه به حرکت پیاده در سطح شهر به سلسله مراتبی از توزیع کاربری‌ها در سطح شهر معتقد است. این الگو می‌تواند شامل سرزندگی فضای شهری و جلوگیری از اتلاف هزینه‌های زیاد جهت حمل‌ونقل گسترده باشد (Habibi & Behnamifard, 2015, pp. 139-155). وجود فضاهای سبز طراحی شده به همراه آبنما و مبلمان شهری، شرایط حضورپذیری شهروندان را فراهم آورده و در عین حال امکان رها شدن از ترافیک شدید خودروها در پیرامون فضای شهری تا حد زیادی میسر می‌شود (Feyzi & Asadpour, 2013).

۳-۳- معابر و خیابان‌های شهری

از آنجا که خیابان‌های شهری مکان‌هایی پر جنب و جوش با تعاملات اجتماعی زیاد هستند، خیابان به‌مثابه فضای شهری و عنصری اساسی از ساخت فضایی شهر است (Tavasoli & Bonyadi, 1992). از دید عملکردگرایان، خیابان فضایی ارتباطی است که جهت‌دهنده، تقویت‌کننده و تقویت‌کننده ساختار شهر است. جیکوبز درباره اهمیت خیابان چنین می‌گوید: «فکر کردن به شهر یعنی به تصویر درآوردن خیابان‌های آن» (Jacobs, 1961). احتمالاً مفهوم خیابان برای نخستین بار توسط ویتروویوس معمار روم باستان به‌کار گرفته شده است. در فرهنگ‌های مختلف و در طی زمان‌های متفاوت تغییراتی داشته و شکل کارکردی و کالبدی آن تفاوت‌هایی داشته است. خیابان تنها کالبدی برای استفاده عموم نیست، بلکه تجلی حیات در جامعه شهری است (Aminzadeh & Daeinejad, 2002). در واقع خیابان ویژه اشخاصی است که قبلاً به مقصد رسیده‌اند. خیابان‌ها از مهم‌ترین فضاهای عمومی هستند، چراکه از دیرباز خیابان‌ها برای دیدار، مراد، گذراندن اوقات فراغت، دادوستد و همچنین تردد مورد استفاده مردم قرار می‌گرفته است (Moeini, 2011).

به‌طور کلی خیابان‌های شهری به‌عنوان بسترهای جریان ساز در بازتاب شیوه‌های معیشت ساکنین یک شهر، فضاهایی را تصویر می‌کنند که به‌صورت روزمره بیشترین حیات جمعی را در خود، جای می‌دهند. بر این مبنا دیگر نمی‌توان آن‌ها را معبر یعنی محل عبور لقب داد (Pakzad, 2003). خیابان‌های شهری همواره به‌منزله کلیدی‌ترین و مؤثرترین فضاهای عمومی شهری محسوب می‌شوند که اکثر فعالیت‌های روزمره، خاطرات، تجربه‌ها، عواطف و احساسات در این فضاها شکل می‌گیرند و نقش به‌سزایی در شکل‌گیری شخصیت اجتماعی انسان ایفا می‌کنند (Golkar, 2007). محصوریت معبر و نوع و کیفیت کالبد آن باید متناسب با حضور پیاده و دارای مقیاس انسانی باشد (Behzadfar, 2009). بنابراین، سنجش مطلوبیت و عدم مطلوبیت کیفیت آن و بررسی عوامل و معیارهای دخیل در بالا و پایین رفتن میزان کیفیت آن از اقدامات رایج و غالبی است که طراحان و برنامه‌ریزان شهری در راستای ایجاد و رسیدن به یک خیابان شهری مناسب و مطلوب انجام می‌دهند (Atashinbar, 2009). بر اساس مبانی نظری بیان شده و تحقیقات پیشین، در جدول ۱ به عناصر کالبدی مؤثر بر سرزندگی اشاره شده که در این تحقیق مورد استفاده قرار گرفته است.

جدول ۱: مؤلفه‌های سرزندگی و با توجه به مبانی نظری پژوهش

سرزندگی
تنوع رنگ در ساختمان‌های مشرف به خیابان
استقرار واحدهای تجاری کوچک متنوع به‌جای واحدهای تجاری بزرگ
وجود صندلی برای نشستن
قرارگیری میز و صندلی کافه‌ها و رستوران‌ها در طول شبانه‌روز در پیاده‌رو
وجود فضاهای سبز و ورزشی و تفریحی
وجود آب‌نما و یا حوض آب در پیاده‌رو
فرم و قرارگیری آب‌نما یا حوض
قرارگیری و فرم باغچه‌ها
رنگ و جنس کف‌سازی
وجود کاربری‌هایی مثل آب‌میوه‌فروشی‌ها، غذاهای فوری و رستوران‌ها
حضور دست‌فروشان
برقراری بازارهای موقت و حضور فروشندگان خیابانی در مکان‌های مشخص
پاکیزگی
بوی بد در محدوده
روشنایی محدوده
نورپردازی پیاده‌روها و بدنه ساختمان‌ها در طول شب
کیفیت مناسب مکان‌های نشستن و استراحت در پیاده‌رو
وجود خدمات شهری مانند کیوسک تلفن شهری و مراکز خدمات بانکی

امکان تفریح و شادی برای کودکان
تنوع کاربری‌های تجاری و خدماتی
وجود کاربری‌های خدماتی مثل دستگاه‌های عابر بانک، کیوسک‌های مطبوعاتی، سرویس‌های بهداشتی عمومی و غیره
وجود فعالیت‌های خدماتی و رفاهی در عصر و شب
حضور گروه‌های فعال فرهنگی مثل گروه‌های موسیقی، تئاتر و نمایش‌های خیابانی
دسترسی به وسایل حمل‌ونقل عمومی
هماهنگی شکل و نماهای ساختمان‌ها
هماهنگی و تناسب مصالح و رنگ‌های به‌کار برده شده در نماها
وجود پارکینگ و پیدا کردن جای پارک
ایجاد مسیر دوچرخه‌سواری

۴. مشاهده مستقیم

خیابان عقیف‌آباد، محوری به طول ۹۵۰ متر دارای عرض میانگین ۱۰ متر در هر طرف پیاده‌رو و ۱۳ متر فضای سواره است که این محدوده از تقاطع خیابان قصرالدشت تا جلوخان باغ عقیف‌آباد امتداد دارد. خیابان عقیف‌آباد در شهر شیراز جزء یکی از معابر پر جنب‌وجوش شهری است که به لحاظ جذابیت خرید دارای بافت تجاری بسیار قوی می‌باشد. همچنین خیابان عقیف‌آباد دارای حجم زیادی از فعالیت‌های متنوع بوده و به‌تبع آن مخاطبین فراوانی دارد. محور پیاده در هر طرف معبر در بخش‌های مختلف عرضی میانگین بین ۵ تا ۱۰ متر دارد. این حضور در روزهای پایانی هفته و روزهای تعطیل به‌ویژه ایام پایانی سال به اوج خود می‌رسد. هدف از این اقدام ثبت چگونگی استفاده و یا عدم استفاده از مکان است و به‌منظور تعیین اصلاحات مناسب برای مکان موردنظر از جمله بازطراحی مجدد فضاهای شهری مخصوص عابر پیاده، بازطراحی مجدد مسیرهای عابر پیاده و یا برنامه‌ریزی مجدد برای کاربری‌ها بسیار مفید است (Dryskle, 2008). عمده نقش حمل‌ونقل عمومی در این محدوده بر عهده خطوط اتوبوسرانی است. بهره‌برداری از ایستگاه مترو شهید آوینی (شکل ۱) تأثیر قابل ملاحظه‌ای در ترغیب شهروندان به تجربه پیاده‌روی حدفاصل ایستگاه مترو تا باغ عقیف‌آباد از مسیر خیابان عقیف‌آباد داشته است.

شکل ۱: موقعیت خیابان عقیف‌آباد، باغ عقیف‌آباد و ایستگاه مترو شهید آوینی



معبر عقیف‌آباد از جمله خیابان‌هایی است که در سطح شهر عملکرد تجاری تفریحی دارد. این موضوع موجب استقبال شهروندان از محور عقیف‌آباد شده است.

۴-۱-۱-۴ نظام عملکردی

۴-۱-۱-۱-۴ نقاط قوت

۱) وجود کاربری‌های متنوع تجاری در خیابان‌های قصرالدشت و عقیف‌آباد؛ ۲) وجود کاربری‌های فرهنگی، درمانی، آموزشی در خیابان عقیف‌آباد؛ ۳) وجود کاربری‌های شبانه‌روزی در خیابان عقیف‌آباد مانند داروخانه و فعال بودن غالب جداره‌های تجاری در شب (شکل ۲)؛ ۴) وجود باغ عقیف‌آباد در انتهای محور عقیف‌آباد.

۴-۱-۲-۴ نقاط ضعف

۱) عدم وجود فضاهای مکث به میزان کافی در طول محور؛ ۲) وجود ناهماهنگی در مبلمان و تسهیلات شهری؛ ۳) عدم تعریف فضای مناسب شهری در برخی از نقاط خیابان عقیف‌آباد از جمله مقابل مجتمع تجاری ستاره فارس و حافظ.

شکل ۲: میزان فعال بودن جداره‌ها در ساعات پایانی شب

■ جداره‌های فعال تا ساعات پایانی شب



در بررسی پژوهشگران، خیابان عقیف‌آباد با دارا بودن ویژگی‌های زیر نمونه مطالعاتی موفق و مناسبی برای این پژوهش تشخیص داده شد: (۱) فعال بودن و حجم بالای فعالیت‌های این خیابان (شکل ۳؛ ۲) تراکم فعالیت‌های تجاری؛ (۳) یکی از سرزنده‌ترین خیابان‌های شهر (شکل ۴؛ ۴) پوشش گیاهی مناسب در بر خیابان؛ (۵) قرارگیری باغ تاریخی عقیف‌آباد در انتهای کریدور بصری خیابان به‌عنوان یک مقصد گردشگری؛ (۶) غالب بودن نقش عملکردی بر نقش دسترسی این خیابان؛ (۷) مواجهه بودن با معضل ترافیک و پارک وسایل نقلیه در برخی نقاط پیاده‌رو (شکل ۵).

شکل ۴: تنوع فعالیت در خیابان عقیف‌آباد



شکل ۳: تمایل به پیاده‌روی در خیابان عقیف‌آباد



شکل ۵: پارک خودروها در پیاده‌روها

■ پارک خودرو در پیاده‌رو



۴-۲- فعالیت‌های خیابانی

۴-۲-۱- خوردن و آشامیدن

این دسته از فعالیت‌ها در خیابان عقیف‌آباد در دو حوزه قابل مشاهده است: (۱) بخش اول، سرریز کاربری‌های رستوران‌ها و اغذیه‌فروشی‌ها به فضای پیاده‌رو بوده و قرارگیری میز و صندلی کافه‌ها و رستوران‌ها در فضای پیاده‌رو از این دسته است (شکل ۶؛ ۲) فعالیت‌ها در این بخش هم شامل فعالیت‌هایی است که از جنس سرریز سایر کاربری‌ها به داخل فضای پیاده‌روها است.

شکل ۶: قرارگیری میز و صندلی کافه‌ها و رستوران‌ها در پیاده‌روها

■ قرارگیری میز و صندلی کافه‌ها و اغذیه‌فروشی‌ها در پیاده‌رو



شکل ۷: رستوران‌ها و اغذیه‌فروشی‌ها

■ رستوران‌ها، کافه‌ها و اغذیه‌فروشی‌ها



۴-۲-۲- توقف و ایستادن

۱. برخی از فعالیت‌ها در این بخش به دلیل حضور کاربری‌های تجاری رونق بیشتری دارد (شکل ۸)
۲. دیدن دست‌فروش‌ها
۳. تماشای ویتترین مغازه‌ها

شکل ۸: فعالیت‌های توقف و ایستادن در طول خیابان عفیف‌آباد

■ توقف و ایستادن



۴-۳- نشستن

(۱) فعالیت نشستن به دلیل حضور اغذیه‌فروشی‌ها در طول خیابان (شکل ۹؛ ۲) در این بخش فعالیت نشستن به دلیل حضور کاربری‌های فرامنطقه‌ای و همچنین وجود گشایش‌های فضایی صورت می‌پذیرد؛ (۳) وجود فضای سبز و باغچه‌ها در این بخش از خیابان موجب رونق فعالیت نشستن و تماشای ویتترین مغازه‌ها می‌شود.

شکل ۹: فعالیت‌های نشستن

■ مکان‌های نشستن



در چشم‌انداز طراحی خیابان عفیف‌آباد، بازتعریف نقش خیابان به عنوان مکانی برای تعاملات اجتماعی و افزایش سرزندگی مورد توجه مدیریت شهری قرار گرفته است. بدین منظور اهداف کلان طراحی پیاده‌رو محور عفیف‌آباد عبارت‌اند از: (۱) ارتقاء پیاده‌مداری در خیابان عفیف‌آباد؛ (۲) ارتقاء کیفیت کالبدی-محیطی فضای پیاده‌رو خیابان عفیف‌آباد که منجر به

حضور افراد و افزایش سرزندگی خیابان و در نهایت افزایش تعاملات اجتماعی می‌شود؛ ۳) تأکید بر نقش گردشگری، بهبود سطح خدمات‌دهی و ارتقاء کیفی محور عقیف‌آباد از جنبه کالبدی، زیباسازی و تسهیلات شهری؛ ۴) بازطراحی خیابان عقیف‌آباد به‌عنوان یک فضای شهری پیاده‌مدار.

۵. مشاهده غیرمستقیم با استفاده از ابزار پرسش‌نامه

به‌منظور دریافت نقطه نظرات کاربران در این تحقیق از پرسش‌نامه محقق ساخته استفاده شد. این پرسش‌نامه شامل ۴۳ سؤال است که ۶ سؤال ابتدایی در خصوص اطلاعات فردی پاسخگو شامل جنسیت، سن، شغل و همچنین مدت و وضعیت حضور در خیابان بوده است. به‌منظور رواسازی این پرسش‌نامه و پاسخ به این سؤال که پرسش‌نامه واقعاً آنچه را که برای آن طرح شده است می‌سنجد یا نه، از دو روش روایی محتوا (content – validity) و روایی سازه (construct validity) استفاده شده است. اعتبار محتوا، براساس ادبیات نظری همچنین به‌منظور بررسی روایی پرسش‌نامه از ۱۶ نفر از صاحب‌نظران، اساتید و متخصصان فعال در حوزه طراحی شهری و ساماندهی معابر شهری با رویکرد ساماندهی فضای شهری مشورت شد و اصلاحات موردنظر ایشان در تهیه و تنظیم این پرسش‌نامه مورد استفاده قرار گرفت. لازم به توضیح است از لحاظ قابل فهم بودن کلیه سؤالات، پرسش‌نامه در اختیار ۳۰ نفر از ساکنین نیز قرار گرفت. سپس با اندکی تغییرات، ابزار نهایی در اختیار ۴۰۰ نفر از پاسخگویان قرار گرفت. آلفای کرونباخ به‌دست آمده مطابق جدول ۲ عدد ۰.۷۱۹ می‌باشد که نشان‌دهنده پایایی پرسش‌نامه است.

جدول ۲: آزمون پایایی کرونباخ

N of Items	Cronbach's Alpha
۴۳	۰.۷۱۹

۶. تجزیه و تحلیل یافته‌ها

یافته‌های این پژوهش از دو طریق مشاهده مستقیم شامل برداشت اطلاعات میدانی و نقشه‌های رفتاری و مشاهده غیرمستقیم با استفاده از ابزار پرسش‌نامه تدوین و با تجزیه و تحلیل نتایج، جمع‌بندی شده است. همچنین با توجه به تجزیه و تحلیل داده‌ها در نرم افزار SPSS نسخه ۲۴ و با آزمون کای اسکور، با معناداری بیش از ۹۵ درصد مشخص شد زن‌ها بیشتر از مردان اعتقاد دارند که وجود صندلی در پیاده‌روها به افزایش حضور و در نتیجه سرزندگی مردم می‌انجامد. همچنین حساسیت نسبت به بوی بد خیابان نیز در زنان بیشتر از مردان قابل مشاهده است. پاسخ‌دهندگان شامل ۱۲۵ نفر زن و ۲۷۵ نفر مرد بودند. به‌عبارت‌دیگر ۵/۳۱ درصد از پاسخگویان زن و ۶۸.۵ درصد مرد بودند. ۶۱ درصد پاسخ‌دهندگان را جوانان بین ۱۹ تا ۳۴ سال، ۱۵ درصد افراد بین ۱۰ تا ۱۸ سال و ۳.۵ درصد را نیز سالمندان بالای ۵۵ سال تشکیل دادند. لازم به ذکر است ۲۳.۵ درصد سؤال‌شوندگان کاسب، ۲۱ درصد محصل، ۱۶ درصد کارمند، ۸/۴ درصد زنان خانه‌دار و ۵/۲۷ درصد نیز دارای شغل آزاد بودند. ۱۸ درصد پاسخگویان جزء ساکنین این خیابان، ۳۴ درصد از کسبه حاضر در خیابان و ۴۴ درصد نیز عابری و رهگذرانی بودند که از این معبر استفاده می‌کردند. از میان ۴۳ سؤال، پاسخ ۳۴ سؤال با استفاده از طیف لیکرت مورد ارزیابی قرار گرفت. بر این اساس امتیاز هریک از سؤالات در جدول ۳ مشخص و نظر مردم در رابطه با مؤلفه‌های سرزندگی و ارزش هر مؤلفه از دید پاسخ‌دهندگان به‌دست آمد که در جدول ۳ مشخص شده است.

جدول ۳: امتیازدهی به سؤالات و دسته‌بندی پاسخ‌های کاربران از بیشترین به کمترین امتیاز

ردیف	عنوان سؤال	امتیاز
۱	هرچه خیابان پاکیزه‌تر باشد مردم بیشتر در خیابان حضور خواهند داشت.	۱.۴۵
۲	اگر در خیابان صندلی برای نشستن باشد بهتر است.	۱.۳۲
۳	بوی بد در محدوده باعث نیامدن مردم می‌شود.	۱.۳۱
۴	ایجاد عقب‌نشینی و ایجاد فضاهای مناسب برای توقف، نشستن و فضایی برای دیدن ویتترین مغازه‌ها برای پیاده‌روی و حضور بیشتر مردم در فضا تأثیرگذار است.	۱.۲۳
۵	استفاده از تنوع رنگ در ساختمان‌های مشرف به این خیابان موجب شادی ساکنین و عابری پیاده می‌شود.	۱.۰۶
۶	وجود آب‌نما و یا حوض آب در این پیاده راه موجب نشاط و افزایش حضور مردم می‌شود.	۱.۰۶
۷	نورپردازی پیاده‌روها و بدنه ساختمان‌ها در طول شب موجب افزایش امنیت می‌شود.	۱.۰۴

۱۰۳۵	وجود کاربری‌های خدماتی مانند دستگاه‌های عابر بانک، کیوسک‌های مطبوعاتی، سرویس‌های بهداشتی عمومی و غیره باعث رفاه و آسایش و تشویق عابریین به حضور مردم در این خیابان می‌شود.	۸
۱۰۳۲	حضور گروه‌های فعال فرهنگی مانند گروه‌های موسیقی، تئاتر و نمایش‌های خیابانی موجب شادی مردم می‌شود.	۹
۰۹۸۵	قرارگیری میز و صندلی کافه‌ها و رستوران‌ها در طول شبانه‌روز موجب افزایش نشاط و حضور مردم می‌شود.	۱۰
۰۹۸۵	گوشه‌های خلوت و تاریک در طول این خیابان موجب افزایش ناامنی و در نتیجه عدم حضور مردم می‌شود.	۱۱
۰۹۸۲	وجود کاربری‌هایی مانند آب‌میوه‌فروشی‌ها، غذای فوری‌ها و رستوران‌ها در افزایش نشاط و حضور مردم در این محیط مؤثر است.	۱۲

همان‌طور که از خروجی جدول ۳ مشخص می‌شود، از میان مؤلفه‌های کیفی محیط، به ترتیب پاکیزگی خیابان و عدم وجود بوی بد در خیابان بیشترین امتیاز را در جهت افزایش سرزندگی مردم از دیدگاه پاسخگویان به خود اختصاص داده‌اند؛ همچنین در میان عناصر کالبدی معماری نیز وجود صندلی و فضای نشستن، ایجاد عقب‌نشینی و ایجاد فضاهای مناسب برای توقف، نشستن و فضایی برای دیدن و پیرترین مغازه‌ها، تنوع رنگ در ساختمان‌های مشرف به این خیابان، وجود آب‌نما و یا حوض آب، بیشترین امتیاز را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۴: محتوا و بار عاملی پرسش‌های موجود در هر یک از عوامل

تسهیلات رفاهی و خدماتی	استقرار عوامل محیطی	ساختار کالبدی- فضایی	عوامل روانی- اجتماعی	
		۰.۴۵۹		وجود صندلی در خیابان
۰.۵۷۷		۰.۴۱۶		قرارگیری میز و صندلی کافه و رستوران
			۰.۶۲۱	فضاهای سبز و ورزشی و تفریحی
	۰.۵۶۲			محل قرارگیری آب‌نما یا حوض
	۰.۶۱۴			محل قرارگیری باغچه
		۰.۴۹۶		وجود آب میوه فروشی، فست فود و رستوران
	۰.۴۰۲			حضور دستفروشان در خیابان
		۰.۵۳۰		پاکیزگی خیابان
		۰.۵۱۸		بوی بد خیابان
			۰.۵۰۶	روشنایی محدوده و احساس امنیت
		۰.۵۹۷		نورپردازی پیاده‌رو و بدنه ساختمان
			۰.۵۸۲	کیفیت فضای نشستن و استراحت
-۰.۴۰۷				وجود خدمات شهری مانند کیوسک تلفن و غیره
			۰.۵۷۲	احساس شادی فرزندان
		۰.۴۶۵		تنوع کاربری‌های تجاری
		۰.۵۷۱		وجود عابر بانک، کیوسک و غیره
			۰.۵۶۱	فعالیت‌های خدماتی و رفاهی در عصر و شب
		۰.۴۷۶		حضور گروه‌های تئاتر و نمایش
			۰.۴۷۵	دسترسی به حمل‌ونقل عمومی
			۰.۶۶۲	هماهنگی شکل و نمای ساختمان‌ها با فضای محدوده
			۰.۶۷۸	مناسب بودن مصالح و رنگ نماها
			۰.۶۶۵	وجود پارکینگ

Extraction Method: Principal Component Analysis.

براساس نتایج حاصل از جدول ۴، مهم‌ترین عوامل از نظر پاسخ‌دهندگان، طیف قابل توجهی از عوامل بر مبنای تجزیه و تحلیل عاملی در چهار دسته اصلی را تشکیل می‌داد. مجموعه این عوامل با مشاوره با ۱۶ نفر از اساتید و صاحب نظران متخصص در این زمینه به شرح ذیل نامگذاری شدند. «عوامل روانی- اجتماعی»، «ساختار کالبدی- فضایی»، «استقرار عوامل محیطی»، «تسهیلات رفاهی و خدماتی». در مرحله بعد با محاسبه همبستگی بین شاخص‌های اصلی به دست آمده، در جدول ۵ رابطه همبستگی هر یک از عوامل به دست آمد و نشانگر سطح معنی دار تمام مؤلفه‌های عناصر کالبدی معماری در ارتقاء سرزندگی است که در این تحقیق عامل روانی- اجتماعی با ضریب همبستگی ۰.۷۴۹ اهمیت بیشتری را نسبت به سایر مؤلفه‌های مذکور دارد.

جدول ۵: جدول ضریب همبستگی عامل‌های اصلی

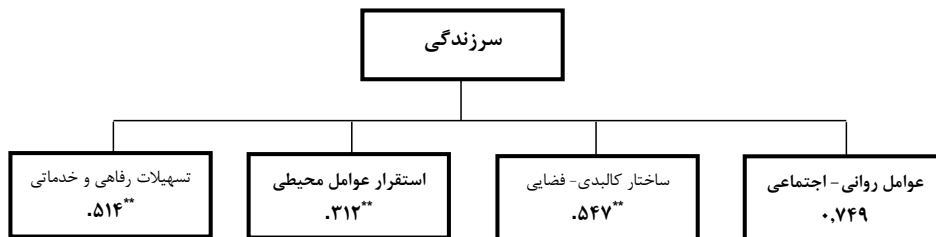
مؤلفه‌های کالبدی معماری				ضریب همبستگی پیرسون	سرزندگی
تسهیلات رفاهی و خدماتی	استقرار عوامل محیطی	ساختار کالبدی- فضایی	عوامل روانی- اجتماعی		
۰.۵۱۴**	۰.۳۱۲**	۰.۵۴۷**	۰.۷۴۹**	سطح معنی‌داری	
۰.۰۰۰	۰.۰۰۰	۰.۰۰۰	۰.۰۰۰	تعداد	
۴۰۰	۴۰۰	۴۰۰	۴۰۰		

۷. نتیجه‌گیری

با توجه به سؤالات، فرضیات و روند انجام این پژوهش مشخص شد که عناصر کالبدی معماری از جمله وجود صندلی و مبلمان شهری مناسب، ایجاد فضای مکث و عقب‌نشینی مقابل مغازه‌ها، تنوع رنگ در بدنه خیابان و ساختمان‌ها، همچنین طراحی و مکان‌یابی مناسب آب نما و فضای سبز در ارتقاء سرزندگی شهروندان تأثیرگذار هستند. بنابراین ضرورت توجه مدیران و طراحان شهری به طراحی و مکان‌یابی صحیح این عناصر در معابر شهری، می‌تواند تأثیر چشم‌گیری در افزایش نشاط، حضور و سرزندگی مردم در این فضاهای عمومی شهری داشته باشد. در ادامه، ضمن شناسایی عوامل مؤثر بر ارتقاء سرزندگی، رابطه همبستگی بین این مؤلفه‌ها، با زیرعامل‌های عناصر کالبدی معماری معابر شهری در قالب یک مدل مفهومی در شکل ۱۰ ترسیم شد.

با تحلیل و دسته‌بندی عوامل، زیرمؤلفه‌های عوامل روانی- اجتماعی در عناصر کالبدی معماری که بیشترین تأثیر را در ارتقاء سرزندگی شهروندان در معابر شهری دارند، ذکر چند نکته ضروری است. در میان مؤلفه‌های مذکور، توجه به نوع مصالح و رنگ نمای ساختمان‌ها، وجود پارکینگ مناسب برای مراجعین، هماهنگی و تناسب بصری ساختمان‌های مجاور معبر، وجود فضاهای سبز و ورزشی و تفریحی و همچنین توجه به وجود کاربری‌های خدماتی در عصر و شب، نکات کلیدی هستند که باید مدنظر معماران و طراحان فضاهای شهری قرار گیرند.

شکل ۱۰: مدل مفهومی تحقیق



پی‌نوشت

1. Jacobs
2. Paumier
3. Cowan
4. Carier

References

- Akbari, R., & Pak Bonyan, S. (2012). The Effect of the Public Spaces on the Sense of Social Security of Women. Case Study: Narmak Neighborhood and Ekbatan Town of Tehran. *Journal of Fine Arts, Architecture and Urban Development*, 17, 53-64.
- Alexander, Ch. (1977). *Architecture and the Secret of Immortality*. (M. Ghayyomi Bidhendi, Ed. Trans.). Tehran: Shahid Beheshti University.
- Alikhah, F., & Shadmnafaat, M. (2017). *The Love and the City, A Study on Youth and Public Spaces in Rasht*. Cultural Research, 149-176.
- Aminzadeh, B., & Daei Nejad, F. (2002). Environmental Considerations in Designing and Improving Urban Streets. *Center for Urban & Architecture Studies and Research, Beautiful Arts*, 50-61.
- Atashinbar, M. (January 2009). *The Urban Landscape in the Opinions of the Experts*, 72-73.
- Behzadfar, M., & Mahmoodi Kordestani, p. (2009). Qualitative Norms of Public Space Urban Design (Circuit Freedom). *Armanshahr Architecture & Urban Planning Journal*, 3, 32-48.
- Chapman, D. (2007). *Creation of Localities and Places in the Man-made Environment*. (Sh. Faryadi, & M. Tabibian, Ed. Trans.). Tehran: Tehran University Press
- Cowan, R. (2005). *The Dictionary of Urbanism*, Streetwise press.
- Dryskle, D. (2008). Creating Better Cities with Kids and Teenagers. (M. Tavakoli, & N. Saedi Rezvani, Ed. Trans.). Tehran: Dibayeh Publication.
- Falahat, M.S., & Kalami, M. (2008). The Effect of Open Urban Spaces on the Quality of the Leisure Time of Citizens. *Urban Management Quarterly*, 22, 85-98.
- Feyzi, M., & Asadpour, A. (2013). The Process of Landscape Recreation of Squares in Tehran with the Aim of Promoting Social Interactions of Citizens. *Urban Studies*, 7, 3-14.
- Golkar, K. (2007). Concept of Vitality Quality in Urban Design. *Sofeh*, 44.
- Habibi, M., & Behnamifard, F. (2015). *Assessment of Urban Responsiveness Responsiveness to the Needs of Young Adolescent Groups; Case Study: Azadi Avenue Karaj*. Faculty of Art University, 17, 139- 155.
- Haji Ahmadi Hamedani A., Majedi, H., & Jahanshahlou, L. (2015). Examining the Measuring Criteria for Increasing the Activity of Women in Urban Spaces; A Case Study: 20 Meter Golestan Neighborhood in Tehran. *Urban Studies Quarterly*, 4, 47-60.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*, London: Jonathan Cape.
- Jacobs, J. (2007). *The Deaths and Lives of Large American Cities*. (H.R., & A. Platonni, Trans.). Tehran: Tehran University Press.
- Khasto, M., & Saedi Rezvani, N. (2010). *Factors Affecting the Liveliness of Urban Spaces*. *Urban Identity*, 6.
- Lennard, C., & Lennard, H. (1998). *Designing Urban Space and Social Life*. (R. Mojtaba Pour, Ed. & Trans.). Tehran: Architecture and Urban Design.
- Lotfi, S., Golmakani, A., Hoseinpour, M., & Shole, M. (2014). Development of a Urban Design Framework for Mulla Sadra Street in Shiraz with an Attitude of Increasing Social Interactions. *Novin City Management Quarterly*, 6, 49-76.
- Lynch, K. (1997). *Theory of City Shape*. (S.H. Bahreini, Ed. & Trans.). Tehran: Publication of Tehran University.
- Moeini, S.M. (2011). *Walking Towns*. Tehran: Azarakhsh Publications.
- Mohammadi, M., Ahmad, F., & Abbasi, B. (2015). Livable Streets: The Effects of Physical Problems on the Quality and Livability of Kualalampour Streets. *Cities*, 43, 104-114.
- Mortazi Mehrbani, E. (2017), Landscape Approach in Creating Vitality in Valiasr Avenue An Emphasis on Creating the Sense of Place. *Bagh-e Nazar*, 14(55), 5.
- Pakzad, J. (2003). *Theoretical Foundations and Process of Urban Design*. Publication of Urbanism and Architecture Council.
- Paumier, C. (2007). *Creating a Vibrant City Center*. (ULI) Urban Land Institute Washington D.C.
- Shojaee, D., & Partovi, P. (2015). Factors Affecting the Creation and Promotion of Sociality in Public Spaces with Different Scales of Tehran; Case Study: Public Spaces of Two Neighborhoods and One District in Tehran Region 7. *Garden Comment*, 34, 93-108.
- Tavasoli, M., & Bonyadi, N. (1992). *Urban Space Design*. Center for Urban & Architecture Studies, Tehran, Iran.
- Zahed Zahedani, S., & Azizi, J. (2012). The Effect of City Social Space on Youth Leisure Exercise with Emphasis on Social Activities; Case Study: Shiraz City Clinical Youth. *Urban Studies*, 3, 83-108.