



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

شماره مجوز مجله: ۸۰۴۰۰

زمان پذیرش نهایی: ۱۴۰۰/۰۳/۱۵

بررسی نقش پیاده مداری بر سرزندگی و پایداری فضای شهری با رویکردی بر

شهرسازی انسانگرا (مورد مطالعه: بلوار چمران شیراز)

محمد مهدی فرازی

چکیده

سرزندگی از ضروریات یک شهر سالم و پایدار است. فضاهای عمومی شهری همواره بستری برای تحقق و تجلی سرزندگی در شهرها بوده اند. در برنامه ریزی شهری امروز، ایجاد پیاده راه ها که گونه ای از فضاهای عمومی محسوب می گردد در کنار اهداف متعدد، در راستای تقویت سرزندگی نیز مورد توجه قرار گرفته اند پژوهش حاضر از لحاظ هدف کاربردی و از لحاظ روش توصیفی-تحلیلی و به صورت پیمایشی می باشد. هدف این پژوهش بررسی نقش پیاده مداری بر سرزندگی و پایداری فضای، رویکردی بر شهرسازی انسانگرا بوده است. جامعه آماری پژوهش حاضر دانشجویان رشته شهرسازی در شهر شیراز بوده اند که تعداد ۱۰۰ نفر بر اساس جدول مورگان به عنوان نمونه انتخاب شدند و پرسشنامه ها به صورت تصادفی بین آنها توزیع شد. روایی سؤالات پرسشنامه توسط متخصصان حوزه شهرسازی تأیید شد و پایایی سؤالات پرسشنامه نیز با آزمون آلفای کرونباخ ۰/۸۰ محاسبه شد. در این پژوهش برای تحلیل داده ها از نرم افزار SPSS استفاده شده است. نتایج حاصل از آزمون کلموگروف-اسمیرنوف نرمال بودن توزیع داده ها را نشان داد لذا جهت بررسی فرضیه های پژوهش از آزمون پارامتریک t استودنت استفاده شده است. نتایج حاکی از آن بود که پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسانگرا با سطح اطمینان ۰.۹۵٪ و سطح معناداری $p < 0.05$ بر سرزندگی و پایداری فضای نقش دارد.

کلمات کلیدی: پیاده مداری، سرزندگی فضای شهری، پایداری فضای شهری، شهرسازی انسانگرا



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

۱-مقدمه

یک فضای شهری سالم باید گستره وسیعی از اختلاط کاربری های مختلف را در خود داشته باشد تا بتواند در جهت ایجاد یک محیط تجاری و تفریحی سرزنده و متنوع به گونه ای موثر و پاسخ ده عمل نماید. با فراهم آوردن بهانه های متنوع برای مردم جهت بازدید و ماندن در قلب شهر در طول روز، به ویژه غروب ها، شهرها می توانند مردم بیشتری را به کرات و برای مدت طولانی تری به خود جلب نمایند. شهر به عنوان پیچیده ترین مکان اجتماعی ساخته شده به دست بشر نیازمند آن است که بافتی سرزنده داشته باشد بافتی متشکل از فضا های شهری سرزنده که خیابان یکی از آنهاست در مباحث مختلف طراحی شهری تعاریف مختلفی از سرزندگی در فضای شهری آمده که در آن معیار های کالبدی مختلفی را برای سنجش این ویژگی در اختیار طراحان قرار می دهند و آنچه اهمیت دارد تأثیری است که یک فضای شهری از لحاظ کالبدی و عملکردی می گذارد (سرگزی اول، ۱۳۹۳: ۱).

معايير شهری از عناصر اصلی در فضاهای شهری گذشته به شمار می رفتند که از قابلیت پیاده مداری بالایی برخوردار بوده اند. اما به دنبال انقلاب صنعتی و سلطه اتومبیل در شهرها موضوع عابر پیاده به فراموشی سپرده شد. در سال های اخیر با توجه به رشد سریع و روزافزون وسعت شهرها و حومه آنها استفاده از اتومبیل بر زندگی شهرنشینی سایه افکنده و فضای شهر را دستخوش تغییر نموده است. به طوری که امکان تردد آسان و ایمن پیاده را از کودکان، سالمندان و افرادی که فاقد وسیله نقلیه شخصی بوده سلب نموده است (غفاری و آذرخی، ۱۳۹۴: ۱). گسترش روزافزون شهر و ورود اتومبیل به عرصه فعالیت های شهری و دگرگونی ارتباطات اجتماعی، جذابیت خیابان ها و فضاهای پیاده را متأثر نمود و موجب تأکید بیش از حد بر حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن، به عنوان اصلی ترین شرط رونق اقتصادی-اجتماعی شهر، توسط برنامه ریزان و مدیران شهری شد. شکل گیری بافت یک شهر ارتباط مستقیمی با شبکه معابر آن دارد؛ به طوری که نوع هر یک از این بافت ها متأثر از شکل گیری خیابان ها در داخل شهر است. جریان زندگی اجتماعی در پیاده راه از ویژگی های سرزندگی است. همان طور که حرکت عابر پیاده باعث افزایش سطح تعاملات اجتماعی می شود، افزایش کیفیت شاخص های سرزندگی در این هدف گذاری باعث ارتقاء پیاده مداری می شود (جهانگیر و همکاران، ۱۳۹۸: ۴۷). مسیر پیاده تجلی گاه حیات مدنی شهر و محل رخداد وقایع و فعالیت های اجتماعی شهروندان در زندگی و حیات شهری می باشد. شهر بدون حضور پیاده و مردم ارزش نداشته و هدایتی پیدا نمی کند و این عابری پیاده هستند حیات و سرزندگی را به داخل شهر ما هدایت می کنند. فضاهای



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

پیاده روی شهری، ساختارها، فضاها و مردمان شهر را به یکدیگر پیونده می دهد. افزایش کیفیت پیاده راه ها، عابران را قادر می سازد تا به صورتی حقیقی با مکان خود تعامل داشته باشد و آن را تجربه کنند(اسدی محل چالی و بشارت، ۱۳۹۴: ۱).

۲- پیشینه پژوهش

صبا و همکاران(۱۳۹۸)، پژوهشی با عنوان " امکان سنجی ارتقاء پیاده مداری با رویکرد سرزندگی در فضاهای شهری؛ مطالعه موردی: طراحی خیابان امام خمینی(ره) (سنندج" انجام دادند. نتایج حاصل از پژوهش نشان می دهد محور امام خمینی (ره) دارای بالاترین سطح منظر و عملکردی است و قابلیت پیاده مداری در این خیابان با رعایت اصولی چون تکمیل ساختاری فعالیت های اجتماعی، توجه به عناصر کالبدی، عمومی نمودن فضای خانه به عنوان پارک شهری، ساماندهی و بهسازی منطقی پیاده روها و جداره خیابان، ایجاد فضاهای جمعی مانند کافه و رستوران باعث اثبات فرضیه افزایش سرزندگی در این خیابان شده است. فصیحی و همکاران(۱۳۹۸)، پژوهشی با عنوان " بررسی نقش پیاده راهها در سرزندگی فضاهای عمومی مطالعه موردی: پیاده راه حرم شهر ری" انجام دادند. یافتهها نشان دادند که به لحاظ کلی، سرزندگی در محدوده مطالعاتی در وضعیت متوسطی قرار دارد به طوری که ۵۸/۴۷ درصد از شرایط مطلوب سرزندگی در آن نمایان است. نمایانگرهای تأثیرگذارتر در سرزندگی در این پیاده راه بیشتر در بعد اجتماعی و اقتصادی قرار دارند تا بعد کالبدی. «تنوع مردمانی که حاضر می شوند»، «رویدادهای فرهنگی» و تنوع «فعالیتها» و «مراکز خردهفروشی» تأثیرگذارترین نمایانگرها بودهاند. درعین حال، ضعف سرزندگی فضا بیشتر متأثر از نمایانگرهای کالبدی بوده است. «پارکینگ خودروها»، «گنجایش محدود» فضا، «مزاحمت ورود موتورسیکلتها»، کمبود «فضای سبز» و پایین بودن «سطح نظافت» نمایانگرهایی هستند که وضعیت ضعیفی را نشان داده و بایستی مورد توجه قرار گیرند.

پور احمد و همکاران(۱۳۹۵)، پژوهشی با عنوان " تحلیل نقش پیاده راه های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعه ی موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور، تهران)" انجام دادند. نتایج نشان می دهد پیاده راه ۱۷ شهریور با توجه به کارکرد و ساختار کنونی خود نتوانسته موجب سرزندگی محیط شود و در ایجاد فضایی برای تداوم حضور عابران و فعالیت های انسانی ناموفق بوده است، زیرا میزان اثرگذاری هر کدام از ابعاد پیاده راه به حدی نبوده است که در کنار سایر عوامل بتواند موجب سرزندگی محیط شود. در بین ابعاد پیاده راه دسترسی با ضریب ۰/۲۲۶ بیشترین اهمیت را در سرزندگی داشته است. اما وضعیت سایر شاخص ها از جمله کیفیت کالبدی با وزن ۰/۱۸۶ و امنیت اجتماعی با ۰/۱۸۹ در محدوده پیاده راه نامناسب



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

است. در بین ابعاد سرزندگی هم تعامل و حس مکان با وزن ۰/۱۷۸ و ایمنی و امنیت با وزن ۰/۱۷۷ نسبت به سایر شاخص ها در وضعیت بهتری قرار دارد و ابعاد تنوع و جذابیت محیط با وزن ۰/۱۵۳ و برد و دامنه پیاده راه با وزن ۰/۱۵۵ نامناسب است.

اسدی محل چالی و بشارت (۱۳۹۴)، پژوهشی با عنوان " ارتقا سرزندگی پیاده راه های شهری به کمک رویکرد مکان سازی نمونه پژوهی خیابان صف (پیاده راه تجاری - فرهنگی سپهسالار) تهران" انجام دادند. که عوامل موثر بر کیفیات معنایی پیاده راه ها و یافتن معیارها و شاخص های تاثیرگذار در این زمینه و بهبود این عوامل باعث غنی شدن زندگی اجتماعی و فرهنگی می شود.

۳- مبانی نظری تحقیق

۳-۱ جایگاه فضاهای شهری در زندگی شهروندان

فضاهای شهری را فرایندهای طبیعی نظام یافته و به وسیله انسان، شرایط اجتماعی، سیاسی و به طور کلی فرهنگی هر جامعه شکل می دهد و شامل تمامی سازه های شهری از جمله میدان ها، خیابان ها و سایر عناصر شهری است؛ فضایی که به همه مردم اجازه می دهد که به آن دسترسی داشته باشند و در آن فعالیت کنند. فضاهای شهری از مهم ترین و فعال ترین مکان های شهری در دوران زندگی بشر محسوب می شود و توجه به عناصر کیفیت های موجود در این گونه فضاها در دوره های مختلف تاریخی براساس اهداف و خواسته های ساکنان شهر متفاوت بوده است. آنچه در تمامی دوره ها مشترک بوده، حضور مردم و وجود روابط اجتماعی حاکم بر آن هاست که مهم ترین اصل در پویایی فضاهای شهری به حساب می آید. فضای عمومی شهری به مفهوم صحنه ای است که فعالیت های عمومی زندگی شهری در آن به وقوع می پیوندد (پور احمد و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۷۷).





ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



مسیر سنگفرش



مسیر خاک کوبیده



مسیر چوبی

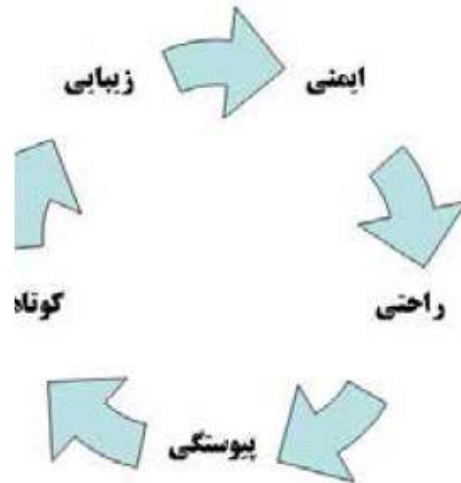
تصویر (۱) مسیر های پیاده روی چمران (شیراز)

۲-۳ سرزندگی در پیاده راه

یکی از ابعاد مهم جاب هجایی عابر پیاده، تعامات اجتماعی فرهنگی شهروندان در شهر است و تاثیری که بر سرزنده بودن شهر و محیط همسایگی دارد. در پیاده راه ها همواره باید زندگی اجتماعی در جریان باشد و سرزندگی از ویژگی های اساسی و اصلی آن است. دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی پیاده راه ها می شود تنوع و نفوذپذیری این فضاهاست. یکی از سیاست های رسیدن به تنوع در طول مسیر با توجه به اینکه مسیر پیاده مختص حرکت عابر پیاده طراحی می شود، نماد و نشانه های شهری است که با برگرفته از کالبد موجود بوده یا بر اساس شرایط موجود و ارزش های بافت طراحی می شود، که به خوانایی مسیر می افزاید و آن را به نماد تبدیل می کند. از دیگر عواملی که به سرزندگی و تنوع پیاده راه ها می انجامد ایجاد کاربری های متنوع و متناسب با هر بخش پیاده راه، استقرار کاربری های خدماتی (که تداوم حضور شهروند را در پی دارد) همچنین استقرار کاربری های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه ها و تأکید روشنایی بر بناها و عناصر شاخص است. کارشناسان بر این عقیده اند که در فضاهای سرزنده یک شهر تنوع و حق انتخاب برای افراد پیاده فراهم می باشد (صبا و همکاران، ۱۳۹۸: ۵۳).



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



تصویر (۲) نیازهای پیاده مداری (صبا و همکاران، ۱۳۹۸: ۵۳).



تصویر (۳) اصول کالبدی و کارکردهای شهرسازی انسان محور (رضایی سوق و همکاران، ۱۳۹۲: ۴).

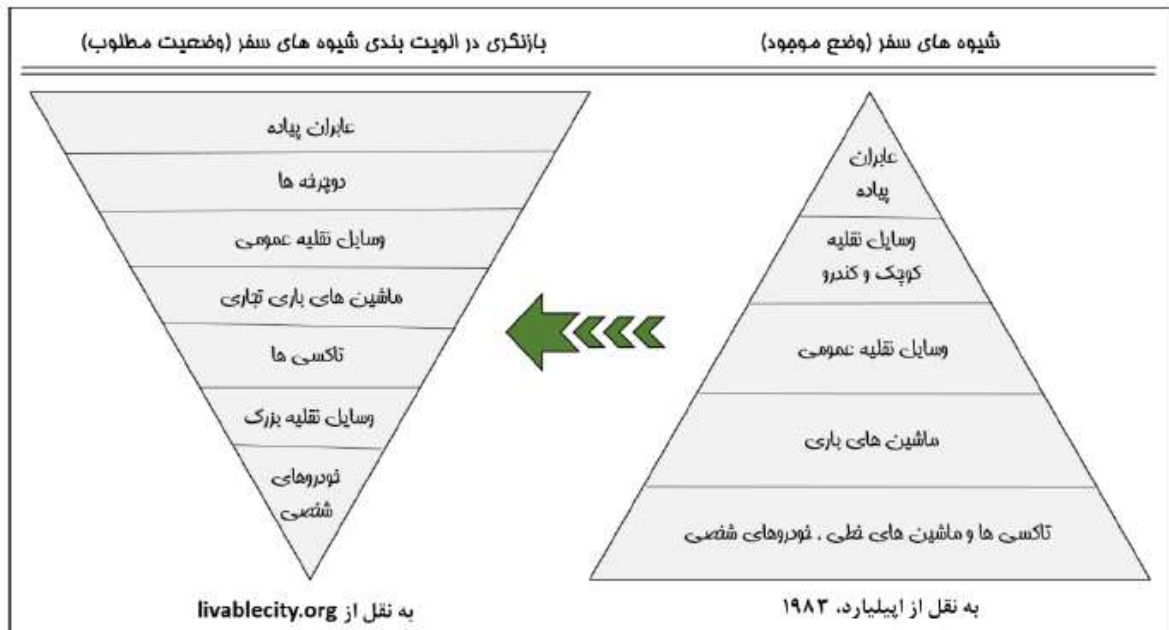
۳-۳ جایگاه و سهم عابر پیاده در نظام حمل و نقل

از آنجا که معبر پیاده در فضای عمومی شهری برای حرکت عابر پیاده است، موج تقویت رابطه اجتماعی و معنوی شهروندان تلقی می شود و اغل به دلیل بی توجهی و تخصیص امکانات ناچیز و ناقص در سطح پیاده راه ها و عدم آموزش و آگاهی مردم از قوانین حرکت پیاده ها، افراد پیاده حقوق واقعی خویش را نمی شناسند و گاهی از این حق محروم می شوند، به طوری که



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

سهام این وسیله در نظام حمل و نقل در دهه های اخیر براساس آمار با توجه به زندگی ماشینی و توقف ماشین و موانع بی شمار دیگر کمرنگ شده است. پیاده راه های شهری پاسخ مثبت به نیاز روزافزون جامعه شهری با آلودگی های فراوان در محیط های ناامن از تردد ماشین و محوطه های پر جنب و جوش کودکان و هیاهوی فروشندگان و پیر و جوان در میان شهرهاست. شکل (۴) از تفکر نو در سهام عابر پیاده به منزله اولین عنصر جابه جایی حکایت دارد که در دستور کار برنامه ریزان شهری قرار گرفته است. این تفکر نوین مطمئناً نیازمند سازوکارهای اجرایی و برنامه ریزی دقیق است که تعادل بین ماشین و عابر را در شهر پدید آورد (احمد پور و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۷۸).



شکل (۴) جایگاه و سهم عابر پیاده در نظام حمل و نقل (احمد پور و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۷۹).

۴- روش پژوهش

پژوهش حاضر از لحاظ هدف کاربردی و از لحاظ روش دارای ماهیتی توصیفی - تحلیلی است. گردآوری داده ها به کمک مطالعات اسنادی - کتابخانه ای و برداشت های میدانی از طریق ابزارهای مشاهده، تکمیل پرسشنامه انجام گرفته است. این پرسشنامه پس از تأیید و تعیین روایی و پایایی، توسط محقق در بین دانشجویان رشته شهرسازی شهر شیراز با روش نمونه گیری تصادفی ساده توزیع شد. جامعه آماری پژوهش، دانشجویان رشته شهرسازی در شهر شیراز بوده اند که تعداد نمونه با استفاده از جدول مورگان ۱۰۰ نفر محاسبه شد. روایی سؤالات پرسشنامه توسط اساتید و متخصصان حوزه شهرسازی مورد



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



تأیید قرار گرفت، پایایی آن نیز با آزمون آلفای کرونباخ ۰.۸۰ محاسبه شد (جدول شماره ۲). برای تجزیه و تحلیل داده های حاصل از پرسشنامه از نرم افزار SPSS استفاده شده است. آزمون کولموگوروف اسمیرنوف نرمال بودن داده ها را نشان داد که در نهایت برای بررسی فرضیات پژوهش از آزمون پارامتریک t استودنت استفاده شده است.

جدول ۱- آزمون آلفای کرونباخ

مقدار آلفای کرونباخ	ابعاد
۰/۸۰	پیاده مداری
۰/۷۹	سرزندگی فضای شهری
۰/۸۰	پایداری فضای شهری
۰/۸۰	کل

۴-۱ محدوده مورد مطالعه

بزرگراه چمران به طول تقریبی ۶ کیلومتر به عنوان یک کمربندی، متصلکننده شمالغرب شیراز با مرکز این کلانشهر است که در منطقه یک شیراز واقع شده است. محدوده مورد مطالعه، در قسمت شمالی بزرگراه چمران واقع شده است. محدوده تقاطع خیابان نیایش و تقاطع بلوار میرزای شیرازی که طول تقریبی آن ۳ کیلومتر و مساحت تقریبی ۱۱۳ هکتار است. این محدوده توسط باغ های انبوه احاطه شده است (برازجانی و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۰۴).



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



شکل (۵) موقعیت محدوده مورد مطالعه

۴-۲ یافته های تحقیق

جدول (۲) آزمون تعیین نرمال بودن متغیرهای اصلی تحقیق

متغیر	پایده مداری با رویکرد شهرسازی انسانگرا	سرزندگی فضای شهری	پایداری فضای شهری
تعداد پاسخگویان	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
میانگین	۳/۲۰۰	۳/۱۴۷	۳/۱۳۴
اختلاف میانگین	۰/۲۰۰	۰/۱۴۷	۰/۱۳۴
میانگین پرسشنامه	۳	۳	۳
مقدار کلموگروف-اسمیرنوف	۱/۹۳۴	۱/۳۴۵	۲/۳۶۷
انحراف معیار	۴/۱۱۱	۴/۳۵۴	۴/۰۱۴
سطح معنی داری (sig)	۰.۲۱	۰/۲۳	۰/۲۹

(significance) p-value*



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

قبل از اینکه نتایج جدول (۲) تفسیر شود، ذکر این نکته ضروری است که اگر مقدار p متغیرها بیشتر از سطح معناداری $0/05$ باشد نتیجه می‌شود که توزیع آن متغیر نرمال است. بنابراین با توجه به این نکته، نتایج خروجی جدول (۲) نشان می‌دهد که مقدار p مربوط به آزمون کلموگروف اسمیرنوف در نمرات تمام متغیرها بیشتر از $0/05$ می‌باشد، بنابراین نتیجه می‌شود که توزیع تمام متغیرها نرمال است. لذا برای بررسی فرضیه‌های پژوهش از آزمون پارامتریک t استودنت استفاده می‌شود.

۳-۴ بررسی فرضیه های پژوهش

فرضی اول:

H_1 = پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا بر سرزندگی فضای شهری نقش دارد.

H_0 = پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا بر سرزندگی فضای شهری نقش ندارد.

این فروض به شکل ریاضی به صورت زیر است:

$$H_0: \mu_x \leq 3$$

$$H_1: \mu_x > 3$$

نتایج خروجی نرم افزار در جدول شماره (۳) آورده شده است:

جدول شماره (۳) نتایج حاصل از آزمون آماری t مربوط به اثبات فرضیه دوم پژوهش

نتیجه	میانگین	مقدار آماره T استودنت	مقدار احتمال (sig)	تعداد نمونه	فرضیه اصلی
تایید فرضیه H_1	۱۳۶	۱۰/۲۰	۰۰۰۰۳	۱۰۰	پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا بر سرزندگی فضای شهری نقش دارد.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

بر اساس جدول شماره (۳) با توجه به سطح معنی داری فرضیه اول تحقیق که برابر با ($\text{sig}=0.001$) و همچنین مقدار آماره t استودنت که بیشتر از ($1/96$) می باشد، فرضیه H_0 رد و فرضیه H_1 تأیید می شود. برابر نظرات پاسخگویان میانگین مربوط به فرضیه اول پژوهش " پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا بر سرزندگی فضای شهری نقش دارد." اختلاف معناداری با میانگین پرسشنامه دارد. به عبارتی میانگین حاصل از فرضیه اول تحقیق به طور معنی داری بیشتر از میزان پرسشنامه می باشد. بنابراین نتیجه گرفته می شود که پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا با سطح اطمینان ۹۵٪ بر سرزندگی فضای شهری نقش دارد.

فرضیه دوم:

H_1 = پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا بر پایداری فضای شهری نقش دارد.

H_0 = پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا بر پایداری فضای شهری نقش ندارد.

این فروض به شکل ریاضی به صورت زیر است:

$$H_0: \mu_x \leq 3$$

$$H_1: \mu_x > 3$$

نتایج خروجی نرم افزار در جدول شماره (۴) آورده شده است:

جدول شماره (۴) نتایج حاصل از آزمون آماری t مربوط به اثبات فرضیه دوم پژوهش

فرضیه دوم	تعداد نمونه	مقدار احتمال (p)	مقدار آماره T استودنت	میانگین	نتیجه
پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا بر پایداری فضای شهری نقش دارد.	۱۰۰	۰.۰۰۲	۹/۲۰	۶/۱۳	تایید فرضیه H_1

بر اساس جدول (۴) با توجه به سطح معنی داری فرضیه اصلی تحقیق که برابر با ($\text{sig}=0.001$) و همچنین مقدار آماره t استودنت که بیشتر از ($1/96$) می باشد، فرضیه H_0 رد و فرضیه H_1 تأیید می شود. برابر نظرات پاسخگویان میانگین مربوط به



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

فرضیه دوم پژوهش " پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا بر پایداری فضای شهری نقش دارد." اختلاف معناداری با میانگین پرسشنامه دارد. به عبارتی میانگین حاصل از فرضیه دوم تحقیق به طور معنی داری بیشتر از میزان پرسشنامه می باشد. بنابراین نتیجه گرفته می شود که پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا با سطح اطمینان ۹۵٪ بر پایداری فضای شهری نقش دارد.

۵- نتیجه گیری

فضاهای شهری یکی از بارزترین عرصه های تجلی هویت، فرهنگ و تمدن جامعه شهری است و علاوه بر اینکه تجلی گاه رابطه عملکرد بین انسان و فضاست، از نظر سیاسی، اقتصادی و اجتماعی نیز ارزش والایی دارد. پژوهش حاضر با هدف بررسی نقش پیاده مداری بر سرزندگی و پایداری فضای، رویکردی بر شهرسازی انسانگرا انجام شده است. مقدار p مربوط به آزمون کلموگروف اسمیرنوف در نمرات تمام متغیرها بیشتر از $0/05$ می باشد، بنابراین نتیجه می شود که توزیع تمام متغیرها نرمال است. لذا برای بررسی فرضیه های پژوهش از آزمون پارامتریک t استودنت استفاده می شود. نتایج حاکی از آن بود که سطح معنی داری فرضیه اصلی تحقیق که برابر با $(sig=0.001)$ و همچنین مقدار آماره t استودنت که بیشتر از $(1/96)$ می باشد، فرضیه H_0 رد و فرضیه H_1 تأیید می شود. برابر نظرات پاسخگویان میانگین مربوط به فرضیه اول پژوهش " پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا بر سرزندگی فضای شهری نقش دارد." اختلاف معناداری با میانگین پرسشنامه دارد. به عبارتی میانگین حاصل از فرضیه اول تحقیق به طور معنی داری بیشتر از میزان پرسشنامه می باشد. بنابراین نتیجه گرفته می شود که پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا با سطح اطمینان ۹۵٪ بر سرزندگی فضای شهری نقش دارد. همچنین سطح معنی داری فرضیه اصلی تحقیق که برابر با $(sig=0.001)$ و همچنین مقدار آماره t استودنت که بیشتر از $(1/96)$ می باشد، فرضیه H_0 رد و فرضیه H_1 تأیید می شود. برابر نظرات پاسخگویان میانگین مربوط به فرضیه دوم پژوهش " پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا بر پایداری فضای شهری نقش دارد." اختلاف معناداری با میانگین پرسشنامه دارد. به عبارتی میانگین حاصل از فرضیه دوم تحقیق به طور معنی داری بیشتر از میزان پرسشنامه می باشد. بنابراین نتیجه گرفته می شود که پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان گرا با سطح اطمینان ۹۵٪ بر پایداری فضای شهری نقش دارد.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

منابع

- ۱-اسدی محل چالی، مسعود، بشارت، شراره، ارتقا سر زندگی پیاده راه های شهری به کمک رویکرد مکان سازی نمونه پژوهی خیابان صف (پیاده راه تجاری - فرهنگی سپهسالار) تهران، اولین همایش بین المللی و سومین همایش ملی افق های نوین در توانمندسازی و توسعه پایدار معماری، عمران، گردشگری و محیط زیست شهری و روستایی، ۱۳۹۴.
- ۲-بrazجانی، مهسا، خراسانی، محسن، نورزبان ملکی، سعید، بهسازی منظر حاشیه بزرگراه های درون شهری موردپژوهی: بلوار چمران شیراز، دوره ۳، شماره ۲، صفحات ۹۹-۱۱۴، ۱۳۹۸.
- ۳-پور احمد، احمد، زنگنه شرکی، سعید، صفایی رینه، مصطفی، تحلیل نقش پیاده راه های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعه ی موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور، تهران)، پژوهش های جغرافیای برنامه ریزی شهری، دوره ۴، شماره ۲، صفحات ۱۷۵-۱۹۵، ۱۳۹۵.
- ۴-رضایی سوق، سمیه، پیوسته گر، یعقوب، آرام، علی، توسعه پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان محور (بررسی موردی: محور تجاری مرکزی شهر یاسوج)، کنفرانس ملی معماری و شهرسازی، دوره ۱، ۱۳۹۲.
- ۵-سرگزی اول، حمیدرضا، طراحی فضای شهری با هدف افزایش سرزندگی نمونه موردی خیابان فردوسی زابل، اولین کنفرانس ملی شهرسازی، مدیریت شهری و توسعه پایدار، ۱۳۹۳.
- ۶-صبا، جهانگیر، صارمی، حمیدرضا، کلانتری خلیل آبادی، حسین، امکان سنجی ارتقاء پیاده مداری با رویکرد سرزندگی در فضاهای شهری؛ مطالعه موردی: طراحی خیابان امام خمینی(ره) سنندج، مطالعات شهر ایرانی اسلامی، دوره ۹، شماره ۳۵، صفحات ۴۷-۶۴، ۱۳۹۸.
- ۷-غفاری، فرنوش، آذرخشی، مهسا، پیاده مداری در جهت افزایش کیفیت زندگی و سرزندگی در فضای شهری (نمونه موردی خیابان احمدباد مشهد)، چهارمین همایش ملی معماری، شهرسازی و پژوهش های نیاز محور با محوریت تحولات نوین و پژوهش های کاربردی، ۱۳۹۴.
- ۸-فصیحی، حبیب اله، پریزادی، طاهر، کرمی، تاج الدین، بررسی نقش پیاده راهها در سرزندگی فضاهای عمومی مطالعه موردی: پیاده راه حرم شهرری، فصلنامه شهر پایدار، دوره ۲، شماره ۴، صفحات ۱-۱۵، ۱۳۹۸.