



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

زمان چاپ: ۱۴۰۲/۰۵/۲۰

شماره مجوز مجله: ۸۰۴۰۰

## سنجش و تحلیل مولفه های ابعاد سرزندگی در پیاده راه شهری (نمونه موردی: منطقه ۹ شهر شیراز)

سجاد حیدری<sup>۱</sup>، حمید سعدی<sup>۲</sup>

۱- کارشناس ارشد کشاورزی

۲- کارشناس ارشد عمران گرایش آب و سازه های هیدرولیک

### چکیده

زندگی عمومی در فضاهای شهری دارای نوع های گوناگون با عملکردهای متعدد می باشد، فضاهای شهری می بایستی دارای رفتار و فعالیت های مختلف شامل خرید، پیاده روی، گفتگو، استفاده از امکانات برای سرگرمی استراحت، گذراندن زمان به عنوان فعالیت های روزانه و جشن های دوره ای و رویدادهای فرهنگی و هنری باشند. این پژوهش با هدف بررسی مولفه های موثر بر سرزندگی در پیاده راه شهری بر اساس دیدگاه شهروندان در پیاده راه های منطقه ۹ شهر شیراز می باشد. روش پژوهش از نوع کاربردی - همبستگی می باشد. جامعه آماری، کلیه شهروندان محدوده منطقه ۹ شهر شیراز تشکیل می دادند که از بین جامعه ۳۸۴ نفر به عنوان نمونه آماری بر طبق فرمول کوکران انتخاب شدند. برای جمع آوری داده ها، از پرسشنامه محقق ساخته سرزندگی در پیاده راه شهری با توجه به نگرش شهروندان انجام شد. پایایی پرسشنامه ها با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ مورد تایید قرار گرفت. در تحلیل آماری از آزمون رگرسیون استفاده گردید. نتایج حاصل از تحلیل داده ها نشان داد که بر طبق فرضیه اول که ضریب همبستگی پیرسون برای تعیین اندازه ی تاثیر متغیر عوامل فعالیت بر سرزندگی در پیاده راه شهری  $R = 0/574$  و ضریب تعیین برابر  $R^2 = 0/327$  می باشد در مورد فرضیه دوم تاثیر متغیر عوامل کالبدی بر سرزندگی در پیاده راه شهری  $R = 0/544$  و ضریب تعیین برابر  $R^2 = 0/461$  و در مورد فرضیه سوم تاثیر متغیر عوامل اجتماعی بر سرزندگی در پیاده راه شهری  $R = 0/536$  و ضریب تعیین برابر  $R^2 = 0/362$  می باشد. لذا فرضیات پژوهش اثبات گردید.

واژه های کلیدی: سرزندگی، پیاده راه شهری، منطقه ۹ شهر شیراز.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

## مقدمه بیان مساله

مراکز شهری دارای معمضاتی همچون ازدحام ترافیک، افزایش آمار تصادفات، افول و تخریب بافت های با ارزش، شهری افول ارزش های بصری، مشکلات دسترسی به خدمات، کمبود فضای پارکینگ خودرو و همچنین تأثیرات وسیع به وضع روانی و ذهنی مردم می باشند که افزایش این قبیل معضلات باعث واکنش های گسترده ای علیه سلطه حرکت سواره و کاهش تحرکات پیاده در شهرهای جهان گردید (سبحانی، ۱۳۹۳، ۱۱). با وجود تلاش های برنامه ریزان شهری، این روند همچنان ادامه دارد (رشید و همکاران، ۲۰۱۷، ۳-۲). علاوه بر پیشرفت در حمل و نقل و همچنین افزایش وابستگی به خودروها و موتورسیکلت ها، ماهیت خیابان ها به عنوان فضای عمومی تحت تأثیر قرار گرفته است به نوعی که در خیابان ها دیگر جای امنی برای عابرین پیاده نیست. میتوان گفت امروزه فضای عمومی به وسایل نقلیه اختصاص پیدا کرده و عابرین پیاده دیگر کاربران اصلی نیستند.

فضاهای عمومی در نوع های گوناگون شامل: بسته و باز، شامل: خیابان، مراکز خرید، ایستگاه های قطار پیاده راه ها کافه و پارک می باشند (رشید و همکاران، ۲۰۱۷: ۳-۲؛ دیکون، ۲۰۱۳: ۱۴-۹؛ جکوبز، ۱۹۹۶، ۱۰۷)، اما شاید خیابان و پیاده راه به عنوان در دسترس-ترین فضای عمومی از اهمیت ویژه ای برخوردارند و از همین روست که در بررسی ابعاد و زوایای این فضاها همواره این سوالات مطرح است که چرا سرزندگی فضاهای عمومی مهم و دارای اهمیت است؟ چرا سرزندگی پیاده راههای شهری اهمیت دارد؟ بودن یا نبودن سرزندگی چه مسائلی ایجاد کند؟ در باب اهمیت فضاهای عمومی می توان گفت، شهر به تعبیر مدرنیست ها صرفاً خلاصه شده در کالبد نیست بلکه آنچه در طراحی شهری مبنای اساسی است، انسان است. انسان در زندگی روزمره خود نیازمند استفاده از عرصه های عمومی چون پیاده راه ها جهت خرید پیاده روی گذران اوقات فراغت تردد کاری و ... است لذا در کنار خانه به عنوان خصوصی ترین عرصه زندگی در شهر، شهروندان نیازمند گذران زمان خود در فضاهایی را دارند که بخش جدایی ناپذیر و بدیهی بافت و ساخت شهر است. از آن جایی که زندگی عمومی در فضاهای عمومی شهری در مجموعه ای از اشکال و عملکردهای متنوعی رخ می دهد، به این ترتیب فضاها باید قادر باشند رفتار و فعالیت های گوناگون مانند خرید، پیاده روی، گفتگو استفاده از امکانات برای سرگرمی استراحت یا حتی گذراندن زمان به عنوان فعالیت های روزانه و همچنین جشن های دوره ای و رویدادهای فرهنگی و هنری را شامل شوند. در این راستا سرزندگی در قلمرو شهری یک کیفیت مهم است (جلالدینی و اکتای، ۲۰۱۲: ۶۶۷-۶۶۴)، زیرا افزایش سرزندگی قابلیت مکان را جهت ارائه تنوعی از عملکردها و فعالیت های مختلف با هدف ایجاد تجربیات و تعاملات اجتماعی مختلف به گونه ای که امنیت، برابری و راحتی را برای همه استفاده کنندگان تأمین کند افزایش می دهد (بمانیان و شهبازی، ۱۳۹۵: ۵۸). پر واضح است، فقدان این مهم به معنی ظهور شهری با حداقل استانداردهای زیست و نیز سرزندگی است.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

برای دستیابی به فضایی عمومی پایدار به طور عام و پیاده راه پیاده پذیر در درجه اول نیازمند توجه به ابعاد و مقیاس انسانی در طراحی است. آنچه در این مجمل به اختصار مورد توجه قرار گرفت را می توان به طور خلاصه اینگونه ذکر کرد که پیاده راه ها به عنوان بخش جدایی ناپذیر زندگی در عرصه عمومی شهری، مقوم نشاط و سرزندگی بوده و این مهم به شرط توجه به الزامات انسان محور در طراحی آن دارد.

در این خصوص شهرداری شیراز در بستر رویکرد روح بخشی به بافت مرکزی شهرها، اقدام به ایجاد پیاده راه در مرکز شهر کرده است قرارگیری پیاده راه در مرکز شهر و دسترسی مناسب به آن فضای مناسب برای حضور شهروندان و تعاملات به وجود آورده است. شکل گیری چنین فضایی نیازمند شاخص ها و معیارهای لازم برای جذب شهروندان است. بررسی معیارها و شاخص های مؤثر بر سرزندگی این محیط و حضور فعال شهروندان در بهبود کیفیت این محیط و سایر محیط های مشابه ضروری است بنابراین هدف این پژوهش بررسی ابعاد سرزندگی در پیاده راه شهری بر اساس دیدگاه شهروندان در منطقه ۹ شهر شیراز است.

## ۱- فرضیات

به نظر می رسد عوامل کالبدی بر سرزندگی در پیاده راه شهری تاثیر مثبت دارد.

به نظر می رسد عوامل اجتماعی بر سرزندگی در پیاده راه شهری تاثیر مثبت دارد.

به نظر می رسد عوامل فعالیتی بر سرزندگی در پیاده راه شهری تاثیر مثبت دارد.

## مبانی نظری

### ۱-۳- مفهوم سرزندگی در شهر

سرزندگی به معنای داشتن انرژی جسمی و روحی تعریف شده است که افراد احساس شور و شوق، سلامتی و انرژی در وجود خود می کنند (Ryan & Frederick, ۲۰۱۷, ۵۳۶). سرزندگی در مفهوم کلی به، خودکفایی، پایداری، سازگاری، انعطاف پذیری، ظرفیت برای تغییر خودسازی، مسئولیت و امنیت مربوط میشود سرزندگی شهری یعنی ظرفیت شهر برای پاسخ دادن و انطباق با شرایط (Sci, ۲۰۲۲, ۳۶۸) حیات و زندگی فرد در میان جمع بودن است و آنچه به فضا زندگی میبخشد مردم و حضور فعال و پرشور و نشاط آنها در فضاست (پاکزاد، ۱۳۹۲).

سرزندگی شهری با خلق فرصت هایی در راستای فراهم آوردن تعاملات اجتماعی معنی دار سبب ایجاد حس تعلق به مکان و حس غرور اجتماعی برای ساکنین شهر می شود (الدنبرگ، ۲۰۱۱، ۸۲). به طور کلی، سرزندگی در حوزه شهری، کیفیت مهمی است؛ زیرا میزان جرم و جنایت را کاهش میدهد باعث میشود منافع تجاری با دوام تر شود، لذت ماندن در خیابان و تماشای مردم را افزایش داده تعاملات اجتماعی و فرصت برای تبادلات فرهنگی را فراهم می کند (شوای، ۱۳۹۵: ۶۸).

در نتیجه، سرزندگی در فضای شهری به عنوان یکی از معیارهای مهم سلامت در نظر گرفته شده است (جلال الدینی و اکتای ۲۰۲۲)؛ اما مفهوم دیگر سرزندگی شهر از نظر موننگمری (۲۰۱۵)، شامل قدرت حیات بخش تأثیر تحرک مکانی مردم در



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

خیابان ها در زمانهای مختلف و تنوع انسانی ناشی از آن است؛ به عبارت دیگر، این مفهوم سرزندگی میتواند در سه کلمه خلاصه شود، فعالیت تنوع و تعامل در زمینه سرزندگی خیابان شهری، به عنوان مهمترین بخش منظر شهری قابل ادراک که در پژوهش حاضر بدان پرداخته شده است باید اشاره کرد که خیابان شهری به عنوان مهمترین مکان زندگی جمعی شهروندان بیش از هر چیزی می بایستی سرزنده باشد (پاکزاد، ۱۳۹۶، ۱۳۰). این خیابان ها در هیچ ساعتی از شبانه روز نمی بایست از حضور سرزنده و فعال گروههای مختلف شهروندان تهی گردد؛ جوهر زندگی شهری به قول جیکوبز در یک تنوع سرزنده نهفته است که باید در هر زمان و برای همه در دسترس باشد و دامنه وسیعی از حق انتخاب ها را در اختیار آنها قرار دهد. به عقیده جیکوبز و اپلیارد (۲۰۱۷)

عواملی مانند خوانایی مسیر تداوم و پیوستگی فضایی، راه نماهای فعال و تنوع در ادراک فضایی و ایجاد کاربریهای تجاری در پیاده راه نیز موجب سرزندگی فضایی آن میشود (لینچ، ۲۰۱۱: ۵۳). بر اساس تعریف دیگری نیز، «خیابان شهری سرزنده» عبارت است از یک فضای شهری که در آن حضور تعداد قابل توجهی از افراد و تنوع آنها (به لحاظ سن و جنس در گستره زمانی وسیعی از روز که فعالیت هایشان به طور عمده به شکل انتخابی یا اجتماعی بروز می نماید به چشم می خورد (خستو و رضوانی، ۱۳۹۹).

## سرزندگی در پیاده راه

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 یا برگرفته از کالبد موجود یا براساس 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 ساکنس 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 (یدی همدانی و همکاران، ۱۳۹۹). جوهر زندگی شهری به قول جین جکوبز در تنوع سرزنده نهفته است که باید در انتخاب ها را در اختیار آنها قرار دهد (سیستانی، ۱۳۹۷).



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

## ۱- پیشینه پژوهش

(آزمی و همکاران، ۲۰۲۲) در پژوهشی با عنوان مطالعه تطبیقی پیاده مداری محله به توجه به امکانات جامعه بین دو مالزی پرداختند، یافته های این مطالعه نشان داد که کیفیت درک ساکنان از دسترسی بر میزان قابلیت پیاده مداری محله تأثیر دارد. (زکریا و یوجانگ، ۲۰۲۰) در پژوهشی به بررسی راحتی پیاده روی در مرکز شهر کوالالامپور پرداخته اند یافته ها حاکی از آن است که اکثر پاسخ دهندگان نسبت به سطح راحتی به ویژه از نظر امکانات عابر پیاده نسبتاً رضایت دارند در مقابل مشاهدات نشان می دهد که در مرکز شهر نگهداری ضعیف امکانات تأثیری در وضعیت نامناسب در خیابان های پیاده مدار دارد. (گدوین و پریس، ۲۰۲۰) در پژوهشی به بررسی دوچرخه سواری و پیاده مداری در جنوب شرقی ایالات متحده آمریکا: چرا نادر و کمیاب است؟ پرداخته اند منطقه جنوب شرقی ایالت متحده دوچرخه سواری و پیاده مداری برای حمل و نقل نسبت به دیگر مناطق کمتر شایع است. بررسی ها نشان داد عوامل اصلی این مسئله رشد جمعیت به ویژه مهاجرت روستاییان بعد از جنگ جهانی دوم و گسترش شهرها، در دسترس بودن گسترده خودرو، سیاست ها، قوانین زیر ساخت ها بودجه ها برای حمل و نقل فعال بوده است.

خستو و سعیدی رضوانی در سال ۱۳۹۹ در مقاله ای با عنوان عوامل مؤثر بر سرزندگی فضاهای شهری سرزندگی فضاهای شهری را با تکیه بر مرکز پیاده مورد بررسی قرار می دهند. هدف این تحقیق با توجه به اهمیت فعالیت خرید و نقش پیاده روی در کیفیت زندگی، شهروندان در قالب مفهومی تحت عنوان مرکز خرید، پیاده برقراری ارتباط مؤثر میان فعالیت خرید، ایمنی و سرزندگی در خیابان ستارخان تهران است نتایج نشان می دهد که میان مرکز خرید پیاده و امنیت و ایمنی و سرزندگی فضای شهری رابطه معنی دار و مثبت وجود دارد (Khasti & Saedi Rezvani, ۲۰۱۹).

دادپور در سال ۱۳۹۹ معیارهای سرزندگی فضاهای شهری مطالعه موردی بخشی از خیابان ولیعصر تهران را مورد بررسی قرار داده است. در این مطالعه پس از تدقیق تعریف سرزندگی و شناسایی معیارهای مؤثر بر سرزندگی فضاهای شهری دو بخش از خیابان ولیعصر تهران مورد بررسی قرار گرفته که بخشی از آن دارای سرزندگی و بخشی دیگر فاقد سرزندگی بوده است. در نهایت معیارهای سرزندگی خیابان های شهری در شهر تهران ارائه می گردد (Dadpour, ۲۰۱۹).

پوراحمد و همکاران در سال ۱۳۹۹ به تحلیل نقش پیاده راه های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری مطالعه موردی پیاده راه ۱۷ شهریور تهران به روش توصیفی- تحلیلی به دنبال تحلیل نقش پیاده راه ۱۷ شهریور به منزله فضای عمومی در سرزندگی فضای شهری پرداخته اند نتایج پرسشنامه با نرم افزار PLS تحلیل شد و نشان داد این پیاده راه با توجه به کارکرد و ساختار کنونی خود نتوانسته موجب سرزندگی محیط شود (Pourahmad et al, ۲۰۱۹).



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

اکبرزاده و همکاران در سال ۱۳۹۹ به ارزیابی مطلوبیت پیاده راه علم الهدی شهر رشت در چهار بخش کاربری و فعالیت آسایش و راحتی، زیست محیطی و کالبدی پرداخته اند نتایج پژوهش انجام شده نشان داد که این پیاده راه از لحاظ شاخص هایی همچون طراحی جداره ها، محوطه آرای، فضای سبز نورپردازی در شب و حفاظت از پیاده ها در مقابل تغییرات جوی وضعیت بسیار نامناسبی دارد (Moghaddam et al., ۲۰۱۹ Akbarzade).

## ۲- معرفی محدوده پژوهش

جمعیت کلان شهر شیراز بر اساس سرشماری سال ۱۴۰۰، بالغ بر ۱،۹۵۵،۵۰۰ تن بوده است که بر این اساس، شیراز چهارمین شهر بزرگ و پرجمعیت ایران و پرجمعیت ترین شهر جنوب کشور به شمار می رود .

استقرار صنایع الکترونیک، پتروشیمی، افزایش هر چه بیشتر نقش توریستی، فرهنگی شهر و مرکزیت خدمات اداری - سیاسی - ستادی شهر در سطح استان را از جمله عوامل جاذب جمعیت و افزایش حجم جمعیت شهر می توان بشمار آورد. از دیگر ویژگی های تحولات جمعیت در شهر شیراز توزیع ناموزن آن در سطح مناطق شهری است.

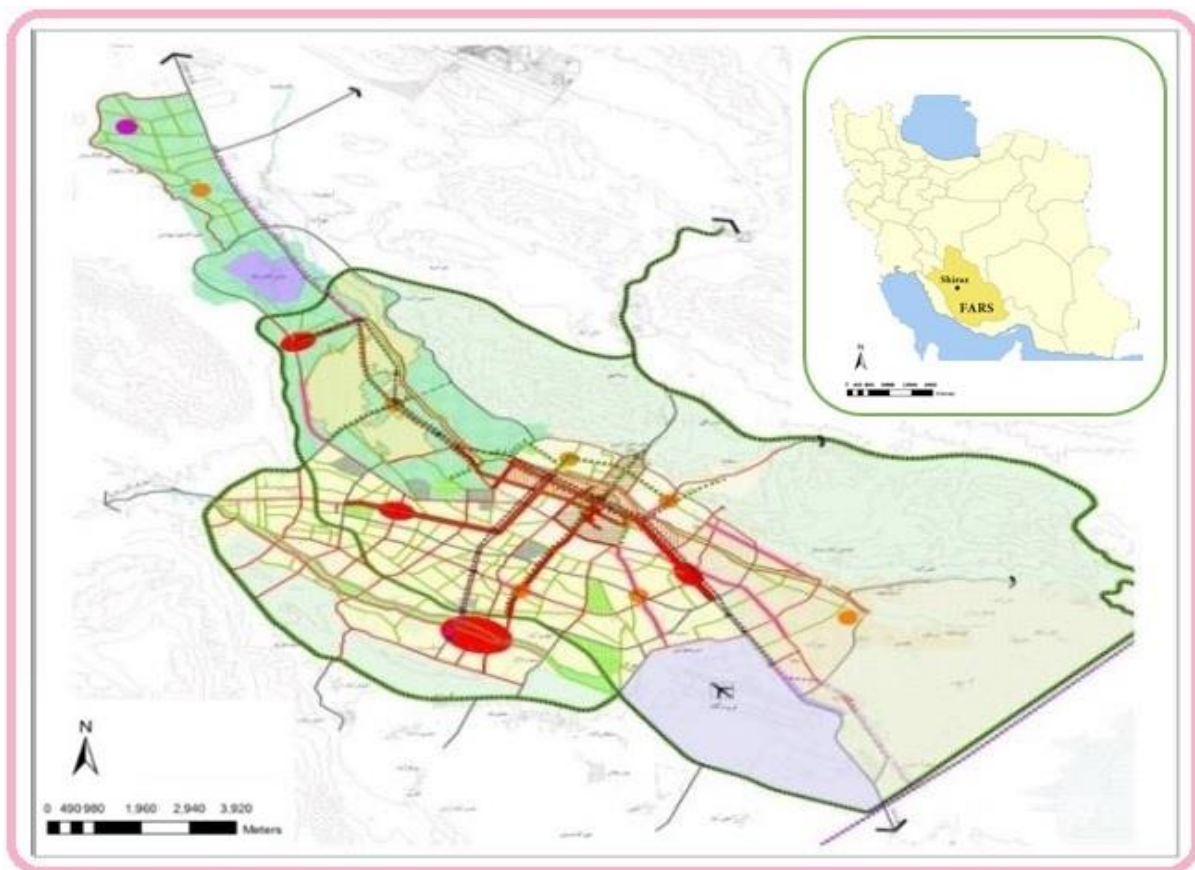
**بررسی ساختار کالبدی شهر:** فرآیند گسترش ساختارهای شهری که ناشی از ویژگی نیاز به زمین برای فعالیت های انسانی است تحت عنوان توسعه و گسترش شهری شناخته می شود. بطور کلی دو عامل نیروی بازار و دولت نقش اساسی را در این توسعه ایفا می کنند. بخش خصوصی همواره بدنبال کسب منفعت و سود حداکثر است در حالی که دولت موظف است برای تأمین نیازهای عمومی شهر، هدایت و تشویق انگیزه های خصوصی در راستای مصالح و منافع اجتماعی و رعایت حقوق اجتماعی در نحوه استفاده از زمین دخالت کند. ساختار کلان کالبدی شهر را به طور خلاصه بدین صورت می توان خلاصه کرد:

۱- منطقه تاریخی شهر با وسعتی نزدیک به ۳۵۰ هکتار هسته اولیه شکل گیری شهر را شامل میشود. بافت شهری آن فشرده و متراکم و ابنیه آن قدیمی و عمدتاً فرسوده است. شبکه ارتباط سواره و تأسیسات و تجهیزات شهری در آن ضعیف و فاقد کارایی مناسب می باشد. تراکم ساختمانی و جمعیتی در آن بالاست. به علت تنزل بهداشت و کیفیت اسکان و مشکلات محیطی، قیمت زمین در این منطقه نازل و محل اسکان اقشار فقیر مهاجرین به شهر است.

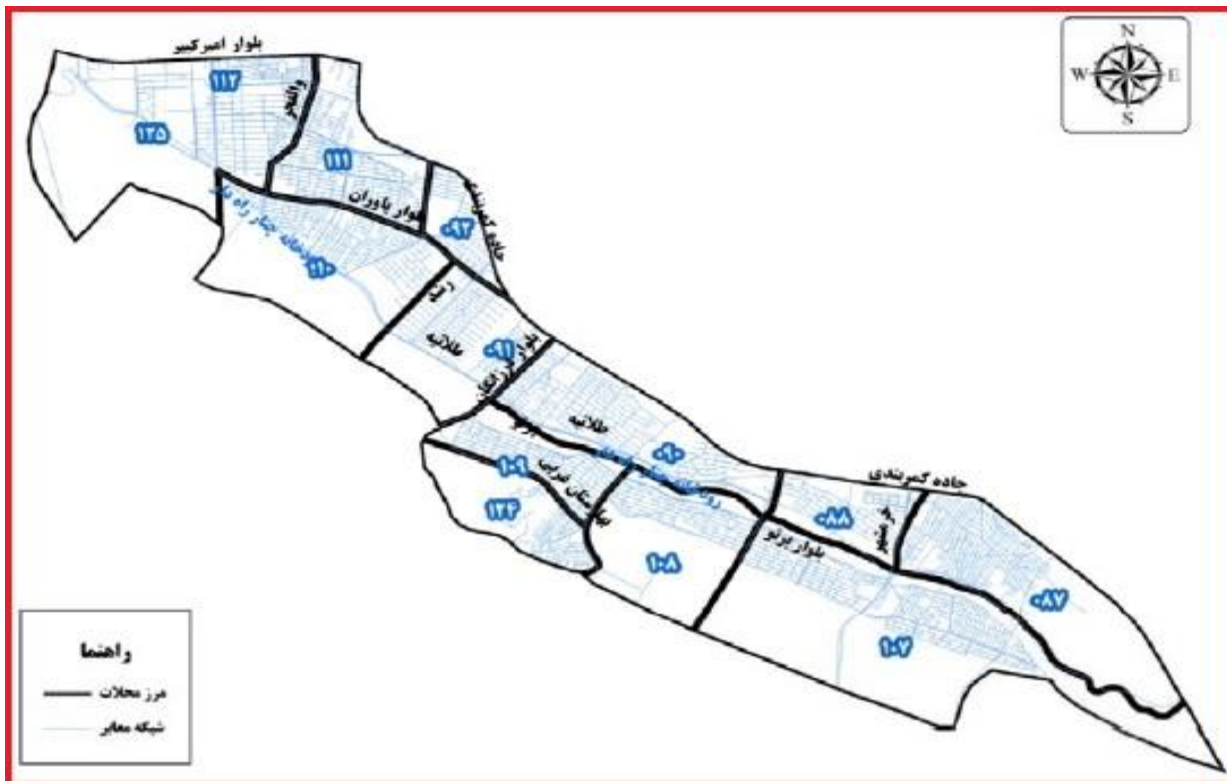
۲- بافت مرکزی شهر شامل گسترش های بعد از حدود ۱۳۳۰، تراکم ساختمانی در آن بالا، سطح شبکه معابر با توجه به عملکردهای شهری در آن ناکافی است.

۳- گسترش شمال غربی در باغات شهر، مورد توجه اقشار مرفه، دارای کیفیت ساختمانی بالا و تراکم جمعیتی پایین و قیمت زمین بالاست.

۴- گسترش های حاشیه جنوبی شامل گسترشهای بی رویه خارج از محدوده طرح جامع مصوب صورت گرفت. به علت ضعف بنیه مالی ساکنین، ابعاد قطعات کوچک، کیفیت ساختمان نازل و تراکم جمعیت در آن بالاست. بافت آن به علت عدم وجود طرح مشخص، فاقد پیوستگی بوده و از نظمی تبعیت ننموده و شبکه معابر آن خود به خودی و با پیروی از کوره راههای روستایی بوجود آمده ولی به علت وجود اراضی بایر بزرگ و زراعی پراکنده عمده توسعه آتی شهر در این منطقه خواهد بود. مطابق با آخرین طرح مصوب مساحت شهر بالغ بر ۲۲۰۰۰ هکتار می باشد که از این محدوده ۶۳٪ به سطوح ساخته شده و ۳۷ درصد به سطوح ساخته نشده تعلق دارد.



شکل ۱: ساختار فضایی و بافت کالبدی شهر شیراز (منبع: Shahr-o-Khaneh consulting planners, ۲۰۱۴)



نقشه ۲: منطقه ۹ شهر شیراز

جدول ۱: شناسنامه منطقه ۹ شهر شیراز

ضریب همگنی	تراکم		مساحت		خانوار		جمعیت				شاخص	نام منطقه	تعداد محله	
	خانوار	جمعیت	نسبت به شهر	کل	بعد	تعداد	نسبت جنسی	زن	مرد	نسبت به شهر				کل
۱۰.۹٪	۱۴.۲	۴۸۰	۱۲.۹٪	۲,۹۲۹	۳,۳۹	۴۱,۵۵۱	۱.۰۳	۶۹,۴۲۶	۷۱,۲۹۲	۹.۰٪	۱۴۰,۷۱۸	جمع	۱۲	۹
۰.۹۱٪	۱۷	۵۷.۴	۱.۰۷٪	۲۴۴	۳,۳۸	۳,۴۶۳	۱.۰۳	۵,۷۸۶	۵,۹۴۱	۰.۷۵٪	۱۱,۷۲۷	میانگین		
۰.۴۱٪	۷	۲۳.۸	۰.۶۵٪	۱۴۸	۰.۰۹	۱,۲۷۹	۰.۰۲	۲,۱۹۴	۲,۲۶۹	۰.۲۸٪	۴,۴۶۱	انحراف استاندارد		

### ۳- آمار استنباط

فرضیه اول: به نظر می رسد عوامل کالبدی بر سرزندگی در پیاده راه شهری تاثیر مثبت دارد.

جدول ۲: ضریب رگرسیون فرضیه سوم

مدل	ضریب همبستگی	R <sup>۲</sup>	R <sup>۲</sup> تعدیل شده
عوامل فعالیتی بر سرزندگی در پیاده راه شهری	۰/۵۷۴	۰/۳۲۷	۰/۳۲۴

جدول ۳: ANOVA فرضیه سوم

ANOVA جدول		
مدل	F	sig
رگرسیون	۱۵۳/۸۸۴	۰/۰۰۱



جدول ۴: جدول تحلیل رگرسیون خطی فرضیه سوم

مقدار sig	آماره t	ضرایب استاندارد شده	ضرایب استاندارد نشده		مدل
		Beta	خطای استاندارد	B	
۰/۰۰۴	۸/۴۷۴		۰/۲۰۷	۱/۵۷۹	عرض از مبدأ
۰/۰۰۲	۹/۳۲۸	۰/۵۹۹	۰/۰۶۵	۰/۵۴۲	عوامل فعالیتی بر سرزندگی در پیاده راه شهری

بر طبق جدول ANOVA سطح معناداری برابر صفر می باشد که کمتر از ۰/۰۵ است، بنابراین فرض صفر ( $H_0$ ) رد می شود و طبق فرض یک ( $H_1$ ) متغیر عوامل فعالیتی بر سرزندگی در پیاده راه شهری تاثیر مثبت دارد. طبق جدول آماره T و براساس  $B_1$ , B که صفر است نتیجه می گیریم که متغیر عوامل فعالیتی بر سرزندگی در پیاده راه شهری در رگرسیون خطی نقش دارد و از آنجا که ضریب همبستگی پیرسون برای تعیین اندازهی تاثیر متغیر عوامل فعالیتی بر سرزندگی در پیاده راه شهری  $R = ۰/۵۷۴$  و ضریب تعیین برابر  $R^2 = ۰/۳۲۷$  می باشد نشان می دهد که از طریق متغیر مورد بررسی تا حدود ۳۲٪ درصد بر سرزندگی در پیاده راه شهری را می توان پیش بینی کرد. فرضیه دوم: به نظر می رسد عوامل اجتماعی بر سرزندگی در پیاده راه شهری تاثیر مثبت دارد.

جدول ۵: ضریب رگرسیون فرضیه دوم

مدل	ضریب همبستگی	$R^2$	$R^2$ تعدیل شده
عوامل کالبدی بر سرزندگی در پیاده راه شهری	۰/۵۴۴	۰/۴۶۱	۰/۴۶۸

جدول ۶: ANOVA فرضیه دوم

ANOVA جدول		
مدل	F	sig
رگرسیون	۱۶۳/۴۷۸	۰/۰۰۲

جدول ۷: جدول تحلیل رگرسیون خطی فرضیه دوم

مقدار sig	آماره t	ضرایب استاندارد شده	ضرایب استاندارد نشده		مدل
		Beta	خطای استاندارد	B	
۰/۰۰۰۱	۱۱/۲۹۹		۰/۱۵۴	۱/۵۹۹	عرض از مبدأ
۰/۰۰۳	۱۲/۱۱۴	۰/۶۱۸	۰/۰۶۴	۰/۵۸۲	عوامل کالبدی بر سرزندگی در پیاده راه شهری

بر طبق جدول ANOVA سطح معناداری برابر صفر می باشد که کمتر از ۰/۰۵ است، بنابراین فرض صفر ( $H_0$ ) رد می شود و طبق فرض یک ( $H_1$ ) عوامل کالبدی بر سرزندگی در پیاده راه شهری تاثیر مثبت دارد. طبق جدول آماره T و براساس  $B_1, B_2$  که صفر است نتیجه می گیریم که متغیر عوامل کالبدی بر سرزندگی در پیاده راه شهری در رگرسیون خطی نقش دارد و از آنجا که ضریب همبستگی پیرسون برای تعیین اندازه ی تاثیر متغیر عوامل کالبدی بر سرزندگی در پیاده راه شهری  $R = ۰/۵۴۴$  و ضریب تعیین برابر  $R^2 = ۰/۴۶۱$  می باشد نشان می دهد که از طریق متغیر مورد بررسی تا حدود ۰/۴۶ درصد بر سرزندگی در پیاده راه شهری را می توان پیش بینی کرد.

فرضیه سوم: به نظر می رسد عوامل فعالیتی بر سرزندگی در پیاده راه شهری تاثیر مثبت دارد.

جدول ۸: ضریب رگرسیون فرضیه سوم

مدل	ضریب همبستگی	$R^2$	$R^2$ تعدیل شده
عوامل اجتماعی بر سرزندگی در پیاده راه شهری	۰/۵۳۶	۰/۳۶۲	۰/۳۵۰

جدول ۹: ANOVA فرضیه سوم

جدول ANOVA		
مدل	F	sig
رگرسیون	۱۴۹/۸۶۵	۰/۰۰۳

جدول ۱۰: تحلیل رگرسیون خطی فرضیه سوم

مقدار sig	آماره t	ضرایب استاندارد نشده		مدل
		ضرایب استاندارد شده Beta	خطای استاندارد B	
۰/۰۰۲	۸/۵۶۵	۰/۵۷۶	۰/۱۹۹	عرض از مبدأ
۰/۰۰۴	۹/۰۹۱		۰/۰۷۱	عوامل اجتماعی بر سرزندگی در پیاده راه شهری

بر طبق جدول ANOVA سطح معناداری برابر صفر می باشد که کمتر از ۰/۰۵ است، بنابراین فرض صفر ( $H_0$ ) رد می شود و طبق فرض یک ( $H_1$ ) متغیر عوامل اجتماعی بر سرزندگی در پیاده راه شهری تاثیر مثبت دارد. طبق جدول آماره T و براساس  $B_1, B_2$  که صفر است نتیجه می گیریم که متغیر عوامل اجتماعی بر سرزندگی در پیاده راه شهری در رگرسیون خطی نقش دارد و از آنجا که ضریب همبستگی پیرسون برای تعیین اندازه ی تاثیر متغیر عوامل اجتماعی بر سرزندگی در پیاده راه شهری  $R = ۰/۵۳۶$  و ضریب تعیین برابر  $R^2 = ۰/۳۶۲$  می باشد نشان می دهد که از طریق متغیر مورد بررسی تا حدود ۰/۳۵ درصد بر سرزندگی در پیاده راه شهری را می توان پیش بینی کرد.



## نتیجه گیری

سرزندگی یکی از ضروریات یک شهر می باشد. فضاهای عمومی شهری همیشه بستری برای تحقق و تجلی سرزندگی در شهرها بوده اند. امروزه در برنامه ریزی شهری، ایجاد پیاده راه ها که گونه ای از فضاهای عمومی محسوب می گردند در کنار اهداف متعدد در راستای تقویت سرزندگی نیز مورد توجه هستند. در پژوهش حاضر مولفه های سرزندگی در پیاده راه شهری بر اساس دیدگاه شهروندان در محدوده منطقه ۹ شهر شیراز مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفت. بر طبق نتایج، شهروندان منطقه ۹ شهر شیراز نمایانگرهای سرزندگی را بیشتر در بعد کالبدی در درجه بالایی دانسته اند. ضعیفترین حالت نمایانگرهای سرزندگی در شمول بعد کالبدی قرار دارند که در مرتبه های پایینتر قرار می گیرند. بنابراین ضعف سرزندگی در این پیاده راه بایستی با توجه بیشتر بر نمایانگرهای کالبدی سرزندگی برطرف گردیده و به ویژه توجه بیشتری به موضوع پارکینگ خودروها، نظافت توسعه فضای سبز، ممانعت از ورود موتورسیکلت ها، رفع سد معبر ایجاد مبلمان شهری، مناسب ایجاد سایه بان و پناه بارش جدار سازی مناسب و رفع آلودگی های بصری معطوف شود اندیشه در ارتقاء امنیت مقوله مهمی است که بایستی مورد توجه قرار گیرد. همچنین توسعه فضاهای باز عمومی و محل های تجمع، احداث نمادهای ملی فرهنگی و سیاسی و وقت گذرانی با آزادسازی فضاها و احداث بوستان های کم وسعت از مواردی است که در ارتقاء سرزندگی این فضا می تواند کارساز باشد.



## پیشنهادات

- بهسازی سنگ فرش خیابان که مناسب عابران پیاده، معلولان و کالسکه ( بچه ) باشد و در زمستان لغزنده نباشد و آب حاصل از باران و برف در زیر آن ها تجمع پیدا نکند.
- نقاشی های دیواری برای سرزندگی و تنوع در خیابان و پوشاندن دیوارهای آزاد.
- آب نماهایی در مسیر برای زیبایی و همچنین ایجاد خنکی در تابستان های گرم برای عابران.
- ایجاد حفاظ طبیعی ( درخت) یا حفاظ مصنوعی ( سایبان) برای نیم کت ها، برای در امان بودن از تابش آفتاب و بارش برف و باران.
- ایجاد مسیری اختصاصی برای دوچرخه.
- ایجاد نورپردازی در خیابان برای ایجاد سرزندگی در شب هنگام.
- حذف پارک اتومبیل در این محور با ایجاد پارکینگ مناسب اطراف محور.
- ساخت المان هایی در مسیر مه معرف فرهنگ مردم شهر باشند و زیبایی را برای این محور نیز به ارمغان آورند.
- کف سازی مناسب (تشویق به پیاده روی نیاز به مکان مناسب دارد.
- امکاناتی برای حضور سالمندان و کودکان در این حور مانند ایجاد تعدادی سرویس بهداشتی و آب خوری در طول محور.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

## منابع

- ۱- بمانیان، محمد رضا، شهبازی، مهرداد، (۱۳۹۵)، " نقش عوامل عملکردی در سرزندگی فضای باز شهری ( نمونه موردی: پارک ارم همدان)", فصلنامه مدیریت شهری، سال هشتم، شماره ۲۸، صص ۶۸ - ۵۷.
- ۲- پاکزاد، جهان شاه، (۱۳۹۶)، " مقالاتی در باب طراحی شهری"، گردآورنده الهام سوری، نشر شهیدی.
- ۳- خستو، مریم، رضوانی، نوید، (۱۳۹۹)، " عوامل موثر بر سرزندگی فضاهای شهری"، هویت شهر، ۴ ( ۶ )، صص ۷۴ - ۶۳.
- ۴- رشید پور، نازیلا، سعیدی رضوانی، نوید، (۱۳۹۹)، " مقایسه تطبیقی عوامل موثر بر موفقیت فضاهای عمومی ( خیابان و پارک)، در ذهن و رفتار شهروندان آنکارا و تهران با تاکید بر نقش نظام برنامه ریزی فضای عمومی در شهرهای مذکور"، فصلنامه علمی - پژوهشی مطالعات شهری مطالعات شهری، شماره چهاردهم، بهار، صص ۵ - ۱۸.
- ۵- سیستانی، آرم مجتهد، (۱۳۹۷)، " شاخصه های کیفی مطلوبیت پیاده راه ها و خیابان های شهری"، چهاردهمین کنفرانس دانشجویان کشور.
- ۶- شوای، فرانسواز، (۱۳۹۵)، " شهرسازی تخیلات و واقعیات"، ترجمه سید محسن حبیبی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- ۷- هدایت نژاد، کاشی، سید مصطفی، هادیانی، زهره، حاجی نژاد، علی و عسکری، علی ( ۱۳۹۹)، " سرزندگی شهری مفهومی میان رشته ای؟ واکاوی اصول، ابعاد و شاخص ها"، مطالعات ساختار و کارکرد شهری، ۶ ( ۲۰ )، ۱۰۷ - ۷۵.
- ۸- یدی همدانی، سید مهدی، کاکاوند، الهام، آهنی، سمسه، (۱۳۹۹)، " سنجش کیفیت پیاده راه های شهری ر راستای نیل به حمل و نقل انسان محور"، یازدهمین کنفرانس بین المللی مهندس حمل و نقل و ترافیک، تهران.
- ۹- Abbasian, A. (۲۰۱۶). Importance of Urban Squares as Public Space in Social Life: A New Design of Fisktorget in Karlskrona City, *Master Thesis in Sustainable Urban Planning FM ۲۵۸۵*, Blekinge Institute of Technology Karlskrona, Sweden.
- ۱۰- Akbarzade Moghaddam, A., Ahmadi, H., & Azade, R. (۲۰۱۹). Evaluating the Utility of Urban Walkways Based on Qualitative Components; Case Study: Alam-al-hoda Walkway in Rasht. *Research and Urban Planning Journal*, ۷ (۲۵), ۱۲۵-۱۴۰. (In Persian).
- ۱۱- Azmi, D. I., Karim, H. A., & Ahmad, P. (۲۰۲۲). Comparative study of neighbourhood walkability to community facilities between two precincts in Putrajaya. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, ۱۰۵, ۵۱۳-۵۲۴.
- ۱۲- Dadpour, S. (۲۰۱۹). Criteria for the vitality of urban spaces: Case Study: Part of Valiasr Street in Tehran. *Search in Urban Planning Journal*, ۳۷ & ۳۸, ۳۴-۴۰. (In Persian)
- ۱۳- Jacobs, J. (۲۰۱۶) *The Death and Life of Great American Cities*, New York.
- ۱۴- Jalaladdini, S., & Oktay, D. (۲۰۲۲). "Urban Public Spaces and Vitality: A Socio-Spatial Analysis in the Streets of Cypriot Towns. *Journal of Social and Behavioral Sciences*, ۳۵, ۶۶۴-۶۷۴.



- ۱۵- Khastu, M., Saeedi Rezvani, N. (۲۰۱۹). Effective factors on the Vitality of Urban Spaces, Creating a lively urban space based on the concept of the pedestrian shopping mall. *City Identity Journal*, ۴ (۶), ۶۳-۷۴. (In Persian).
- ۱۶- Lynch, K. (۲۰۱۱) A Theory of Good City from, MT Press, Cambridge.
- ۱۷- Pourahmad, A., Zangane Shahraki, S., & Safae Rine, M. (۲۰۱۹). Analysis of the role of urban walkways in promoting the vitality of urban spaces: Case Study: walkway of ۱۷ Shahrivar in Tehran. *Geographical Research of Urban Planning Journal*, ۴ (۲), ۱۷۵-۱۹۵. (In Persian)
- ۱۸- Ryan, R.M. & Frederick, C. (۲۰۱۷). On energy, personality, and health: Subjective vitality as a dynamic reflection of well-being. *Journal of Personality*, ۶۵(۳): ۵۲۹-۵۶۵.
- ۱۹- Samvati, S., Nikookhooy, M., & Izadi, M. S. (۲۰۱۸). The role of vitality and viability of urban streets in enhancement the quality of pedestrian-oriented urban venues. *Journal of Basic and Applied Scientific Research*, ۳ (۷), ۵۵۴-۵۶۱.
- ۲۰- Sci, I.J. (۲۰۲۲). Factors affecting the vitality of streets in Downtown Johor Bahru City, *Indian Journal of Scientific Research*, ۷(۱): ۳۶۱-۳۷۴.