



سنجش مولفه های موثر بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه های شهری (نمونه موردی: منطقه ۹ شیراز)

صادق زندیه^۱، محمد مهدی رحیمی^۲

- ۱- فوق لیسانس مدیریت اجرایی گرایش برنامه ریزی استراتژیک، دانشگاه آزاد علوم و تحقیقات تهران
- ۲- پژوهشگر دکتری تخصصی شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران جنوب، ایران

چکیده

به همراه افزایش دادن کیفیت محیطی فضاهای شهری، شاهد امکان و فرصت بروز خلاقیت های شهری می باشی. به دلیل غلبه ماشین در شهرها و کم رنگ شدن حضور عابر پیاده اهمیت پیاده مداری در کشورهای در حال توسعه پیوسته در حال افزایش می باشد. هدف پژوهش حاضر " تبیین تاثیر معیارهای افزایش کیفیت محیط شهری (۱- کارکردی (عملکردی) ، ۲- ادراکی ، ۳- کالبدی) و زیر معیار های هر یک از این مولفه ها در پیاده راه ها بر مبنای رضایتمندی شهروندان در محدوده منطقه ۹ شیراز " می باشد. شهر شیراز در سال های اخیر در مسیر بازآفرینی فرهنگی گام برداشته است و بخش مرکزی آن به پیاده راه تبدیل شده است به دنبال استفاده هرچه بیشتر از پتانسیل های فرهنگی موجود در راستای ارتقا و بهبود کیفیت فضاهای شهری خود است. به منظور انجام این پژوهش ابتدا با استفاده از روش تحقیق توصیفی و تحلیلی متغیرهای ، کارکردی (عملکردی) ، ادراکی ، کالبدی تأثیرگذار بر ارتقا کیفیت پیاده راه استخراج گردید. متغیرهای فوق از طریق شاخص های تعیین شده ارزیابی شدند و از پرسشنامه برای سنجش متغیرهای ، کارکردی (عملکردی) ، ادراکی ، کالبدی استفاده گردید پرسشنامه تنظیم شده از نظر پایایی و روایی با روش آلفای کرونباخ مورد ارزیابی قرار گرفته و از طریق تست اولیه ناهمانگی های درونی مورد بازبینی قرار گرفت. داده های جمع آوری شده و با استفاده از نرم افزار SPSS نسخه ۲۸ فرضیه های پژوهش مورد آزمون قرار گرفت. بر طبق نتایج حاصله، بیشترین تأیید ناشی از معیار کالبدی می باشد و نتیجه حاصله بیانگر ضریب تعیین ۰/۸۸۷ می باشد. از بین زیر معیار های مورد سنجش اقتصادی - خدماتی از زیر گروه کارکردی با بتای ۰/۹۸، نظم از زیر گروه ادراکی با بتای ۰/۷۸، تسهیلات و تاسیسات شهری از زیر گروه کالبدی با بتای ۰/۸۹، دارای بیشترین تأیید در گروه خود بودند. نتایج حاصله بیانگر اثبات هر دو فرضیه در نظر گرفته شده در پژوهش حاضر می باشد. واژگان کلیدی: کیفیت محیطی، پیاده راه، شهر شیراز، منطقه ۹ شیراز.



۱- مقدمه و بیان مساله

زندگی شهری و مدنی زمانی به اوج خود می رسد که حضور مردم در فضاهای عمومی آسایش، موجب افزایش کسب دانش و ارتقای فرهنگ معنوی و تعالی روح جمعی آنها که تابعی از نظام ارزشی و اعتقادات دینی، تاریخ و فرهنگ اسلامی است در فضاهای عمومی شهری گردد. در ابتدا هدف از پرداختن به مسئله پیاده راه شهری، بیشتر جلوگیری از تصادفات بوده است (معینی، ۱۳۸۴)؛ اما امروزه این مبحث از دیدگاه های گوناگون از جمله افزایش کیفیت فضاهای شهری و ارتقای اوضاع زیست محیطی، توسعه فضاهای اجتماعی، اقتصادی، ادراکی و غیره حائز اهمیت است. از دیگر سو، توسعه فضاهای پیاده و انسان مدار شهری از جنبه های فنی، اجتماعی و سلامت جسمی و روحی نیز قابل تبیین است. آنچه مد نظر است نقشه ایی است که مردم را به مکان ها پیوند زده و موجب خاطره و سرزندگی فضای شهری می شود؛ بنابراین پیاده سازی این پتانسیل را دارد که علاوه بر کمک به بخش تجاری پیرامون خود، موجب تعامل اجتماعی روحی روانی شهروندان گردند و این به واسطه ترکیبی از تجارت خرده فروشی و ارائه خدمات اداری، سیاسی و فرهنگی انجام می گیرد. (شماعی، ۱۳۹۵).

فضا سازی به ویژه ایجاد امکانات رفاهی برای گردشگری و آرامش شهروندان از طریق فضای سبز و آب نما، منظر، سازی، نورپردازی و خلاصه فضای مناسب تأمین شده باشد. بنابراین فلسفه وجودی پیاده راه ها نه صرفاً عملکردهای فیزیکی و ارتباطی، بلکه تثبیت و تقویت برخی کاربری ها و مسائل اقتصادی و گسترش تعاملات اجتماعی- فرهنگی و ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی است واژگانی همچون منطقه پیاده رو منطقه بدون ماشین محدوده پیاده راه خیابان قابل پیاده روی و پیاده راه تجاری برای مفهوم پیاده راه بکار برده می شوند. این مناطق ممکن است از همان ابتدا برای تردد عابرین ساخته شده باشند و یا خیابان هایی باشند که تغییر کاربری داده و به پیاده راه تبدیل می گردند. (شماعی، ۱۳۹۵). در سالیان اخیر برنامه ریزی برای ساماندهی فضاهای پیاده در بعضی از کلان شهرهای کشورمان مورد توجه قرار گرفته است. در حال حاضر در کلان شهر هایمان، نیازمند فضاهایی هستیم تا علاوه بر اینکه مردم در آنها گشت و گذار و استراحت می کنند، فرصت گفت و شنود میان آنها در کنار هنرمندان، اندیشمندان و مسئولان فراهم شوند. این موضوع به این دلیل است که گسترش پیاده سازی به عنوان یکی از ابزارهای لازم برای سلامت شهر و شهروندان در طرح های جامع، موضوعی، موضعی و حمل و نقل ترافیک مورد توجه می باشد. در این طرح ها ایجاد پیاده سازی و مسیرهای دوچرخه سواری از جمله راهکارهای کاهش آلودگی های زیست محیطی مطرح شده است. طرح جامع عابر پیاده شامل شناسایی و ویژگی های عابرین پیاده، شناسایی مسائل و مشکلات تعیین اهداف، مقاصد و ارائه اقدامات در قالب طرح جامع پیاده روی است که از طرف بسیاری از برنامه ریزان مورد توجه می باشد (کریمی مشاور و نگین تاجی، ۱۴۰۱).



وجود فضای عمومی مطلوب در شهر می تواند بستر مناسبی برای جذب طبقه خلاق و بروز فعالیت این گروه اجتماعی را فراهم نماید (Jacobs, ۲۰۱۹). این فضاها به دلیل ماهیت خود حق ورود و حضور هر قشر، سن نژاد و صنفی را بدون هیچ گونه محدودیتی به عموم شهروندان می دهد و فضایی مناسب را برای گردهمایی و تجمع شهروندان با برقراری ارتباطات و تعاملات بین آنها از طریق ایجاد ارتباط با محیط شهری فراهم می نماید. (Saeedi, ۲۰۲۰). پرداختن به موضوع کیفیت محیط شهری بدان لحاظ دارای اهمیت می باشد که طراحی و مدیریت خوب یک قلمرو عمومی باعث بروز تعاملات اجتماعی شده و حس کنجکاو را در و افراد بر می انگیزاند این امر سبب می شود تا شهروندان با برخوردهایی که با هموعان خود با عناصر فضا دارند، به یادگیری آنچه که در محیط پیرامون رخ می دهد بپردازند. پژوهش حاضر سعی دارد به تبیین مولفه های افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه بر اساس دیدگاه شهروندان بپردازد. در شهر شیراز وجود فضای عمومی خلاقانه که از یک طرف هنر را به متن زندگی روزمره مردم جاری سازد و از طرفی دیگر تجربه خلاقانه فضا را به آنها عرضه کند خالی است. به این ترتیب با تبیین این گونه از فضاها شهروندان در عرصه عمومی برای تجربه های خلاقانه متفاوت در فضای شهری و فعالیت های متنوع حضور پیدا خواهند کرد. از آنجایی که شهر شیراز در سالهای اخیر در مسیر بازآفرینی فرهنگی گام برداشته است و بخش مرکزی آن به پیاده راه تبدیل شده است به دنبال استفاده هرچه بیشتر از پتانسیل های فرهنگی موجود در راستای ارتقا و بهبود کیفیت فضاهای شهری خود می باشد.

۲- فرضیات

انتظار می رود معیارهای افزایش کیفیت محیط شهری (کارکردی (عملکردی) ، ادراکی ، کالبدی) در پیاده راه ها بر رضایتمندی شهروندان در محدوده منطقه ۹ شیراز موثر باشند.

انتظار می رود زیر معیارهای افزایش کیفیت محیط شهری (حفظ هویت شهر و ... اجتماعی و ... دسترسی و ارتباطات و ...) در پیاده راه ها بر مبنای رضایتمندی شهروندان در محدوده منطقه ۹ شیراز موثر باشند.

۳- روش حل مساله

۳-۱- نوع روش تحقیق

اصطلاح روش تحقیق معانی خاص و متمایزی در متون علمی استنباط می شود که یکی از تعاریف جامع بصورت زیر می باشد: روش تحقیق مجموعه ای از قواعد، ابزار و راه های معتبر (قابل اطمینان) و نظام یافته برای بررسی واقعیت ها، کشف مجهولات و دستیابی به راه حل مشکلات است. (خاکی، ۱۳۸۲)



با هر تحقیق، تلاشی سیستماتیک و روشمند به منظور دست یافتن به پاسخ یک پرسش یا راه حلی برای یک مساله است، که بر این اساس تحقیقات صورت گرفته را بر اساس هدف از انجام تحقیق می توان طبقه بندی نمود(خاکی، ۱۳۸۲). این تحقیق بر مبنای هدف، جزء تحقیقات کاربردی می باشد.

روش های پیمایش عبارت است از اجرای پرسشنامه ها روی نمونه ای از پاسخگویانی که از میان جمعیتی انتخاب می شوند و به عبارتی پیمایش، مجموعه ای از روش های منظم و استاندارد است که برای جمع آوری اطلاعات درباره افراد، خانواده ها و یا مجموعه های بزرگتر مورد استفاده قرار می گیرد. (دواس ۱۳۸۶)

طبقه بندی دیگر برای تحقیقات انجام گرفته، بر حسب روش انجام تحقیق می باشد که تحقیق حاضر از نوع پیمایشی می باشد و به توصیف ویژگی های جامعه آماری شامل ماهیت شرایط، رابطه و چگونگی ارتباط بین آنها می پردازد. که برای این منظور با روش توصیفی و تحلیلی به روند پژوهش می پردازد. در این پژوهش معیارهای افزایش کیفیت محیط شهری (کالبدی، کارکردی، ادراکی و زیر معیارهایشان) بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه از دیدگاه شهروندان مورد سنجش واقع گردیده است. برای این منظور با استفاده از ابزار جمع آوری اطلاعات که همان پرسشنامه محقق ساخته و تایید شده از نظر روایی از طریق صاحب نظران به پیش خواهد رفت. بعد از جمع آوری اطلاعات و داده ها به کمک نرم افزار SPSS نسخه ۲۸ به تجزیه و تحلیل اطلاعات پرداخته خواهد شد.

۳-۲- جامعه آماری و نمونه آماری

جامعه آماری نیز شامل کلیه جامعه آماری در این تحقیق شامل کلیه شهروندان ساکن در محدوده منطقه ۹ شیراز شهر شیراز و شهروندانی که به این محدوده مراجعه کرده اند که بر طبق برآورد حدود آماری بالغ بر ۱۰۰ هزار نفر در سال به این محدوده مراجعه می کنند. لذا با توجه به جدول مورگان تعداد ۳۸۴ را به عنوان نمونه آماری انتخاب خواهد شد. لازم به ذکر است که انتخاب گروه نمونه نیز به صورت تصادفی صورت خواهد گرفت.

۳-۳- روش های گردآوری اطلاعات

بمنظور دستیابی به نتایج مورد نظر و انجام شایسته روش تحقیق از روش های زیر بهره گرفته شد:
مطالعات کتابخانه ای: جهت تدوین مبانی، تعاریف و مفاهیم نظری از منابع کتابخانه ای استفاده شد که مهمترین و مفیدترین منبع موتورهای جستجو در اینترنت، بانک ها و منابع اطلاعاتی و کتابخانه های دانشگاه های کشور بوده است.
تحقیقات میدانی: به منظور جمع آوری اطلاعات مورد نظر و سنجش متغیرهای تحقیق، از پرسشنامه استفاده شده است.

۳-۴- ابزار گردآوری اطلاعات

ابزارهای مورد استفاده برای گردآوری داده ها از پرسشنامه محقق ساخته مولفه های افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه شهری می باشد.



۳-۵- روش تجزیه و تحلیل اطلاعات

اطلاعات و داده های جمع آوری شده ابتدا از طریق آمار توصیفی به صورت تهیه جداول توزیع فراوانی، درصد گیری و تشریح آن) و جهت سنجش رابطه ی بین متغیرهای تحقیق از طریق آمار استنباطی (آزمون رگرسیون) استفاده شده است .

۴- مبانی نظری

۴-۱- کیفیت محیط شهری

بنابراین کیفیت محیطی به عنوان شاخصی است که برای اندازه گرفتن درجه های محیطی که در تناسب با نحوه زیست انسان می باشد مورد استفاده قرار گرفته است. بر اساس استانداردهای برنامه ریزی شهری کشور چین، ماهیت کیفیت محیط شهری بدین گونه مورد تعریف قرار گرفته است؛ کیفیت محیط شهری به عنوان درجه ای هست که تمام ابعاد محیطی یا بعضی عناصر آن در محدوده شهر برای نحوه حیات انسان، اقتصاد شهر و محیط های اجتماعی در تناسب قرار گیرد (بونایوتو و همکاران، ۲۰۱۶).

۴-۲- پیاده راه های شهری

"پیاده راه" به مفهوم خیابان پیاده خیابان منفرد و مجزایی است که آمد و شد خودرو در آن ممنوع شده است. (مهدی زاده، ۱۳۷۹). پیاده راه ها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند و در آنها تسلط کامل با عابر پیاده است و از وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس دهی به زندگی جاری در استفاده می شود. (پاکزاد، ۱۳۹۵). در اکثر ، نواحی محدوده مختص پیاده کل معبر عرض مسیر را در بر می گیرد و انواع تسهیلات مناسب برای پیاده در محل تعبیه می شوند و البته مسیر دسترسی اضطراری نیز در طرح برای خودروهای آتش نشانی پلیس، اورژانس، و نظایر این ها پیش بینی می گردد (حسینیون، ۱۴۰۰). این مفهوم با مفهوم «مسیر پیاده» یعنی محل عبور مجاز پیاده ها و همچنین پیاده رو» به معنی مسیر پیاده ای موازی سواره رو ولی مجزا از آن و حتی راه پیاده» (معبر) به معنی مسیر پیاده ای با امتداد مستقل و مجزا از مسیر ترافیک موتوری متفاوت است. در حقیقت تفاوت پیاده رو با راه پیاده این است که پیاده رو در امتداد و به موازات سواره رو واقع است، ولی راه پیاده امتداد مستقیم و جداگانه ای دارد. (سلیمانی، ۱۴۰۱).



۴-۳- رضایتمندی

از دیدگاه واژه شناسی مفهوم رضایت مندی از دو مفهوم مجزای رضایت یا رضایتمندی تشکیل می شود. در فرهنگ دهخدا واژه رضایت مندی به خشنودی و پسندیدگی تعبیر شده . درک مفهوم رضایت مندی محیطی مستلزم دریافت درستی از محل است. میتوان در ترکیب مفهوم رضایت مندی محیطی را از منظر لغوی به عنوان تجربه ای از حس لذت یا خشنودی از زندگی در یک محیط تعریف کرد. (Yaran & Behroo, ۲۰۱۷, p. ۱۵۱).

۴-۴- رضایت مندی محیطی

حس رضایتمندی ساکنان و نگرانی شان از محیط زیستشان خود از ابعاد ذهنی مفهوم کیفیت زندگی می باشد برای اینکه کیفیت زندگی در محلات شهری را ارتقا بدهیم به معیارها و شرایطی نیاز داریم تا بتوانیم از راه تامین نمودن نیازهای مادی و روانی ساکنین یک زندگی آسوده و با کیفیت و در نهایت رضایتمندی شهروندان را از این طریق فراهم آوریم. (درستکار و ماجدی، ۲۰۲۱).

۵- محدوده مورد مطالعه

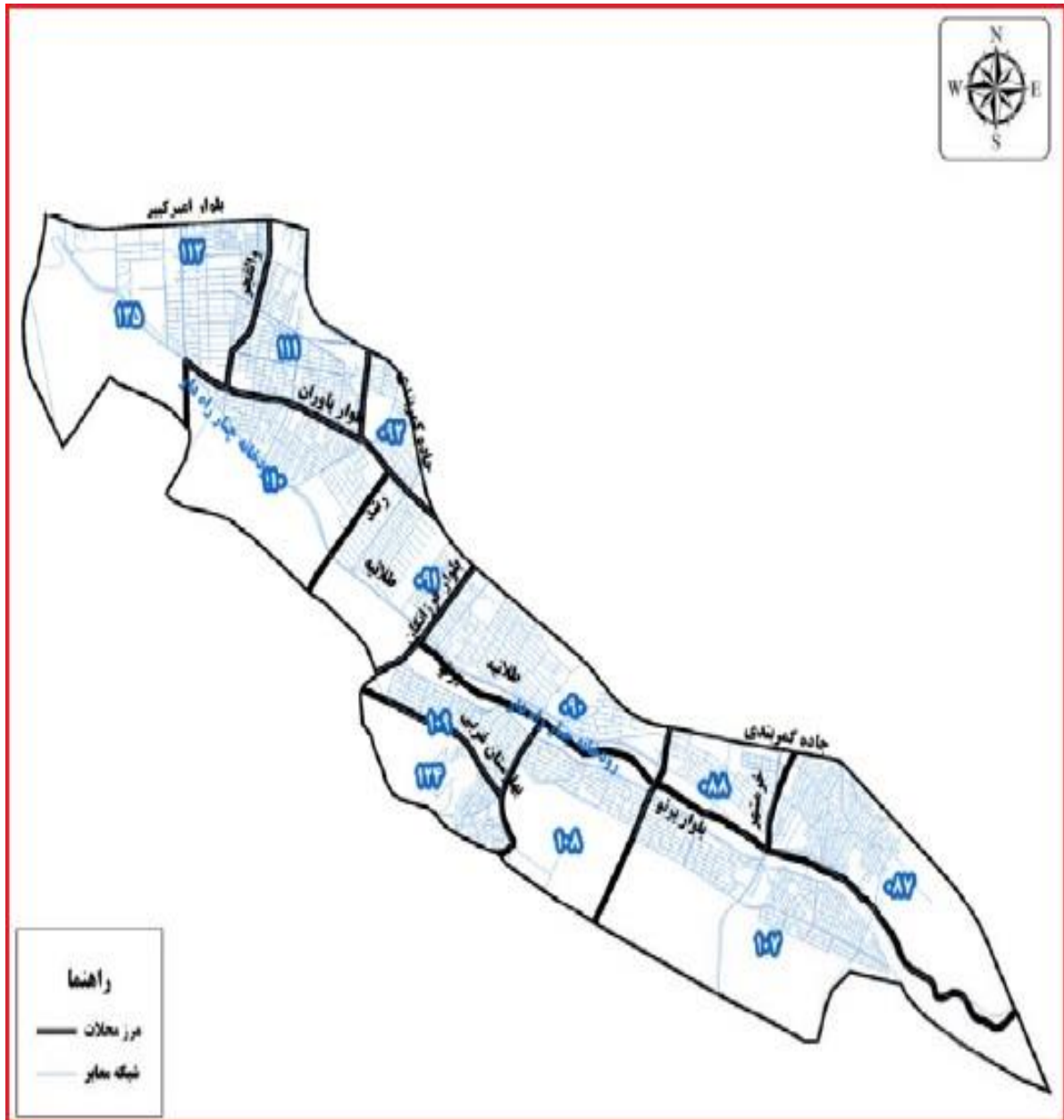
شیراز، مرکز استان فارس، در موقعیت ۵۲ درجه و ۳۲ دقیقه طول شرقی و ۲۹ درجه و ۳۶ دقیقه عرض شمال یو در ارتفاع ۱۴۸۶ متری از سطح دریا و در فاصله ۹۱۹ کیلومتری پایتخت قرار دارد. شیراز با مساحت ۳۴۰ کیلومتر مربع سومین شهر ایران از نظر وسعت پس از تهران و مشهد است (سازمان برنامه و بودجه استان فارس، ۱۳۹۷، ۱). شیراز با چهار شهر جهان دارای پیوند خواهر خواندگی است : ۱ دو شنبه (تاجیکستان)، ۲. نیکوزیا (قبرس)، ۳. چونگ کینگ (چین) و ۴. وایمار (آلمان) (شهرداری شیراز، www.eshiraz.ir).

جدول ۱: شناسنامه منطقه ۹ شیراز

تراکم		مساحت		خانوار		جمعیت				شاخص	تعداد محله	نام منطقه	
خانوار	جمعیت	نسبت به شهر	کل	بعد	تعداد	نسبت جنسی	زن	مرد	نسبت به شهر				کل
۱۴,۲	۴۸,۰	۱۲,۹٪	۲,۹۲۹	۳,۳۹	۴۱,۵۵۱	۱,۰۳	۶۹,۴۲۶	۷۱,۲۹۲	۹,۰٪	۱۴۰,۷۱۸	جمع	۱۲	۹

منبع: دفتر برنامه و بودجه، ۱۴۰۱، ۱۴۷

نقشه ۱: محلات منطقه ۹ شیراز



منبع: دفتر برنامه و بودجه، ۱۴۰۱، ۱۴۸

۶- بحث و بررسی

۶-۱- فرضیه اصلی

انتظار می رود معیارهای افزایش کیفیت محیط شهری (کارکردی (عملکردی) ، ادراکی ، کالبدی) در پیاده راه ها بر رضایتمندی شهروندان در محدوده منطقه ۹ شیراز موثر باشند.

نتایج بدست آمده به شرح جداول زیر است:

جدول شماره ۲: ضریب همبستگی بین شاخص های افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها

مولفه ها	میانگین	انحراف معیار	دامنه تغییرات	واریانس	ضریب همبستگی	سطح معناداری
----------	---------	--------------	---------------	---------	--------------	--------------

کارکردی (عملکردی)	۳,۴۷	۰,۱۹۷۷	۳,۸	۰,۰۳۹۲	۰/۳۳۸	۰/۰۰۴
ادراکی	۳,۲۴۵	۰,۱۸	۳,۲۹	۰,۰۲۲۸	۰/۳۰۸	۰/۰۰۳
کالبدی	۳,۷۸۸	۰,۰۹۹۸	۳,۷۹۸	۰,۰۴	۰/۳۶۶	۰/۰۰۲

جدول شماره ۳: نتایج آزمون تحلیل رگرسیون فرضیه اصلی اول

<i>Method = Enter</i>	روش ورود متغیرها: <i>ENTER</i>
$R = ۰/۹۷$	ضریب همبستگی چندگانه
$R^2 = ۰/۸۸۶$	ضریب تعیین
$R^2_{adj} = ۰/۸۸۷$	ضریب تعیین تعدیل یافته
$ANOVA = ۰/۰۲۳۵$	میانگین واریانس
$Sig = ۰/۰۰۲$	سطح معناداری

برای معادله پیش‌بینی تاثیر معیارهای (کالبدی، کارکردی، عملکردی)، ادراکی) بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها بر رضایتمندی شهروندان در محدوده منطقه ۹ شیراز، از رگرسیون چند متغیری به روش *Enter* استفاده شده است بدین ترتیب کلیه متغیرهای مستقل این پژوهش وارد معادله شدند. نتایج حاصله بیانگر ضریب تعیین $۰/۸۸۷$ می باشد یعنی در واقع متغیرهای مؤثر توانسته‌اند فقط $۸۸,۷$ درصد از تغییرات را پیش‌بینی کنند و مابقی تغییرات مربوط به متغیرهایی است که در این تحقیق لحاظ نشده‌اند. بنابراین میزان پس مانده $۰/۱۱,۳$ محاسبه شده است.

جدول شماره ۴: ضرایب آزمون تحلیل رگرسیون افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها

متغیرهای مستقل	b	Beta	t	sig
کارکردی (عملکردی)	۰/۴۸	۰/۶۷	۱۲,۲۹	۰/۰۰۴
ادراکی	۰/۳۴	۰/۵۶	۵/۵۷	۰/۰۰۴
کالبدی	۰/۶۶	۰/۸۶	۱۸/۹۶	۰/۰۰۲

در جدول فوق سهم تاثیر هر متغیر مستقل بر متغیر وابسته گزارش شده است همان‌گونه که براساس سطح معنی‌داری مشاهده می‌شود، از بین مولفه‌های کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها (کالبدی، کارکردی، عملکردی)، ادراکی) متغیرهای مستقلی هستند که وارد معادله رگرسیونی می‌شوند. براساس داده‌های رگرسیونی موجود در جدول متغیرهای اثرگذار بر کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها، معیار کالبدی در گروه ها با بتای $۰/۸۶$ و کارکردی (عملکردی) با بتای $۰/۶۷$ و ادراکی با ضریب بتای $۰/۵۶$ به ترتیب دارای بیشترین اثرگذاری و مورد تأیید می باشند. بیشترین تأیید ناشی از معیار کالبدی می باشد. نتایج به دست آمده به تفضیل در جدول شماره ۴ مشاهده می شود.

۲-۶- فرضیه فرعی

انتظار می رود زیر معیارهای افزایش کیفیت محیط شهری (حفظ هویت شهر و ... اجتماعی و ... دسترسی و ارتباطات و ...) در پیاده راه ها بر مبنای رضایتمندی شهروندان در محدوده منطقه ۹ شیراز موثر باشند. نتایج بدست آمده به شرح جداول زیر است:

الف: بررسی معیار کارکردی (عملکردی)

جدول شماره ۵: ضریب همبستگی بین زیر معیارهای کارکردی (عملکردی) موثر بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها

معیار	زیر معیار	میانگین	انحراف معیار	دامنه تغییرات	واریانس	ضریب همبستگی	سطح معناداری
کارکردی ()	اجتماعی	۳,۲۷	۰,۲۷	۳,۲۷	۰,۰۵۷۹	۰/۳۳۹	۰/۰۰۲
	اقتصادی-خدماتی	۳,۵۹	۰,۰۲۹۷	۳,۵۹	۰,۰۰۰۸	۰/۳۳۵	۰/۰۰۳
	تفریحی	۳,۵۲	۰,۰۲	۳,۴۸	۰,۰۰۰۲	۰/۳۲۶	۰/۰۰۴

جدول شماره ۶: نتایج آزمون تحلیل رگرسیون معیار کارکردی

روش ورود متغیرها: ENTER	Method = Enter
ضریب همبستگی چندگانه	$R = ۰/۸۹$
ضریب تعیین	$R^2 = ۰/۸۷۶$
ضریب تعیین تعدیل یافته	$R^2_{adj} = ۰/۸۷۵$
میانگین واریانس	$ANOVA = ۰/۰۱۹۵۸$
سطح معناداری	$Sig = ۰/۰۰۴$

برای معادله پیش‌بینی تاثیر زیر معیارهای کارکردی (اجتماعی ، اقتصادی-خدماتی ، تفریحی) بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها بر رضایتمندی شهروندان در محدوده منطقه ۹ شیراز ، از رگرسیون چند متغیری به روش Enter استفاده شده است. بدین ترتیب کلیه متغیرهای مستقل این پژوهش وارد معادله شدند. نتایج حاصله بیانگر ضریب تعیین $۰/۸۷۶$ می باشد یعنی در واقع متغیرهای مؤثر توانسته‌اند فقط $۸۷,۶$ درصد از تغییرات را پیش‌بینی کنند و مابقی تغییرات مربوط به متغیرهایی است که در این تحقیق لحاظ نشده‌اند. بنابراین میزان پس مانده $۰/۱۲,۴$ محاسبه شده است.

جدول شماره ۷: ضرایب آزمون تحلیل رگرسیون زیر معیار کارکردی بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها

متغیرهای مستقل	b	Beta	t	sig
اجتماعی	۰/۵۷	۰/۷۹	۱۲,۹۶	۰/۰۰۲

اقتصادی - خدماتی	۰/۷۵	۰/۹۸	۱۹,۵۷	۰/۰۰۳
تفریحی	۰/۴۶	۰/۵۶	۶,۲۷	۰/۰۰۴

در جدول فوق سهم تاثیر هر متغیر مستقل بر متغیر وابسته گزارش شده است همان گونه که براساس سطح معنی داری مشاهده می شود، از بین معیار کارکردی موثر بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها (اجتماعی ، اقتصادی - خدماتی ، تفریحی) متغیرهای مستقلی هستند که وارد معادله ی رگرسیونی می شوند. براساس داده های رگرسیونی موجود در جدول متغیرهای اثرگذار بر کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها ، اقتصادی - خدماتی در گروه ها با بتای ۰/۹۸ و اجتماعی با بتای ۰/۷۹ و تفریحی با ضریب بتای ۰/۵۶ به ترتیب دارای بیشترین اثرگذاری و مورد تأیید می باشند. بیشترین تأیید ناشی از اقتصادی - خدماتی می باشد. نتایج به دست آمده به تفضیل در جدول ۸ مشاهده می شود.

ب: بررسی معیار ادراکی

جدول شماره ۹: ضریب همبستگی بین زیر معیارهای ادراکی موثر بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها

معیار	زیر معیار	میانگین	انحراف معیار	دامنه تغییرات	واریانس	ضریب همبستگی	سطح معناداری
ادراکی	حفظ هویت شهر	۳,۳۶	۰	۳,۳۶	۰	۰/۲۰۹	۰/۰۰۳
	حس تعلق مکانی	۳,۱۸۷	۰,۱۶۷۹	۳,۲۴۸	۰,۰۲۸۷	۰/۲۰۸	۰/۰۰۴
	خوانایی بافت	۳,۴	۰,۰۵	۳,۴	۰,۰۰۱۹	۰/۱۹۷	۰/۰۰۵
	حیات و سرزندگی محیط	۳,۳۰۶۹	۰,۰۴۸	۳,۳۴	۰,۰۰۳	۰/۱۸۸	۰/۰۰۴
	نظم	۳,۴۷	۰	۳,۴۷	۰	۰/۲۱۸	۰/۰۰۲

جدول شماره ۹: نتایج آزمون تحلیل رگرسیون معیار ادراکی

<i>Method = Enter</i>	روش ورود متغیرها: <i>ENTER</i>
$R = ۰/۸۹$	ضریب همبستگی چندگانه
$R^2 = ۰/۸۵۹$	ضریب تعیین
$R^2_{adj} = ۰/۸۵۸$	ضریب تعیین تعدیل یافته
$ANOVA = ۰/۰۰۶۳۷$	میانگین واریانس
$Sig = ۰/۰۰۴$	سطح معناداری

برای معادله پیش‌بینی تاثیر زیر معیارهای ادراکی (حفظ هویت شهر، حس تعلق مکانی، خوانایی بافت، حیات و سرزندگی محیط، نظم) بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه‌ها بر رضایتمندی شهروندان در محدوده منطقه ۹ شیراز، از رگرسیون چند متغیری به روش Enter استفاده شده است. بدین ترتیب کلیه متغیرهای مستقل این پژوهش وارد معادله شدند. نتایج حاصله بیانگر ضریب تعیین ۰/۸۵۹ می‌باشد یعنی در واقع متغیرهای مؤثر توانسته‌اند فقط ۸۵,۹ درصد از تغییرات را پیش‌بینی کنند و مابقی تغییرات مربوط به متغیرهایی است که در این تحقیق لحاظ نشده‌اند. بنابراین میزان پس مانده ۰/۱۴,۱ محاسبه شده است.

جدول شماره ۱۰: ضرایب آزمون تحلیل رگرسیون زیر معیار ادراکی بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه‌ها

متغیرهای مستقل	b	Beta	t	sig
حفظ هویت شهر	۰/۵۹	۰/۷۸	۱۵,۲۹	۰/۰۰۱
حس تعلق مکانی	۰/۴۹	۰/۶۸	۱۲,۰۸	۰/۰۰۲
خوانایی بافت	۰/۴۷	۰/۶۷	۹,۸۸	۰/۰۰۳
حیات و سرزندگی محیط	۰/۳۹	۰/۵۸	۶,۲۸	۰/۰۰۴
نظم	۰/۶۶	۰/۷۸	۱۷,۸۹	۰/۰۰۲

در جدول فوق سهم تاثیر هر متغیر مستقل بر متغیر وابسته گزارش شده است همان‌گونه که براساس سطح معنی‌داری مشاهده می‌شود، از بین معیار ادراکی مؤثر بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه‌ها (حفظ هویت شهر، حس تعلق مکانی، خوانایی بافت، حیات و سرزندگی محیط، نظم) متغیرهای مستقلی هستند که وارد معادله رگرسیونی می‌شوند. براساس داده‌های رگرسیونی موجود در جدول متغیرهای اثرگذار بر کیفیت محیط شهری در پیاده راه‌ها، نظم در گروه‌ها با بتای ۰/۷۸ و حفظ هویت شهر با بتای ۰/۷۸ و حس تعلق مکانی با ضریب بتای ۰/۶۸ و خوانایی بافت با بتای ۰/۶۷ و حیات و سرزندگی محیط با ضریب بتای ۰/۵۸ به ترتیب دارای بیشترین اثرگذاری و مورد تأیید می‌باشند. بیشترین تأیید ناشی از نظم می‌باشد. نتایج به دست آمده به تفصیل در جدول ... مشاهده می‌شود.

پ: بررسی معیار کالبدی

جدول شماره ۱۱: ضریب همبستگی بین زیر معیارهای کالبدی مؤثر بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه‌ها

معیار	زیر معیار	میانگین	انحراف معیار	دامنه تغییرات	واریانس	ضریب همبستگی	سطح معناداری
کالبدی	دسترسی و ارتباطات	۳,۸۰۳ ۹	۰,۰۱۳۱	۳,۶	۰,۰۰۰۳	۰/۲۵۹	۰/۰۰۲
	تسهیلات و تاسیسات شهری	۳,۹۷	۰,۰۲۵۱	۳,۹۷	۰,۰۰۰۷	۰/۲۶۷	۰/۰۰۴
	کیفیت شبکه معابر	۳,۷۲	۰,۰۴	۳,۶۹	۰,۰۰۰۸	۰/۲۴۸	۰/۰۰۴
	محیط زیست	۳,۶۹۸	۰,۰۱۸	۳,۶۹۸	۰,۰۰۰۳	۰,۲۵۰	۰/۰۰۵

جدول شماره ۱۲: نتایج آزمون تحلیل رگرسیون معیار کالبدی

روش ورود متغیرها: ENTER	Method = Enter
ضریب همبستگی چندگانه	$R = ۰/۹۷$
ضریب تعیین	$R^2 = ۰/۸۸۸$
ضریب تعیین تعدیل یافته	$R^2_{adj} = ۰/۸۸۳$
میانگین واریانس	$ANOVA = ۰/۰۰۰۴۷۸$
سطح معناداری	$Sig = ۰/۰۰۳۲۸$

برای معادله پیش‌بینی تاثیر زیر معیارهای کالبدی (دسترسی و ارتباطات، تسهیلات و تاسیسات شهری، کیفیت شبکه معابر و محیط زیست) بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها بر رضایتمندی شهروندان در محدوده منطقه ۹ شیراز، از رگرسیون چند متغیری به روش Enter استفاده شده است. بدین ترتیب کلیه متغیرهای مستقل این پژوهش وارد معادله شدند. نتایج حاصله بیانگر ضریب تعیین $۰/۸۸۸$ می باشد یعنی در واقع متغیرهای مؤثر توانسته‌اند فقط $۸۸,۸$ درصد از تغییرات را پیش‌بینی کنند و مابقی تغییرات مربوط به متغیرهایی است که در این تحقیق لحاظ نشده‌اند. بنابراین میزان پس مانده $۰/۱۱,۲$ محاسبه شده است.

جدول شماره ۱۲: ضرایب آزمون تحلیل رگرسیون زیر معیار کالبدی بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها

متغیرهای مستقل	b	Beta	t	sig
دسترسی و ارتباطات	۰/۴۵	۰/۶۹	۱۲,۳۶	۰/۰۰۲
تسهیلات و تاسیسات شهری	۰/۶۹	۰/۸۹	۱۸/۹۷	۰/۰۰۴
کیفیت شبکه معابر	۰/۳۷	۰/۵۹	۵/۶۷	۰/۰۰۵
محیط زیست	۰/۴۴	۰/۶۷	۹,۳۹	۰/۰۰۴



در جدول فوق سهم تاثیر هر متغیر مستقل بر متغیر وابسته گزارش شده است همان گونه که براساس سطح معنی داری مشاهده می شود، از بین معیار کالبدی موثر بر افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها (دسترسی و ارتباطات، تسهیلات و تاسیسات شهری، کیفیت شبکه معابر و محیط زیست) متغیرهای مستقلی هستند که وارد معادله رگرسیونی می شوند. براساس داده های رگرسیونی موجود در جدول متغیرهای اثرگذار بر کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها ، تسهیلات و تاسیسات شهری در گروه ها با بتای ۰/۸۹ و دسترسی و ارتباطات با بتای ۰/۶۹ و محیط زیست با ضریب بتای ۰/۶۷ و کیفیت شبکه معابر با بتای ۰/۵۹ به ترتیب دارای بیشترین اثرگذاری و مورد تأیید می باشند. بیشترین تأیید ناشی از تسهیلات و تاسیسات شهری می باشد. نتایج به دست آمده به تفصیل در جدول ۱۲: مشاهده می شود.

۷_ جمع بندی یافته های تحقیق

این پژوهش بر آن بوده است با همه ضعف های موجود در زمینه اطلاعات، به کمک نرم افزار SPSS نسخه ۲۸ بر اساس دیدگاه شهروندان محدوده منطقه ۹ شیراز به بررسی و تحلیل متغیرهای افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها با تاکید بر رضایتمندی شهروندان اقدام نماید. در روند پژوهش با دو دسته آمار مواجه بوده ایم (۱) آمار توصیفی (مشخصات پرسش شوندگان و نظراتشان نسبت به سئوالات) (۲) آمار استنباطی (بررسی فرضیات پژوهش). بر این اساس پس از طرح نمودن مساله و فرضیه، مسیر را جهت انجام این فعالیت تحقیقی هموار نمود، فرضیه اصلی پژوهش عبارت است از:

انتظار می رود معیارهای افزایش کیفیت محیط شهری (کارکردی (عملکردی) ، ادراکی ، کالبدی) در پیاده راه ها بر رضایتمندی شهروندان در محدوده منطقه ۹ شیراز موثر باشند. بر اساس تحلیل های به دست آماده :

براساس داده های رگرسیونی موجود در جدول متغیرهای اثرگذار بر کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها ، معیار کالبدی در گروه ها با بتای ۰/۸۶ و کارکردی (عملکردی) با بتای ۰/۶۷ و ادراکی با ضریب بتای ۰/۵۶ به ترتیب دارای بیشترین اثرگذاری و مورد تأیید می باشند. بیشترین تأیید ناشی از معیار کالبدی می باشد.

نتایج حاصله بیانگر ضریب تعیین ۸۸,۷٪ می باشد یعنی در واقع متغیرهای مؤثر توانسته اند فقط ۸۸,۷ درصد از تغییرات را پیش بینی کنند و مابقی تغییرات مربوط به متغیرهایی است که در این تحقیق لحاظ نشده اند. بنابراین میزان پس مانده ۰/۱۱,۳ محاسبه شده است.

فرضیه فرعی عبارت است از:

انتظار می رود زیر معیارهای افزایش کیفیت محیط شهری (حفظ هویت شهر و ... اجتماعی و ... دسترسی و ارتباطات و ...) در پیاده راه ها بر مبنای رضایتمندی شهروندان در محدوده منطقه ۹ شیراز موثر باشند.



بر اساس تحلیل های به دست آماده :

در مورد زیر معیار های کارکردی (عملکردی):

براساس داده های رگرسیونی موجود در جدول متغیرهای اثرگذار بر کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها ، اقتصادی - خدماتی در گروه ها با بتای ۰/۹۸ و اجتماعی با بتای ۰/۷۹ و تفریحی با ضریب بتای ۰/۵۶ به ترتیب دارای بیشترین اثرگذاری و مورد تأیید می باشند. بیشترین تأیید ناشی از اقتصادی - خدماتی می باشد. نتایج حاصله بیانگر ضریب تعیین ۰/۸۷۶ می باشد یعنی در واقع متغیرهای مؤثر توانسته اند فقط ۸۷,۶ درصد از تغییرات را پیش بینی کنند و مابقی تغییرات مربوط به متغیرهایی است که در این تحقیق لحاظ نشده اند. بنابراین میزان پس مانده ۰/۱۲,۴ محاسبه شده است.

در مورد زیر معیار های ادراکی:

براساس داده های رگرسیونی موجود در جدول متغیرهای اثرگذار بر کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها ، نظم در گروه ها با بتای ۰/۷۸ و حفظ هویت شهر با بتای ۰/۷۸ و حس تعلق مکانی با ضریب بتای ۰/۶۸ و خوانایی بافت با بتای ۰/۶۷ و حیات و سرزندگی محیط با ضریب بتای ۰/۵۸ به ترتیب دارای بیشترین اثرگذاری و مورد تأیید می باشند. بیشترین تأیید ناشی از نظم می باشد. نتایج حاصله بیانگر ضریب تعیین ۰/۸۵۹ می باشد یعنی در واقع متغیرهای مؤثر توانسته اند فقط ۸۵,۹ درصد از تغییرات را پیش بینی کنند و مابقی تغییرات مربوط به متغیرهایی است که در این تحقیق لحاظ نشده اند. بنابراین میزان پس مانده ۰/۱۴,۱ محاسبه شده است.

در مورد زیر معیار های کالبدی: براساس داده های رگرسیونی موجود در جدول متغیرهای اثرگذار بر کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها ، تسهیلات و تاسیسات شهری در گروه ها با بتای ۰/۸۹ و دسترسی و ارتباطات با بتای ۰/۶۹ و محیط زیست با ضریب بتای ۰/۶۷ و کیفیت شبکه معابر با بتای ۰/۵۹ به ترتیب دارای بیشترین اثرگذاری و مورد تأیید می باشند. بیشترین تأیید ناشی از تسهیلات و تاسیسات شهری می باشد. نتایج حاصله بیانگر ضریب تعیین ۰/۸۸۸ می باشد یعنی در واقع متغیرهای مؤثر توانسته اند فقط ۸۸,۸ درصد از تغییرات را پیش بینی کنند و مابقی تغییرات مربوط به متغیرهایی است که در این تحقیق لحاظ نشده اند. بنابراین میزان پس مانده ۰/۱۱,۲ محاسبه شده است.

۸- نتیجه نهایی

در چند سال اخیر به دنبال حاد شدن مسائل زیست محیطی و ترافیکی در شهرها، افزایش نیازهای فراغتی و فرهنگی، دشواری رفت و آمد، افت کیفیت فضاهای شهری، مشکلات خرید و دسترسی به خدمات، افول ارزش های بصری، ضرورت توجه به



نیازهای عابرین پیاده و امنیت و آسایش و سهولت تردد آنان در فضاهای شهری، نیاز به فضای سبز، و ضرورت بازنگری در برنامه ریزی و طراحی شهری، گرایش ها و نظرات جدیدی در عرصه سامان دهی و بهسازی فضاهای شهری و در نتیجه سامان دهی نظام حرکت و توجه به عابرین پیاده، مطرح شده که، از جمله می توان به توسعه فضاهای پیاده و ایجاد پیاده راه اشاره کرد.

با توجه به مطالب ارائه شده می توان به نقش پر رنگ پیاده راه ها در حل بسیاری از مشکلات شهری اذعان داشت زیرا این محور ها فضایی مناسب برای گذران اوقات فراغت، تفریح و فراغت شهروندان به وجود می آورند. لذا این پژوهش به دنبال ارزیابی شاخص های افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها انجام گردید بر این اساس پیاده راه منطقه ۹ شیراز نیز به عنوان نمونه های مطالعاتی برگزیده شدند. برای این منظور با مرور منابع داخل و خارجی و بررسی میزان تاثیر گذاری عوامل مزبور راهکارهای مرتبط ارائه شد.

در سنجش تاثیر مولفه های افزایش کیفیت محیط شهری در پیاده راه ها از دید شهروندان منطقه ۹ شیراز انتخاب شد. فرضیه های پژوهش؛ شامل معناداری رابطه میان مطلوبیت کیفیت محیط با (۱) شاخص های کالبدی (۲) شاخص کارکردی (عملکردی) و (۳) شاخص ادراکی. برای بررسی و آزمون فرضیه های فوق الذکر کیفیت محیط در پیاده راه مد نظر بر اساس شاخص های فوق الذکر به طور جداگانه تحلیل شده و مورد بررسی قرار گرفت.

نتایج تحقیق بیانگر این امر بود که در بین شاخص کالبدی متغیرهای تسهیلات و تأسیسات و دسترسی و ارتباطات به ترتیب بیشترین سهم را در بین شاخص کالبدی ایفا می کنند.

در بین شاخص کارکردی (عملکردی) متغیر اقتصادی و خدماتی بیشترین سهم را در بین شاخص ایفا می کنند.

در بین شاخص ادراکی متغیر نظم دارای بیشترین نقش می باشد.

- ۹- بیان پیشنهادات پژوهش
- امکان دسترسی به شبکه حمل و نقل عمومی.
- ، برقراری تعاملات اجتماعی، گفتگو و بازی گروه های مختلف در محدوده مورد مطالعه.
- استفاده از بناهای شاخص و هویت بخش به منظور ارتقا شخصیت و هویت تاریخی موجود در سطح محدوده مورد مطالعه.
- استفاده از زیرساخت های جمع آوری آب سطحی به منظور آبیاری فضاهای سبز در محدوده مورد مطالعه.



- برپایی هنر عمومی در طول محور از طریق عناصر و المان شهری زیبایی شناسان.
- فراهم کردن امکان نشست
- بازخوانی کالبدی هویت تاریخی منطقه در جداره خارجی پیاده راه محدوده مورد مطالعه.
- مکان یابی و استقرار مناسب و کارآمد مبلمان و تجهیزات شهری
- گسترش فضای سبز، المان و آب نماهای هدفمند در طول محدوده مورد مطالعه.
- ارائه خدمات تفریحی-فراغتی به عنوان کاربری پشتیبان در محدوده مورد مطالعه.
- تشویق مالکان به فعالیت و مشارکت در اقدامات اصلاحی در محدوده مورد مطالعه.
- ایجاد عرصه عمومی در محدوده مورد مطالعه با انعطاف پذیری در کارکرد و فعالیت های پیش بینی شده و غیرمنتظره.

- استفاده از آخرین روش ها و متدهای روزآمد در طراحی هندسی مسیر پیاده راه محدوده مورد مطالعه.
- وجود شبکه سلسه مراتبی از راه ها باکیفیت های متناسب در هر سطح.
- افزایش خوانایی از طریق عناصر کالبدی متنوع نظیر علائم و نشانه های کالبدی و معنایی در طول محور.
- یکپارچگی نما از طریق حذف عناصر الحاقی و طراحی المان های انعطاف پذیر و پاسخ ده به کارکردهای گوناگون.
- ایجاد فضاهایی با ساختار کالبدی متنوع و پراکنده در طول مسیر با ترکیبی از سطوح، رنگ ها و ساختار متناسب با محیط.

۱۰_ منبع:

- پاکزاد، جهان شاه، (۱۳۹۵)، " راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران"، تهران، معاونت شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی.
- حسینیون، سولماز، (۱۴۰۰)، " مقدمه ای بر طراحی پیاده راه ها"، در ماهنامه شهرداری ها، ش ۶۱، ص ۶۸ - ۷۱.
- درستکار، احسان و ماجدی، حمید، (۱۴۰۱)، " امکان سنجی شکل گیری منطقه خلاق با تئوری گردشگری صنعتی (مطالعه موردی: شهرستان یزد)", مجله جغرافیا و توسعه، ۴۵، ص ۴۰ - ۱۹.
- دفتر برنامه و بودجه، ۱۴۰۱، " طرح مطالعاتی محله بندی شهر شیراز با رویکرد توسعه همگون و متوازن"، شهرداری شیراز، معاونت برنامه ریزی و توسعه سرمایه انسانی.
- سلیمانی، محسن و رسول سلیمانی، (۱۴۰۱)، " سبزه راه عنصری چند منظوره"، در ماهنامه شهرداری ها، ش ۳۶، ص ۱۳ - ۱۶.
- کریمی مشاور، مهرداد و نگین تاجی، صمد (تابستان) ۱۴۰۱، " طراحی پیاده راه ها در شهر تهران؛ با تمرکز بر نیازهای اجتماعی شهر"، دانش شهر (مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران)، ۶.

- Jacobs, J. (۲۰۱۹). The Death and Life of Great American Cities. In New York (۷۱), p. Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M. (۱۹). <https://doi.org/10.2307/794509>



- Jacobs, J. (۲۰۱۹). The Death and Life of Great American Cities. In New York (۷۱), p. Alexander, C., Ishikawa, S.,
- Iranmanesh, N. (۲۰۲۱). Pedestrianisation a Great Necessity in Urban Designing to Create a Sustainable City in Developing Countries, ۴۴th ISOCARP Congress.
- Methorst, R., Monterdei Bort, H., Risser, R., Sauter, D., Tight, M., & Walker, J. (۲۰۲۰). PQN Final Report. COST Office (۱-۱۴۰). WALK۲۱. <https://doi.org/978-0-9066903-0-2>.
- Nosal, B.H. (۲۰۱۹). Creating Walkable and Transit-Supportive Communities in Halton, Region Health Department of Halton University, ۷.
- Saeedi, H. (۲۰۲۰). Creative City. *Journal of Municipalities*, ۱۱(۱۰۰), ۵-۱۱.
- Yaran, A., & Behroo, H. (۲۰۱۷). The Impact of Green Space of High-rise Residential Complex on Residents' Satisfaction, Case Study: A Residential Complex in Tehran. *Armanshahr Architecture & Urban Development*, ۹(۱۷), ۱۵۱-۱۶۲.
- www.armanshahrjournal.com/article_۴۴۶۱۳_en.html.
- www.eshiraz.ir