

نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال هشتم، شماره بیست و نهم، تابستان ۱۳۹۶

شاپا چاپی: ۵۲۲۹-۲۲۲۸، شاپا الکترونیکی: ۳۸۴۵-۲۴۷۶

دریافت: ۱۳۹۵/۱۰/۱۴ - پذیرش: ۱۳۹۶/۳/۲۵

<http://jupm.miau.ac.ir/>

صص ۸۳-۹۸

ارزیابی کیفیت محیطی فضاهای شهری پیاده مدار و پاسخدهی اجتماعی

(نمونه موردی: خیابان فردوسی شهر ایلام)

حجت شیخی: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه ایلام، ایلام، ایران*

محمد رضا رضایی: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد مرودشت، مرودشت، ایران

چکیده

آنچه در شهرهای امروز، حیات شهری و زندگی سالم شهروندی را بیش از سایر عوامل موجب می‌شود، توجه به ابعاد اجتماعی در طرح‌های شهری است. وجود قابلیت‌ها و کیفیت‌های محیطی برای درک و دریافت فضا و در نتیجه آن مکث و حضور افراد در فضاهای شهری، زمینه ساز دیدن و دیده شدن در سطوح پایین و در سطحی فراتر تعاملات و مراودات اجتماعی می‌شود. در واقع، تمرکز بر کیفیت‌های محیطی است که کارایی و سرزندگی فضاهای شهری، استمرار حیات شهری و تقویت سرمایه اجتماعی را به دنبال دارد. یکی از مهم‌ترین معیارهایی که در ارزیابی شهرها و محیط‌های شهری لحاظ می‌شود، کیفیت عرصه‌های عمومی شهری موجود در آن است و این واقعیت اجتناب ناپذیر است که کیفیت این فضاها معیار ارزیابی برای میزان مطلوبیت شهرها محسوب می‌شود. یکی از روش‌هایی که از دهه‌های گذشته به منظور ارزیابی کیفیت فضاهای شهری مورد استفاده قرار می‌گرفت، رایج پارامترهای مشخص با عنوان مولفه‌های کیفی محیط بوده است که در نهایت با ارزیابی مولفه‌ها، به میزان مطلوبیت یا عدم مطلوبیت محیط اشاره می‌گردید. این پژوهش با هدف ارزیابی کیفیت محیطی در فضاهای عمومی شهری پیاده مدار و پاسخگویی به نیازهای شهروندان با روش توصیفی-تحلیلی صورت گرفته است. متغیرهای اصلی این پژوهش، در رابطه با وضعیت رضایت‌مندی شهروندان از پاسخگویی اجتماعی کیفیت محیط و عناصر موجود در محدوده مورد مطالعه از نظر ابعاد کالبدی و عملکردی در نظر گرفته شده‌اند. نتایج حاکی از آن است که میانگین رضایت‌مندی از پاسخگویی اجتماعی پایین‌تر از حد متوسط بوده که بیانگر عدم رضایت شهروندان از کیفیت فضایی و عدم تناسب فضاهای طراحی شده با نیاز شهروندان در استفاده از فضای خیابان فردوسی است.

واژه‌های کلیدی: کیفیت محیطی، پاسخگویی اجتماعی، فضای عمومی شهری، ادراک ذهنی، خیابان فردوسی

۱- مقدمه

۱-۱- طرح مسأله

تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسبات عناصر شکل دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جا به جایی شهری نیز بر مبنای حرکت پیاده بوده است. هم چنین مقیاس انسانی و حرکت پیاده ساختار سکونتگاه‌های شهری را شکل داده است. اما با شکل‌گیری انقلاب صنعتی و به دنبال آن تفکر مدرنیسم و به ویژه مطرح شدن نظریه «شهر متناسب با اتومبیل شخصی» از نقش و اهمیت فضاهای پیاده کاسته شد و به مرور شهروند پیاده، جایگاه و اولویت خود را در فضای شهری از دست داد (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹: ۵۶). با اختراع اتومبیل و تولید روز افزون آن، چهره شهرها و نوع زندگی مردم دچار تغییراتی شد. فضاهای شهری که تا آن زمان بر مبنای مقیاس انسانی و با توجه به حرکت عابر پیاده و ادراک او از محیط تعریف می‌شدند، پس از آن متناسب با مقیاس خودرو طراحی شدند. به مرور، انسان به عنوان کاربر اصلی فضاهای شهری فراموش شد و نیازهای او به آرامش و امنیت در شهر نادیده گرفته شد (رنجبر و رئیس اسماعیلی، ۱۳۸۹: ۸۴). بکارگیری فن‌آوری‌های جدید حمل و نقل و ارتباطات که پس از انقلاب صنعتی به وقوع پیوست، به تکه شدن شهر و کاهش اهمیت فضاهای عمومی انجامیده است. قطبی شدن اجتماعی، دلیلی دیگر برای این تکه شدن و کاهش اهمیت فضاهای عمومی است که به دنبال ظهور اقتصاد بازار آزاد و خصوصی سازی فضا به وجود آمده است (مدنی پور، ۱۳۸۴: ۲۴۳). از اواخر دهه ۶۰ میلادی و با آشکارشدن

تبعات منفی حضور اتومبیل در شهرها و به واسطه روشنگری‌های متفکرانی همچون «جین جیکوبز» گرایش عمده دانش شهرسازی به سمت تحدید حرکت سواره در جهت احیای فضاهای شهری تغییر کرد. آنچنان که عرصه‌های عمومی به عنوان مهم‌ترین بخش شهرها و محیط‌های شهری تعریف شدند (Tibbalds, 1992: 15). علاوه بر این، قابلیت ایجاد ارتباط چهره به چهره سبب شده است که اصولاً فضای شهری به عنوان ظرفی برای شکل‌گیری سرمایه اجتماعی و توجه به ارتقای کیفیت آنها به صورت یکی از مهم‌ترین اهداف دانش طراحی شهری در دوران معاصر، مطرح شود (مدنی پور، ۱۳۸۴: ۲۴۹).

در حال حاضر، برنامه‌های توسعه شهری در کشورمان در گسستی عمیق با سنت گذشته خود، خودرومدار و بر مبنای تسهیل هر چه بیشتر حرکت سواره بوده و آنچنان که باید به فضاهای شهری، اهمیت آنها در ایجاد سرزندگی و پویایی شهری و ارتقای کیفیت‌های محیطی در فضاهای شهری توجه نشده است. امروزه در بسیاری از شهرهای کشورمان، عرصه‌های عمومی غالباً به نیاز انسان به عنوان یک موجود اجتماعی به درستی پاسخگو نبوده و مردم تنها به فضاهای شهری به عنوان مسیری برای گذر می‌نگرند؛ در واقع این فضاها به جای آنکه مردم را به مکث و حضور و برقراری مراودات اجتماعی دعوت کنند، آنها را به فرار تشویق می‌کنند و دیگر تجربه برخورد با دیگران، حس تعلق به جامعه، دیدارهای چهره به چهره، تعاملات اجتماعی و تجربه دیدن و دیده شدن به عنوان یکی از مهم‌ترین نیازهای انسان به درستی اتفاق نمی‌افتد که نتایج آن مرده بودن و عدم استفاده

آسایش روانی و زیست محیطی شهروندان شده است. در دوران معاصر، پس از انتقادهای فراوانی که به صنعتی شدن و ماشینی شدن زندگی در شهرها و فضاهای شهری شد، اهمیت مفهوم انسان مداری و پیاده محوری در فضاهای شهری افزایش روز افزونی یافت. بنابراین در این پژوهش با توجه به پایین بودن میزان پاسخدهنگی اجتماعی محیط خیابان فردوسی شهر ایلام از لحاظ ابعاد کالبدی و عملکردی، ارزیابی کیفیت فضای شهری و پاسخدهنگی اجتماعی به عنوان مسأله اصلی، مورد توجه قرار گرفته است.

۱-۲- پیشینه تحقیق

به طور مشخص موضوع پیاده راه‌ها پس از شکل گیری انتقاداتی در برابر سلطه خودروها بر شهرها و افت کیفیت مراکز شهری مطرح شدند که همزمان با آن تحقیقاتی در این حوزه صورت پذیرفت. شاید بتوان اولین جرقه‌های حیات بخشی به خیابان‌های شهری را در کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ امریکایی اثر جیکوبز (۱۹۶۱) جست و جو نمود. وی با معرفی اصطلاح «چشم‌ناظر خیابان» ارتقای کیفیت خیابان‌های شهری را برای عابران پیاده مطرح ساخت (اکبرزاده مقدم لنگرودی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۲۷).

هاسکلو (۱۹۹۰) در پژوهشی با عنوان پیاده رو و ترافیک شهری لندن، رویکردهای متفاوت جداسازی ترافیک وسایل نقلیه از پیاده، در بریتانیا و آلمان را مورد تجزیه و تحلیل و مقایسه قرار می‌دهد و نتیجه می‌گیرد که برای جذب مردم به مراکز شهری، فراهم سازی محیط پیاده رو ایمن، خوشایند و مطلوب، ضروری است.

فضاهای شهری توسط مردم و یا استفاده بیش از حد از فضاهای مجازی شهری توسط مردم با دیگران مانند گپ‌های اینترنتی و پیامک است. این عدم توجه به نیازهای روحی و روانی انسان در آفرینش فضاهای شهری به ناراحتی‌ها و بیماری‌های روانی مانند استرس و عدم وجود آرامش در شهرهای امروزی انجامیده است؛ چنین پیامدهای حاد غفلت از انسان و نیازهای او توجه بسیاری از اندیشمندان را به خود جلب کرده است که چرا فضاهای شهری مطرود شده و یا به عبارتی فضاهای شهری از چه خصیصه‌ای برخوردار نیستند که بسترهای لازم برای حضور و سکون مردم را فراهم سازند؟ فضای شهری در برگزیده چهار عنصر اساسی شامل ساکنان یا عابران، عناصر انسان ساخت (کالبدی یا فعالیتی)، روابط (میان افراد و عناصر یا میان عناصر) و زمان است. در این میان اصلی ترین عامل شکل دهنده و تعریف کننده فضای شهری انسان و حضور اوست. متأسفانه فضای شهری در شهرهای امروزی فقط به مسیر عبور و مرور تبدیل شده‌اند که کمتر در ابعاد اجتماعی پاسخدهنگی به نیازهای انسان امروزی اند و در این میان فضاهایی که باعث رضایت خاطر انسان شوند حذف شده‌اند (رزقی و همکار، ۱۳۹۲: ۹۸).

شهر ایلام همچون سایر شهرهای ایران از این قاعده مستثنی نیست. محورهای بخش مرکزی شهر ایلام که می‌بایست در قالب فضاهای فعال شهری ایفای نقش کنند امروزه صحنه تضادها، برخوردها و رقابت‌هایی است که خود دلیل نفی رفتارهای شهروندی است. فضاهایی که می‌توانند بستر تعاملات اجتماعی را فراهم کنند، تبدیل به عرصه تقابل و تداخل سواره و پیاده گشته‌اند به نحوی که این مسأله محل امنیت،

عمومی را مبتنی بر پذیرا بودن فضا برای افراد و گروه‌های مختلف اجتماعی، تأمین آسایش روانی و فیزیکی، لذت بردن آنان از حضور در فضا و حضور فعال و مداوم در فضا دانسته‌اند. فیعیان و خدایی (۱۳۸۸) به شناسایی متغیرهای اثرگذار بر رضایت‌مندی شهروندان از فضاهای عمومی شهری، سه متغیر دسترسی به خدمات، امنیت اجتماعی و هویت مکانی را اثرگذارترین عوامل در رضایت‌مندی شهروندان از فضاهای عمومی معرفی می‌کند. محمودی (۱۳۸۸)، «پیاده رو، عرصه‌ای برای تعاملات اجتماعی»، در جستجوی معیارهای کالبدی و معنایی پیاده‌رو به منظور فراهم آوردن عرصه‌ای برای تعاملات اجتماعی انسانها است، بطوری که امکان تأثیرگذاری متقابل او و این فضاهای شهری فراهم شود. با دستیابی به ویژگیهای معنایی و کالبدی مورد نظر، حس امنیت و آرامش روانی و تعلق مکانی در فضا ایجاد شده و زمینه برای تعاملات اجتماعی انسان و تأثیرگذاری متقابل او بر فضاهای پیاده شهری فراهم می‌شود. عباس زاده و تمری (۱۳۹۲) در پژوهشی تحت عنوان «بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده راه‌ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی محورهای تربیت و ولیعصر تبریز»، به بررسی نمونه‌هایی از فضاهای پیاده در این کلانشهر پرداخته است، نتایج حاصل از این پژوهش، نشانگر این مدعا است که مؤلفه‌های سرزندگی، خوانایی، ایمنی و امنیت و نفوذپذیری که از مؤلفه‌های اصلی کیفیت فضاهای شهری محسوب می‌شوند، ارتباط معنی‌داری با سطح تعاملات اجتماعی و میزان حضور شهروندان در فضاهای شهری پیاده محور کلانشهر تبریز دارند.

ماتئوبابیانو (۲۰۰۳) در پژوهشی با عنوان مدیریت فضای پیاده روی، به عنوان راهبردی در دستیابی به جابجایی پایدار، عوامل مختلفی برای عابران پیاده در فضای شهری اهمیت دارند. مهمترین نیازهای عابران پیاده در قابلیت حرکت، حفاظت، آسودگی، لذت و هویت معرفی می‌کند و معیارهای سنجش آنها را نیز مشخص نموده است.

پارک و اسکوفر (۲۰۰۶) در پژوهشی با عنوان توصیف محیط‌های عابر پیاده محله، مهمترین عوامل موثر در پیاده سازی محلات را شامل میانگین طول بلوک، نوع تقاطع، تراکم بلوک‌ها، تدارک پیاده رو، عقب نشینی ساختمانها معرفی می‌کند.

نیومن و همکاران (۲۰۰۸) در پژوهشی با عنوان چالش‌ها و فرصت‌ها در ابتکار خیابان پیاده، از سرمایه اجتماعی به عنوان ابزاری قدرتمند در ایجاد پیاده راه و نواحی پیاده یاد می‌کند.

استانگل (۲۰۱۱) در پژوهشی با عنوان برنامه ریزی حرکت پیاده در آمریکا، علاوه بر تأکید بر جنبه‌های برنامه ریزی عابر پیاده، مهمترین عوامل تأثیرگذار در پیوستگی شبکه عابر پیاده راه، زیرساخت‌ها، کاربری‌های مورد نیاز پیاده‌ها، اتصال به شبکه‌های حمل و نقل عمومی و اختلاط کاربری‌ها معرفی می‌کند.

سپاوی و همکار (۲۰۱۲) در پژوهشی با عنوان طراحی ویژگی‌های فیزیکی برای پیاده روی در محلات شهری، معتقد است در ساختار فیزیکی محلات شهری باید معیارهای دسترسی، ایمنی و راحتی مدنظر قرار گیرد.

دانشپور و چرخچیان (۱۳۸۶) در تحقیق خود فرایند اجتماع پذیری و ارتقاء حیات جمعی درون فضاهای

هدف از حضور در محیط، و از سوی دیگر میان گویه‌های ناظر به میزان پاسخگویی اجتماعی افراد در این فضا در خصوص دستیابی به نیازها و ادراک ذهنی آنان را با توجه به شرایط پیاده روی در محدوده مورد ارزیابی قرار دهد. جامعه آماری این پژوهش کلیه شهروندان شهر ایلام بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۰ برابر با ۱۷۲۲۱۳ نفر می باشد. تعداد حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۳۸۵ نفر برآورد شده است که از میان آنها ۱۶۶ نفر زن و ۲۱۹ نفر مرد انتخاب شده‌اند. متغیرهای اصلی این پژوهش، در رابطه با وضعیت رضایتمندی شهروندان از پاسخگویی اجتماعی کیفیت محیط و عناصر موجود در محدوده مورد مطالعه از نظر ابعاد کالبدی و عملکردی با استفاده از طیف پنج گزینه ای لیکرت در نظر گرفته شده‌اند. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون‌های T مستقل، T تک نمونه ای و تحلیل واریانس یک طرفه استفاده شده است.

۱-۵- محدودده مورد مطالعه

شهر ایلام در ۶۶ درجه و ۲۶ دقیقه طول شرقی و ۳۲ درجه و ۳۸ دقیقه عرض شمالی در غرب و جنوب غرب ایران واقع شده است. ارتفاع این شهر از سطح دریا ۱۳۶۳ متر است. و در دره‌ای کوهستانی و در دامنه‌های جنوبی کبیرکوه از سلسله جبال زاگرس واقع شده است (مهندسین مشاور طرح و آمایش، ۱۳۶۸: ۱۱). این شهر به ۴ منطقه، ۱۴ ناحیه و ۳۸ محله شهری تقسیم شده است. خیابان فردوسی از نظر تقسیمات کالبدی جز منطقه یک شهر ایلام به حساب می‌آید (مهندسین مشاور بعد تکنیک، ۱۳۹۲: ۱۵).

موسوی (۱۳۹۲) در پژوهشی با عنوان بررسی میزان تعامل فضاهای پیاده شهری با شهروندان با نگاهی به محله فهادان یزد می‌پردازد. نتیجه این پژوهش نشان داد که عدم رعایت مقیاس انسانی در طراحی ساختمان‌ها موجب گریز شهروندان از قرار گرفتن در فضاهای پیاده می‌گردد.

احدی و بشیری (۱۳۹۳) در پژوهشی با عنوان طراحی و ساماندهی پیاده راه شهری به شناسایی مشکلات تهدید کننده ایمنی پیاده راه‌ها در شهر قزوین، افزایش راحتی و ایمنی هر چه بیشتر عابران پیاده در معابر در هنگام شب و روز پرداخته و راهبردهای مناسبی در جهت ایمنی عابران پیاده ارائه داده‌اند.

۱-۳- فرضیه‌ها

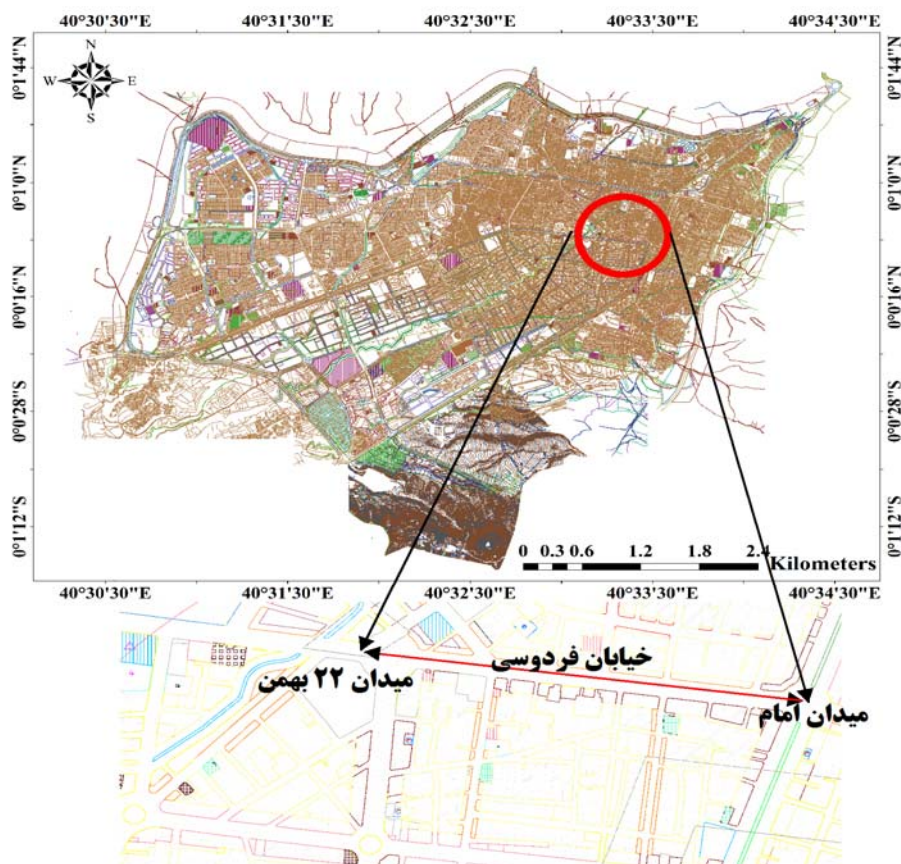
- به نظر می‌رسد جنسیت تاثیر معنی‌داری بر چگونگی ادراک و ارزیابی فضا در محدوده مورد مطالعه دارد.

- به نظر می‌رسد سن تاثیر معنی‌داری بر چگونگی ادراک و ارزیابی فضا در محدوده مورد مطالعه دارد.

- به نظر می‌رسد عدم تناسب کیفیت محیطی محدوده مورد مطالعه با عملکرد، نوع استفاده، دسترسی، آسایش، فراغت و جذابیت، زیبایی، امنیت و ... موجب عدم پاسخگویی به نیازهای شهروندان شده است.

۱-۴- روش تحقیق

پژوهش حاضر به لحاظ هدف، کاربردی و از لحاظ روش، پیمایشی (پرسشنامه و مصاحبه) است. محقق بر آن است تا با ابزار پرسشنامه از طرفی ارتباط میان گویه‌های مختلف ناظر به ادراک کیفیت فضای شهری و گویه‌های کنترلی مانند ویژگی‌های جنسی و سنی،



شکل ۱- موقعیت محدوده مورد مطالعه

۲- مبانی نظری

۱-۲- کیفیت محیط شهری

کیفیت محیط شهری عبارت است از شرایط اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی-فضایی محیط شهری که نشان دهنده میزان رضایت یا عدم رضایت شهروندان از محیط شهری است (شماعی و پوراحمد، ۱۳۸۴: ۲۷۴). کیفیت محیطی ادراک مکان به طور تمام و کامل است (Van Kamp, 2003: 7). کیفیت فضای شهری به عنوان محصول فرایند تعامل میان انسان، فعالیت، و کالبد شهر تا حد بالایی به کیفیت مولفه‌های بصری آن وابسته است. مولفه‌های بصری فضای شهری به دلیل ماهیت عینی و ملموس خود توسط حواس انسان قابل ادراک است و زمینه

ادراک، شناخت و ارزیابی محیطی شهروندان، را فراهم می‌آورد (حیدری و همکاران، ۱۳۹۲: ۳۲۵). براساس مدل کانتر که به مدل مکان شهرت دارد، محیط شهری به مثابه یک مکان متشکل از سه بعد در هم تنیده کالبد، فعالیت و تصورات است. از آنجا که کیفیت محیط شهری یک مکان ناگزیر از پاسخ دهی مناسب به ابعاد گوناگون محیط شهری است، می‌توان مولفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری را به موازات مولفه‌های سازنده مکان تعریف کرد. به عبارت دیگر با اقتباس از نظریه مکان کانتر می‌توان گفت: کیفیت محیط شهری عبارت است از برآیند سه مولفه که هریک از آنها متکفل برآورده ساختن یکی از

قرار می‌دهد و بر نقش مبلمان در شکل‌گیری فضاهای مردم‌گرا تأکید می‌کند (Hall, 1990: 162). «راپاپورت» در تفسیر رابطه انسان و محیط، به بحث معنا در محیط توجه دارد (Rapoport, 1990: 197). «گهل» توجه به زندگی در میان ساختمان‌ها و چگونگی تأثیر توانایی‌های حسی انسان بر شیوه استفاده از فضا را مطرح می‌کند (Gehl, 1997: 77). «وایت» بر تمرکز طرح‌های شهرسازی بر انسان و رفتارهای انسانی به جای تمرکز بر مسائل ترافیکی، اقتصادی و یا توجه صرف به مسائل زیباشناسانه و فرم شهری تأکید می‌کند (Whyte, 1980). «جیکوبز» مفاهیم جذابیت و سرزندگی فضاهای شهری را بیان می‌کند (Jacobs, 1965: 74). «لفور» مفهوم فضایی شدن اجتماعی را ارائه می‌دهد و آن را فضای حاوی خاطره جمعی، نماد دوره تاریخی معین و محل رویارویی جریان روابط عام و خاص تعریف می‌کند (Lefebver, 1991).

پیاده‌راه‌ها فضاهایی خطی در شهر هستند که با حداکثر نقش اجتماعی شکل می‌گیرند (Cohen, 2010: 875). همچنین پهنه پیاده؛ مکانی است که ساکنان آن با هر سن و توانایی می‌توانند امنیت و راحتی، تناسب و جذابیت در پیاده روی را، نیز احساس کنند (عباس زاده و تمری، ۱۳۹۱: ۲).

خیابان‌ها نقش مهمی در ایجاد شبکه هم‌پیوند فضاهای باز و عمومی شهری و در نتیجه شکل‌گیری هویت کلان شهر ایفا می‌کنند. چنانچه «جان لنگ» اشاره می‌کند «کیفیتی که از شهر برداشت می‌شود، بیش از هر چیز بستگی به کیفیت خیابان‌های آن دارد» (لنگ، ۱۳۸۶: ۱۳۰). به نظر جین جیکوبز «خیابان و پیاده‌راه‌های آن بخش مهم و اصلی مکان‌های عمومی

کیفیت‌های سه‌گانه «کالبدی»، «فعالیتی» و «تصورات» محیط شهری است (گلکار، ۱۳۸۰: ۵۳).

۲-۲- فضای شهری و تعاملات اجتماعی

فضای شهری تنها یک مفهوم کالبدی نیست، بلکه کنش تعاملات شهروندی و فعالیت‌های شهری را نیز در بر می‌گیرد. فضاهای شهری، مکان‌هایی هستند که به عموم شهروندان تعلق داشته، منحصر به جنبه کالبدی و فیزیکی نبوده و در حقیقت با حضور انسان و فعالیت اوست که معنا می‌یابند (کاشانی‌جو، ۱۳۸۹: ۹۶). فضاهای شهری عرصه اصلی زندگی و فعالیت مردم و مهمترین مکان برای نمایش دادن و اهمیت بخشیدن به رویدادها و وقایع اجتماعی هستند (سلطانی و نامداریان، ۱۳۸۹: ۱۲۶). این فضاها در هر سطح و عملکردی، باید دارای ویژگی‌هایی باشند تا بتوانند نیازهای استفاده‌کنندگان خود را تامین نموده و خواسته‌های آنان را مرتفع گردانند، وجود آسایش، راحتی، تامین امنیت، رعایت استانداردهای اقلیمی در طراحی و نیز وجود خوانایی، سرزندگی و پویایی در فضاها و فراهم نمودن زمینه مشارکت‌های مردمی؛ به عنوان اصلی‌ترین ویژگی‌هایی هستند که یک فضای شهری در حالت ایده آل باید داشته باشد (پورجعفر و محمودی‌نژاد، ۱۳۸۸: ۹۴). هریک از نظریه پردازان در بیان خصیصه‌های فضاهای با کیفیت شهری که بستر تعاملات اجتماعی باشند، مفهومی خاص به کار گرفته‌اند؛ «اپلارد» هدف غایی طراحی شهری را خلق محیط‌های دلپذیر می‌داند، محیط‌هایی که روابط اجتماعی و رفتاری را تعریف کند و بیشترین تناسب را با آن محل داشته باشد و بتواند حس آسایش را پروراند (Lennard & Lennard, 1993: 4). «هال» عنصر فرهنگ را در فضاهای شهری مورد بررسی

شهر بوده و مهم‌ترین جزء حیاتی آن هستند. اگر خیابان‌های اصلی شهر جذاب باشند، شهر جذاب و جالب خواهد بود» (Jacobs, 1965: 26-28). پیاده راه‌ها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی است. به همین دلیل وجود آن‌ها در شهر به ارتقای تصویر ذهنی افراد از شهر کمک می‌کند. پیاده راه‌ها در مقیاس شهر عمل می‌کنند و باید پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان با اندیشه، احساس و ادراک فضا، سن، جنس و توانایی‌های جسمی متفاوت باشند. در پیاده راه‌ها باید همواره زندگی اجتماعی در جریان باشد و سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی آن است. این فضا هم چنین باید خود را همواره با رویدادهای درون خود هماهنگ سازد. بنابراین، انعطاف از ویژگی‌های مهم در پیاده راه‌هاست و آنچه حضور همه شهروندان در پیاده راه‌ها را تضمین می‌کند، ایمنی این فضا است (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۸۲). دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی پیاده راه‌ها می‌شوند تنوع و نفوذپذیری این فضاها هستند. یکی از سیاست‌های رسیدن به تنوع در طول مسیر با توجه به این که مسیر پیاده مختص حرکت آهسته عابر پیاده طراحی می‌شود، نماد و نشانه‌های شهری هستند که یا برگرفته از کالبد موجود و یا براساس شرایط موجود و ارزش‌های بافت تعریف می‌گردند، که به خوانایی مسیر می‌افزاید و آن را به نماد تبدیل می‌کند (حبیبی، ۱۳۸۰: ۴۸). نفوذپذیری کیفیتی است که در ایجاد سرزندگی مسیر پیاده شهری بسیار مؤثر است. یکی از سیاست‌های رسیدن به این موضوع در داخل خود مسیر پیاده راه، ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه است. محور پیاده باید تا حد امکان بدون اختلاف

سطح و مانع، کلیه فعالیت‌ها و کاربری‌های متنوعی را که در مقطع خیابان یعنی نزدیک‌ترین مکان که در خط دید و جود دارند، به هم متصل کند و با ایجاد تمایزات بصری، وحدت و پیوستگی مسیر را القا نماید (Tibbalds, 1992: 39-47). از دیگر عواملی که به سرزندگی و تنوع پیاده راه‌ها می‌انجامد، ایجاد کاربری‌های متنوع و متناسب با پیاده راه‌ها، استقرار کاربری‌های خدماتی که تداوم حضور شهروند را در پی دارد و هم چنین استقرار کاربری‌های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه‌ها و تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص است (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۸۶-۲۸۵). ایستایی و پویایی فضا نیز در ارتقای کیفی فضای مسیر پیاده مؤثر است که با رعایت فواصل معین برای طراحی مسیر پیاده می‌توان به ایجاد گره‌های مناسب برای مکث، نشستن و تماشا پرداخت (حبیبی، ۱۳۸۰: ۵۰).

۳- تحلیل یافته‌ها

نتایج توصیفی افراد مورد مطالعه نشان می‌دهد، از مجموع ۳۸۵ نفر نمونه، ۲۱۹ نفر (۵۶/۹ درصد) از پاسخگویان را مرد و ۱۶۶ نفر (۴۳/۱ درصد) زن تشکیل می‌دهند. توزیع سنی پاسخگویان نشان می‌دهد که ۶/۵ درصد از پاسخگویان در گروه سنی کمتر از ۲۰ سال، ۵۹/۷ درصد در گروه سنی ۲۰-۳۰ سال، ۲۳/۶ درصد در گروه سنی ۳۰-۴۰ سال، ۷/۸ درصد پاسخگویان در گروه سنی ۴۰-۵۰ سال و ۲/۳ درصد نیز بالای ۵۰ سال هستند. در بررسی مربوط به سن، بیشترین فراوانی مربوط به گروه سنی ۲۰ تا ۳۰ سال با ۵۹/۷ درصد و پس از آن گروه سنی ۳۰ تا

به افراد فوق لیسانس و بالاتر با ۹/۹ درصد است. در رابطه با وضعیت اشتغال ۱۵/۶ درصد کارمند، ۳۶/۱ درصد دارای شغل آزاد، ۲۷/۸ درصد دانشجو، ۲/۶ درصد دانش آموز، ۱۰/۱ درصد را سایر تشکیل می‌دهند. همانطور که مشاهده می‌شود به ترتیب قشر آزاد، دانشجو و کارمند بیشترین میزان را در بین گروه بندی شغلی داشته‌اند.

۴۰ سال با ۲۳/۶ درصد بوده است. در رابطه با چگونگی وضعیت تحصیلی پرسش شوندگان ۲۸/۶ درصد دیپلم، ۱۹/۷ درصد فوق دیپلم، ۴۱/۸ درصد لیسانس و ۹/۹ درصد فوق لیسانس و بالاتر هستند. در بررسی وضعیت تحصیلات پاسخگویان مشخص گردید که بیشترین فراوانی مربوط به افراد با مدرک تحصیلی کارشناسی با ۴۱/۸ درصد و کمترین مربوط

جدول ۱- ویژگی‌های جامعه آماری

متغیر	نوع متغیر	تعداد	درصد
جنسیت	مرد	۲۱۹	۵۶/۹
	زن	۱۶۶	۴۳/۱
سن	کمتر از ۲۰ سال	۲۵	۶/۵
	۲۰-۳۰	۲۳۰	۵۹/۷
	۳۰-۴۰	۹۱	۲۳/۶
	۴۰-۵۰	۳۰	۷/۸
تحصیلات	بالاتر از ۵۰ سال	۹	۲/۳
	دیپلم	۱۱۰	۲۸/۶
	فوق دیپلم	۷۶	۱۹/۷
	لیسانس	۱۶۱	۴۱/۸
شغل	فوق لیسانس و بالاتر	۳۸	۹/۹
	کارمند	۶۰	۱۵/۶
	شغل آزاد	۱۳۹	۳۶/۱
	دانشجو	۱۰۷	۲۷/۸
	دانش آموز	۱۰	۲/۶
	بیکار	۳۹	۱۰/۱
	سایر	۳۰	۷/۸
جمع		۳۸۵ نفر	

مآخذ: یافته‌های میدانی پژوهش

اختلاف میانگین و مقدار آماره $t(2/340)$ و سطح معنی داری کمتر از ۵ درصد اختلاف معناداری بین زنان و مردان از نظر چگونگی ادراک و ارزیابی فضا وجود دارد. و این احساس با متغیر جنس دارای تفاوت معنادار است (جدول ۲)، بنابراین، فرض تحقیق مبنی بر تفاوت معنادار جنسیت از نظر چگونگی ادراک و ارزیابی فضا، تایید می‌گردد.

فرضیه اول: به نظر می‌رسد جنسیت تاثیر معنی داری بر چگونگی ادراک و ارزیابی فضا در محدوده مورد مطالعه دارد.

به منظور بررسی ویژگی جنس و چگونگی ادراک و ارزیابی فضا از آزمون مقایسه‌ای T استفاده شده است. آزمون مقایسه‌ای T بین دو متغیر جنسیت و چگونگی ادراک و ارزیابی فضا نشان می‌دهد با توجه به

جدول ۲- متغیر جنسیت و چگونگی ادراک و ارزیابی فضا در محدوده مورد مطالعه

Independent Sample Test							
چگونگی ادراک و ارزیابی فضا						متغیر وابسته	متغیر مستقل
سطح معنی داری	درجه آزادی	t	انحراف معیار	میانگین	فراوانی	گروه‌ها	جنسیت
۰/۰۲۰	۳۸۳	۲/۳۴۰	۰/۴۷۲۹	۲/۵۲	۲۱۹	مرد	
			۰/۴۷۷۶	۲/۶۳	۱۶۶	زن	

مأخذ: یافته‌های پژوهش

متغیر سن (گروه‌های سنی) ۰/۰۵۱ است یعنی بین گروه‌های سنی با ارزیابی آنها از وضعیت محدوده مورد مطالعه به لحاظ آماری تفاوت معنی داری وجود ندارد و سطح معنی داری به دست آمده از آزمون واریانس بیشتر از ۵ درصد (۰/۰۵۱) است. بنابراین، با توجه به نتیجه به دست آمده می‌توان گفت که فرض تحقیق مبنی بر وجود تفاوت معنادار بین گروه سنی و چگونگی ادراک و ارزیابی فضا در محدوده مطالعه رد می‌شود.

فرضیه دوم: به نظر می‌رسد سن تاثیر معنی‌داری بر چگونگی ادراک و ارزیابی فضا در محدوده مورد مطالعه دارد.

همانطور که در جدول (۳) مشاهده می‌شود در محدوده مورد مطالعه برای بررسی رابطه متغیر گروه سنی و چگونگی ادراک و ارزیابی فضا از آزمون تحلیل واریانس یک طرفه (F) استفاده گردید. نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل اطلاعات بیانگر آن است که سطح معنی داری آزمون واریانس یک طرفه برای

جدول ۳- متغیر سن و چگونگی ادراک و ارزیابی فضا در محدوده مورد مطالعه

sig	F	Mean Square	df	نوع آزمون	متغیر دوم	متغیر اول
۰/۰۵۱	۲/۳۸۷	۰/۵۳۷	۴	F	گروه سنی	چگونگی ادراک و ارزیابی فضا
		۰/۲۲۵	۳۸۰			
		-	۳۸۴			

مأخذ: یافته‌های پژوهش

شده است. در این آزمون به منظور بررسی دقیق تر ابتدا تاثیر میزان رضایت از کیفیت فضایی محدوده مورد مطالعه از نظر پاسخگویی اجتماعی به طور جداگانه بررسی گردیده و سپس تاثیر آن به طور کلی مورد ارزیابی قرار گرفته است. از بین گویه‌های مورد مطالعه؛ تنها گویه میزان احساس امنیت (۳/۲۱) بالاتر از حد متوسط است. در حالی که کمترین میزان رضایت آنها از پاسخگویی اجتماعی مربوط به گویه امکانات موجود در طول مسیر برای نشستن و رفع خستگی (مبلمان و ...)، با (۱/۴۲) است. از آنجایی که

فرضیه سوم: به نظر می‌رسد عدم تناسب کیفیت محیطی محدوده مورد مطالعه با عملکرد، نوع استفاده، دسترسی، آسایش، فراغت و جذابیت، زیبایی، امنیت و ... موجب عدم پاسخگویی به نیازهای شهروندان شده است.

به منظور بررسی وضعیت کیفی عملکرد محیط از نظر پاسخگویی اجتماعی از ۶ گویه استفاده شده است. برای میزان رضایت از کیفیت پاسخگویی اجتماعی در محدوده مورد مطالعه از آزمون T تک نمونه‌ای استفاده شده است. که نتایج حاصل در جدول ۴ بیان

مشاهده شده معنادار است. همچنین میانگین کل گویه‌ها (۲/۵۶) کمتر از حد متوسط بوده که نشان از عدم رضایت مندی مناسب و قابل قبول در این زمینه‌ها دارد. با توجه به اینکه میزان (sig) به دست آمده از آزمون T کمتر از ۰,۰۵ است، بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که اختلافات مشاهده شده با رضایت مندی متوسط معنادار است.

برای پاسخگویی به سوالات از طیف لیکرت (۱ تا ۵) استفاده شده است بنابراین حد متوسط آن عدد ۳ است در صورتی که میانگین از عدد ۳ بالاتر باشد نشان دهنده رضایت بالا و در صورتی که از عدد ۳ پایین تر باشد نشان دهنده میزان رضایت پایین از کیفیت محیط از لحاظ پاسخگویی اجتماعی است. با توجه به اینکه مقدار (sig) آزمون T برای آنها کمتر از خطای (۰,۰۵) است در نتیجه می‌توان گفت اختلاف

جدول ۴- کیفیت محیط و پاسخگویی اجتماعی محدوده مورد مطالعه از نظر ابعاد عملکردی

شاخص عملکردی	One-Sample Test							
	Test Value = 3							
	میانگین	انحراف معیار	مقدار t	درجه آزادی	معنی داری	اختلاف میانگین	فاصله اطمینان ۹۵٪	
حد پایین							حد بالا	
امکانات موجود در طول مسیر برای نشستن و رفع خستگی (مبلان و ...)	۱/۴۲	۰/۷۴۹۷	-۴/۱۳۳۱	۳۸۴	۰/۰۰۰	-۱/۵۷۹	-۱/۶۵۴	-۱/۵۰۴
میزان احساس امنیت	۳/۲۱	۰/۹۸۶۴	۴/۳۴۰	۳۸۴	۰/۰۰۰	۰/۲۱۸	۰/۱۱۹	۰/۳۱۷
میزان احساس آسودگی	۲/۸۸	۰/۹۸۳۹	-۲/۳۳۱	۳۸۴	۰/۰۲۰	-۰/۱۱۶	-۰/۲۱۵	-۰/۰۱۸
میزان ترافیک پیاده	۲/۷۳	۰/۹۵۸۱	-۵/۳۷۲	۳۸۴	۰/۰۰۰	-۰/۲۶۲	-۰/۳۵۸	-۰/۱۶۶
میزان ترافیک سواره	۲/۴۹	۰/۹۴۴۰	-۱۰/۵۲۷	۳۸۴	۰/۰۰۰	-۰/۵۰۶	-۰/۶۰۱	-۰/۴۱۱
میزان کاربری‌های خدماتی از قبیل خرده فروشی، آب میوه فروشی، پارکینگ و دسترسی به وسایل نقلیه در طول مسیر	۲/۶۱	۰/۹۴۲۵	-۸/۰۰۳	۳۸۴	۰/۰۰۰	-۰/۳۸۴	-۰/۴۷۸	-۰/۲۹۰
میانگین گویه‌ها	۲/۵۶	۰/۵۲۶۷	-۱۶/۳۳۵	۳۸۴	۰/۰۰۰	-۰/۴۳۸	-۰/۴۹۱	-۰/۳۸۵

مآخذ: یافته‌های پژوهش

مشاهده می‌شود که t به دست آمده ۱۵/۰۲۹- بوده که علامت منفی نشان می‌دهد میانگین شاخص مورد بررسی کوچکتر از میانه نظری یا نمره ملاک است. به عبارتی بین کیفیت کالبدی محیط در زمینه پاسخگویی اجتماعی در محدوده مورد مطالعه با میانه نظری آزمون اختلاف معناداری در سطح ۹۵ درصد وجود دارد. بنابراین، با توجه به نتیجه به دست آمده می‌توان گفت که فرض تحقیق (عدم انطباق طراحی فضاهای شهری با عملکرد، نوع استفاده، دسترسی،

به منظور بررسی وضعیت کیفی کالبدی محیط از نظر پاسخگویی اجتماعی از ۷ گویه استفاده شده است. در کل بیشتر گویه‌ها امتیاز وزنی کمتر از حد متوسط کسب کرده‌اند. در بین گویه‌های مورد مطالعه گویه طول مسیر پیاده روی محدوده مورد مطالعه از لحاظ کوتاهی و پیوستگی (۳/۰۶) بالاتر از حد متوسط است. در حالی که کمترین میزان رضایت آنها از پاسخگویی اجتماعی مربوط به گویه زیبایی با (۲/۴۱) است. به طور کلی با توجه به نتایج جدول (۵)

فضای شهری طراحی نشده است و سطح مناسب پاسخگویی اجتماعی را فراهم نمی‌آورد.

آسایش، فراغت و جذابیت، زیبایی و امنیت موجب عدم پاسخگویی به نیازهای اجتماعی شهروندان شده است) و خیابان فردوسی بر اساس ادراک عابر پیاده از

جدول ۵- کیفیت محیط و پاسخگویی اجتماعی محدوده مورد مطالعه از نظر ابعاد کالبدی

شاخص کالبدی	One-Sample Test							
	Test Value = 3							
	میانگین	انحراف معیار	مقدار t	درجه آزادی	معنی داری	اختلاف میانگین	فاصله اطمینان ۹۵٪	
حد بالا							حد پایین	
طول مسیر پیاده روی از لحاظ کوتاهی و پیوستگی	۳/۰۶	۰/۹۳۸۵	۱/۴۱۲	۳۸۴	۰/۱۵۹	۰/۶۷۵	-۰/۰۲۶	۰/۱۶۱
کیفیت زیبایی	۲/۴۱	۱/۰۲۷	-۱۱/۲۶۳	۳۸۴	۰/۰۰۰	-۰/۵۸۹	۰/۶۹۲	-۰/۴۸۶
وضعیت کف سازی	۲/۵۷	۰/۹۸۴۴	-۸/۴۹۰	۳۸۴	۰/۰۰۰	-۰/۴۲۵	-۰/۵۲۴	-۰/۳۲۷
وضعیت نورپردازی و روشنایی	۲/۵۲	۰/۸۸۰۸	-۱۰/۵۳۰	۳۸۴	۰/۰۰۰	-۰/۴۷۲	-۰/۵۶۱	-۰/۳۸۴
پراکندگی کاربری‌های متنوع و متناسب با زمینه و با یکدیگر در طول مسیر	۲/۴۹	۰/۸۶۹۳	-۱۱/۳۷۲	۳۸۴	۰/۰۰۰	-۰/۵۰۳	-۰/۵۹۱	-۰/۴۱۶
تعداد گذرهای عرضی در طول مسیر	۲/۵۴	۰/۸۹۱۸	-۱۰/۰۰۰	۳۸۴	۰/۰۰۰	-۰/۴۵۴	-۰/۵۴۳	-۰/۳۶۵
مشخص بودن حریم پیاده رو با عناصری چون کف سازی، درخت، بوته و موانع فیزیکی	۲/۴۴	۱/۰۰۶	-۱۰/۷۸۳	۳۸۴	۰/۰۰۰	-۰/۵۵۳	-۰/۶۵۴	-۰/۴۵۲
میانگین گویه‌ها	۲/۵۸	۰/۵۴۶۹	-۱۵/۰۲۹	۳۸۴	۰/۰۰۰	-۰/۴۱۸	-۰/۴۷۳	-۰/۳۶۴

مأخذ: یافته‌های پژوهش

۴- نتیجه‌گیری

ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی، بی‌توجهی به ارتقاء کیفیات محیطی در فضاهای شهری و کیفیات مؤثر در پیوندها و جا به جایی‌های شهری و تأکید صرف بر ادراکات ذهنی طراحان شهری، سبب شکل‌گیری فضاهایی مردم‌گریز در ساختار شهری شده است که توانمندی مورد انتظار را نخواهند داشت تا محیطی پاسخگو و منعطف در برابر رفتارهای شهروندی باشد. شهر ایلام همچون سایر شهرهای ایران از این قاعده مستثنی نیست. محورهای بخش مرکزی شهر ایلام که می‌بایست در قالب فضاهای فعال شهری ایفای نقش کنند امروزه صحنه تضادها، برخوردها و رقابت‌هایی است که خود دلیل نفی رفتارهای

تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسب عناصر شکل‌دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جا به جایی شهری نیز بر مبنای حرکت پیاده بوده است. با اختراع اتومبیل و تولید روز افزون آن، چهره شهرها و نوع زندگی مردم دچار تغییراتی شد. فضاهای شهری که تا آن زمان بر مبنای مقیاس انسانی و با توجه به حرکت عابر پیاده و ادراک او از محیط تعریف می‌شدند، پس از آن متناسب با مقیاس خودرو طراحی شدند. شرایط پیچیده زندگی امروز سبب پیچیدگی مسائل شهری شده و مفهوم بسیاری از فضاهای شهری را دگرگون کرده است. نادیده گرفتن

سطح مناسب پاسخگویی اجتماعی را فراهم نمی آورد.

۵- پیشنهادها

- ساماندهی پیاده رو موجود و ارتقاء کیفیت منظر و تناسبات بصری (کف سازی، نصب مبلمان، ابعاد و اندازه فضا، شکل فضا و ...) جهت تقویت سرزندگی.
- استقرار کاربری‌های متنوع (تنوع و گوناگونی) در طول مسیر، تنوع فعالیتی و تنوع فضایی بر جاذبه محیط می‌افزاید و امکان حضور هر چه بیشتر گروه‌های مختلف اجتماعی در آن را افزایش می‌دهد.
- کنترل ساخت و سازهای حاشیه به نحوی که در مغایرت با چهره عمومی خیابان شهری نباشند.
- استفاده از نورپردازی و روشنایی متناسب با حرکت پیاده‌ها در طول خیابان در شب.
- قرار دادن گذرهای عرضی مناسب در خیابان به منظور افزایش ایمنی.

منابع

- احدی، محمدرضا، بشیری، پریسا (۱۳۹۳)، طراحی و ساماندهی پیاده راه شهری در جهت ارتقای ایمنی عابران پیاده با استفاده از بازرسی ایمنی پیاده راه‌های درون شهری، مطالعات پژوهشی راهور، دوره اول، شماره ۹، صص ۹۰-۷۳.
- اکبرزاده مقدم لنگرودی، امیر، احمدی، حسن، آزاده، سیدرضا (۱۳۹۵)، ارزیابی مطلوبیت پیاده راه‌های شهری بر اساس مولفه کیفی؛ مطالعه موردی:

شهروندی است. بنابراین در این پژوهش با توجه به پایین بودن میزان پاسخدهنگی محیط خیابان فردوسی شهر ایلام از لحاظ ابعاد کالبدی و عملکردی، ارزیابی کیفیت فضای شهری و پاسخگویی اجتماعی به عنوان مسأله اصلی، مورد توجه قرار گرفته است. به منظور بررسی وضعیت کیفی عملکرد محیط از نظر پاسخگویی اجتماعی از ۶ گویه استفاده شده است. برای میزان رضایت از کیفیت پاسخگویی اجتماعی در محدوده مورد مطالعه از آزمون T تک نمونه‌ای استفاده شده است. از بین گویه‌های مورد مطالعه؛ تنها گویه میزان احساس امنیت (۳/۲۱) بالاتر از حد متوسط است. در حالی که کمترین میزان رضایت آنها از پاسخگویی اجتماعی مربوط به گویه امکانات موجود در طول مسیر برای نشستن و رفع خستگی (مبلمان و ...)، با (۱/۴۲) است. همچنین به منظور بررسی وضعیت کیفی کالبدی محیط از نظر پاسخگویی اجتماعی از ۷ گویه استفاده شده است. در کل بیشتر گویه‌ها امتیاز وزنی کمتر از حد متوسط کسب کرده‌اند. در بین گویه‌های مورد مطالعه گویه طول مسیر پیاده روی محدوده مورد مطالعه از لحاظ کوتاهی و پیوستگی (۳/۰۶) بالاتر از حد متوسط است. در حالی که کمترین میزان رضایت آنها از پاسخگویی اجتماعی مربوط به گویه زیبایی با (۲/۴۱) است. به طور کلی نتایج حاکی از آن است که میانگین رضایت‌مندی از پاسخگویی اجتماعی پایین تر از حد متوسط بوده است. بنابراین، با توجه به نتیجه به دست آمده می‌توان گفت که خیابان فردوسی

- رزقی، مریم، رزقی، کامبیز، (۱۳۹۲)، تحلیل فضاهای شهری، تهران، انتشارات اول و آخر.
- رفیعیان، مجتبی، خدایی، زهرا، (۱۳۸۸)، بررسی شاخص‌ها و معیارهای مؤثر بر رضایت‌مندی شهروندان از فضاهای عمومی شهر، نشریه راهبرد، سال هجدهم، شماره ۵۳، صص ۲۲۷-۲۴۸.
- رنجبر، احسان، رئیس اسماعیلی، فاطمه، (۱۳۸۹)، «سنجش کیفیت پیاده راه‌های شهری در ایران»، فصلنامه هنرهای زیبا، شماره ۴۲، صص ۹۳-۸۳.
- سلطانی، علی، نامداریان، احمدعلی، (۱۳۸۹)، بررسی تأثیر نیروهای مختلف در شکل‌گیری فضاهای شهری، هویت شهر، سال پنجم، شماره ۷، صص ۱۳۰-۱۲۳.
- شماعی، علی، پوراحمد، احمد (۱۳۸۴)، "بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا"، دانشگاه تهران.
- عباس زاده، شهاب، تمری، سودا، (۱۳۹۱)، بررسی و تحلیل مولفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیت فضایی پیاده راه‌ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی، مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولی عصر تبریز، مطالعات شهری کردستان، شماره ۴، صص ۱۰-۱.
- کاشانی جو، خشایار، (۱۳۸۹)، بازشناخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری، پیاده راه علم الهدی شهر رشت، پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، شماره ۲۵، صص ۱۴۰-۱۲۵.
- بهزادفر، مصطفی، طهماسبی، ارسلان، (۱۳۹۲)، شناسایی و ارزیابی مولفه‌های تأثیرگذار بر تعاملات اجتماعی (تحکیم و توسعه روابط شهروندی در خیابان‌های شهری سنندج)، باغ نظر، شماره ۲۵، صص ۲۸-۱۷.
- پاکزاد، جهان‌شاه، (۱۳۸۶)، مقالاتی در باب طراحی شهری، گردآورنده الهام سوری، نشر شهیدی.
- پورجعفر، محمدرضا، محمودنژاد، هادی، (۱۳۸۸)، طراحی شهری و سرمایه اجتماعی در فضاهای عمومی شهری، تهران، طحان.
- جام کسری، محمد، قربانی، رسول، (۱۳۸۹)، «جنبش پیاده گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده راه تربیت تبریز»، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال دوم، شماره ۶، صص ۷۲-۵۵.
- حبیبی، سیدمحسن، (۱۳۸۰)، «مسیر پیاده گردشگری»، فصلنامه هنرهای زیبا، شماره ۹، صص ۴۳-۵۱.
- دانشپور، سیدعبدالهادی، چرخچیان، مریم، (۱۳۸۶)، فضاهای عمومی و عوامل مؤثر بر حیات جمعی، باغ نظر، شماره ۷، صص ۲۸-۱۹.
- حیدری، علی اکبر، امیر حاجلو، الهام، کارخانه، معصومه، احمدی فرد، نرگس (۱۳۹۲)، ارزیابی نقش منظر فضاهای جمعی در کیفیت شهری، نمونه موردی: منطقه یک تهران، آرمان شهر، شماره ۱۱، صص ۳۳۵-۳۲۳.

- هویت شهر، سال چهارم، شماره ۶، صص ۱۰۶-۹۵.
- گلکار، کورش، (۱۳۸۰)، مولفه‌های سازنده کیفیت در طراحی شهری، نشریه صفا، شماره ۳۲، صص ۳۸-۶۵.
- لنگ، جان، (۱۳۸۶)، طراحی شهری (گونه شناسی رویه‌ها و طرح‌ها)، ترجمه سیدحسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- محمودی، محمدمهدی، (۱۳۸۸)، «پیاده رو، عرصه‌ای برای تعاملات اجتماعی (خیابان ولی عصر تهران، حدفاصل چهارراه ولی ولی عصر تا تقاطع خیابان دکتر فاطمی)»، مطالعات جامعه شناختی، شماره ۳۷، صص ۱۶۸-۱۴۵.
- موسوی، سید محسن (۱۳۹۲)، بررسی میزان تعامل فضاهای پیاده شهری با شهروندان با نگاهی به محله فهادان یزد به عنوان نمونه مطلوب، فصلنامه مطالعات برنامه ریزی شهری، سال اول، شماره دوم، صص ۱۷۱-۱۵۷.
- مدنی پور، علی، (۱۳۸۴)، طراحی فضای شهری: نگرشی بر فرایندهای اجتماعی-مکانی، ترجمه فرهاد مرتضایی، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران.
- مهندسین مشاور طرح و آمایش، (۱۳۶۸)، طرح توسعه و عمران حوزه نفوذ و تفصیلی شهر ایلام، جلد دوم، سازمان مسکن و شهرسازی استان ایلام.
- مهندسین مشاور بعد تکنیک، (۱۳۹۲)، گزارش مرحله اول طرح جامع شهر ایلام، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری ایلام، سازمان مسکن و شهرسازی استان ایلام.
- Cohen, N. (Ed.). (2010). Green cities: An A - to-Z guide (Vol. 4). Sage.
- Ghel, J. (1987), Life between Building, translated by Koch, J, New York: van Nostrand Reinhold.
- Hall, E. T. (1990), the Hidden Dimension, New York: Anchor Books Editions, Random House, Inc.
- Hassklau, C. (1990), the pedestraian and cityTraffic, London: Belhaven press. 8 Danish Road Data.
- Jacobs, J. (1965), the Death and Life of Great American Cities, Harmonswoth: Penguin.
- Lennard, S. G & Lennard, H. (1993), Urban Space Design and Social Life, companion to contemporary architectural, Rutledge, London.
- Lefebver, H. (1991), the Production of Space, London: Blackwell, Oxford.
- Mateo-Babiano, I. (2003). Pedestrin Space Management as a Strategy in Achieving Sustainabl Mobility, from website: <http://www.oikos-international.org>.
- Newmam, L. Waldorn, L. Dale, A. Carriere, K (2008).Sustainable urban community development from the grassroots: Challenges and opportunities in a pedestrian street initiative, Local Environment, Vol. 13, No. 2, PP: 129-139.
- Parks, J. R. & Schofer, J. L (2006), Charavterizing neighborhood pedestrian environments with secondary d ata.Transportion Reserch Vol. 11, PP: 250-263.
- Rapoport, A. (1990), The meaning of the Built Environment: A nonverbal ommunication, Arizona: University of Arizona Press.
- Sapawi, R. Said, I. (1012). Constructing Indices Representing Physical Attributes for Walking

- in Urban neighborhood Area, *Procedia- Social and Behavioral Sciences* 50, PP: 179-191.
- Stangl, P. (2011). The US Pedstring Plan: Linking Practice and Research, *Planning Practice & Research*, Vol.26,No.3,PP:289-305.
- Tibbalds, F. (1992), *Making People Friendly Towns: Improving The Public nvironment in Towns and Cities* Harlow: Longman Press.
- Van Kamp, I. (2003). Urban environmental quality and human well-being Toward a conceptual framework and demarcation of concepts: a literature study: *Landscape and Urban Planning* 65, pp. 5-18.
- Whyte, W. H. (1980), *The Social life of Small Urban Space*, Washington D, C: The Conservation.