

تدوین مدل نظری مؤلفه‌های مؤثر بر سرزندگی اجتماعی خیابان (مورد مطالعه: خیابان تاریخی سپه، اصفهان)

مریم علی‌پور اصفهانی* بهادر زمانی** احمد شاهینوندی***

چکیده

در خیابان‌های شهری سرزنده، می‌بایست اجزای کالبدی و اجتماعی توأمان در جهت سلامت و پیشرفت جامعه شهری و هر فرد عضو آن جامعه فعالیت کنند. این خیابان‌ها مرکز زندگی اجتماعی شهر و محلی برای تأمین نیازهای اجتماعی شهروندان محسوب می‌شوند. با توجه به سبک زندگی جدید و اختصاص بخش اعظم زمان افراد به کار و فعالیت در خارج از منزل، تأمین نیازهای اجتماعی در فضای شهری و به‌ویژه خیابان‌ها ضروری به‌نظر می‌رسد. در این راستا، تحقیق حاضر با هدف تدوین مدل نظری سرزندگی اجتماعی در خیابان انجام شده است. سؤال تحقیق این است که مدل نظری سرزندگی اجتماعی خیابان، مشتمل بر چه مؤلفه‌ها و متغیرهایی است. روش تحقیق، همبستگی و از نوع تحلیل عاملی تأییدی می‌باشد. این روش در جهت تأیید هماهنگی میان داده‌ها با یک ساختار عاملی معین (مدل نظری تحقیق) مورد استفاده قرار گرفته است. مطالعه خیابان سپه که در مرکز تاریخی شهر اصفهان واقع شده و به‌میزان مطلوبی از سرزندگی اجتماعی برخوردار است، در جهت تأیید مدل عاملی تحقیق بوده است. از روش میدانی (پرسشنامه) برای گردآوری اطلاعات و از تحلیل عاملی تأییدی در محیط نرم‌افزار Amos برای سنجش مدل عاملی تحقیق استفاده شده است. نتایج تحقیق حاکی از آن است که مدل عاملی تدوین شده با داده، برازش خوبی داشته است و رابطه معناداری میان مؤلفه‌های طراحی شکل‌دهنده کیفیت سرزندگی اجتماعی با متغیرهای مربوطه در خیابان سپه وجود دارد. بر این اساس، کیفیت سرزندگی اجتماعی به سه مؤلفه طراحی شهری شامل؛ مؤلفه تجربی-زیباشناختی، مؤلفه عملکردی و مؤلفه زیست‌محیطی، قابل تجزیه است. مؤلفه تجربی-زیباشناختی شامل متغیرهای شفافیت جداره، نظارت جمعی، نورپردازی، تناسب با زمینه و کف‌سازی و مبلمان، مؤلفه زیست‌محیطی دارای متغیرهای رایحه محیط، موقعیت استقرار مبلمان، سایه‌اندازی مطلوب، پاکیزگی محیط، آلودگی صوتی و فضای سبز جمعی، مؤلفه عملکردی مشتمل بر متغیرهای دسترسی به حمل‌ونقل عمومی، دسترسی به پارکینگ و اختلاط کاربری می‌باشد.

کلیدواژه‌ها: سرزندگی اجتماعی، خیابان، خیابان سپه، اصفهان

* این مقاله برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی ارشد مریم علی‌پور اصفهانی با عنوان «تدوین راهنمای طراحی برای خیابان سپه با رویکرد ارتقای سرزندگی اجتماعی» به‌راهنمایی دکتر بهادر زمانی در دانشگاه هنر اصفهان می‌باشد.

maryam.alipouresfahani@gmail.com

bzamani1975@yahoo.com

a.shahivandi@au.ac.ir

** کارشناس ارشد طراحی شهری، دانشگاه هنر اصفهان (نویسنده مسئول).

*** دانشیار، طراحی شهری، عضو هیأت علمی گروه شهرسازی، دانشگاه هنر اصفهان.

**** استادیار، برنامه‌ریزی شهری، عضو هیأت علمی گروه شهرسازی، دانشگاه هنر اصفهان.

مقدمه

فضای شهری و روابط جاری در آن با هم در ارتباط متقابل هستند و از هم تأثیر می‌پذیرند. انسان از طریق روابط اجتماعی_فرهنگی به فضا، فرم، عملکرد و اهمیت می‌بخشد و سامان‌دهی فضا به‌نوبه خود به تغییر شکل این روابط می‌انجامد (ادیبی و عظیمی، ۱۳۹۰: ۷). این امر لزوم توجه به نحوه طراحی فضاهای شهری را در راستای نیل به زندگی اجتماعی مطلوب نشان می‌دهد. در میان فضاهای شهری، خیابان، بیشترین حساسیت و ظرافت را به‌خود می‌طلبد، زیرا خیابان‌ها، مکان‌هایی هستند که تعاملات اجتماعی و جنب‌وجوش شهری در آنها به‌حداکثر کمی و کیفی خود رسیده است (پاکزاد، ۱۳۸۸: ۱۳۲) و نیز شخصیت کالبدی یک شهر توسط ماهیت خیابان‌ها، میدان‌ها و فضاهای باز و چگونگی شکل‌گیری آنها به‌وسیله عناصر محصورکننده تعریف می‌شود (لنگ، ۱۳۹۱: ۳۶). لیکن تعریض خیابان به‌شکل بلوار در دهه‌های اخیر، از بار معنایی و کیفیت زندگی اجتماعی خیابان‌ها کاسته است و تنها زمانی که تردد در آنها ادامه دارد، معنا پیدا می‌کند (Heckscher, 1977). تحقیقات نشان داده است که مناطق توسعه‌یافته با کاربری یگانه و تراکم کم با خیابان‌های غیرپیوسته همیشه به‌طور مثبت اتومبیل‌محور بوده و به‌طور منفی پیاده‌محور است (Frank et al, 2006). در ارتباط با اثرات مثبت تعاملات اجتماعی در فضای شهری، جیکوبز اشاره می‌کند که افزایش نشست‌وبرخاست و امنیت پیاده‌رو تأثیر وارونه‌ای بر جدایی و تبعیض نژادی دارد (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۱۳۵) که این امر به‌نوبه خود نقش مهمی در تأمین عدالت اجتماعی در شهرها دارد.

در شرایط کنونی، نقش خیابان‌ها، بالاخص در مراکز شهری، به‌مثابه یک قرارگاه رفتاری و مکانی برای تجلی زندگی اجتماعی و حیات مدنی شهروندان، کم‌رنگ شده است. خیابان‌ها به گذرهایی برای آلوده‌شدن با اولویت وسایل نقلیه و آکنده از دود، آلودگی و ترافیک بدل شده است و عابران پیاده را که در گذشته‌ای نه‌چندان دور، کاربران اصلی فضاهای شهری بوده‌اند، به حاشیه رانده است. پژوهش‌های انجام‌شده حاکی از آن است که شهرها به‌دلیل ارتقای کیفیت زیست‌محیطی در جهت کاهش سوخت فسیلی، بهبود سلامت جسمی و روانی انسان، افزایش روابط متقابل اجتماعی میان شهروندان، بهبود کیفیات اجتماعی و فرهنگی زندگی در شهر و کمک به انسانی‌کردن محیط‌های شهری، به حرکت عابر پیاده وابسته هستند و لذا بازگشت و رویکرد مجدد به سرزندگی فضاهای شهری خصوصاً در مراکز شهری، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر به‌نظر

می‌رسد (Carmona et al, 2003; Hillman et al, 1990; Choay, 1985).

هدف این تحقیق، تدوین مدل نظری سرزندگی اجتماعی در خیابان می‌باشد و قابل‌ذکر است که تأیید وجود سرزندگی یا فقدان آن در خیابان مدنظر نیست، بلکه این تحقیق با بررسی خیابانی که به میزانی مطلوب از سرزندگی اجتماعی برخوردار است، به‌دنبال تأیید مدل مفروض خود_مؤلفه‌های مؤثر بر سرزندگی اجتماعی_می‌باشد. از این رو، مدل می‌توانسته در جای دیگری به‌غیر از خیابان سپه نیز موردبررسی قرار بگیرد. خیابان سپه که به‌عنوان مورد مطالعه تحقیق انتخاب شده، در مرکز تاریخی شهر اصفهان واقع شده است. این محور، یک مسیر گردشگری، تجاری و تاریخی محسوب می‌شود که میدان تاریخی نقش جهان را به محور چهارباغ متصل می‌کند. خیابان سپه به‌دلیل برخورداری از فضایی پویا و سرزنده از حیث اجتماعی و نیز مؤلفه‌های سرزندگی لازم به‌صورت بالقوه و بالفعل، بستر لازم را برای برقراری ارتباط میان گروه‌های اجتماعی دارد و از این رو، نمونه مناسبی برای سنجش مدل نظری تحقیق می‌باشد.

سؤال تحقیق این است که مدل نظری سرزندگی اجتماعی خیابان مشتمل بر چه مؤلفه‌ها و متغیرهایی است؟ روش تحقیق، همبستگی و از نوع تحلیل عاملی تأییدی می‌باشد. این روش در جهت تأیید هماهنگی میان داده‌ها با یک ساختار عاملی معین (مدل نظری تحقیق) مورد استفاده قرار گرفته است. از روش میدانی (پرسشنامه) برای گردآوری اطلاعات و از تحلیل عاملی تأییدی در محیط نرم‌افزار Amos برای سنجش مدل عاملی تحقیق استفاده شده است.

پیشینه تحقیق

به‌دنبال بسط لجام‌گسیخته شهرها و شکل‌گیری حومه‌ها در دهه‌های اخیر، توجه تازه‌ای به مراکز شهری، هم به‌عنوان مراکز فعالیتی_تجاری (Oc & Tiesdell, 1997) و هم به‌عنوان مکانی برای سکونت (Beauregard, 1986 & O'Connor, 1993) شده است. پاکزاد (۱۳۸۹) با تفکیک قائل شدن بین فضای عمومی و فضای شهری، تنها آن دسته از فضاهای دارای قابلیت وقوع تعامل و برقراری تعاملات اجتماعی را در درجه‌ای بالاتر و به‌عنوان فضاهای شهری ارزیابی می‌کند.

در میان انواع فضاهای شهری، خیابان‌ها، نقش بسیار تعیین‌کننده‌ای در روح‌بخشیدن به جامعه شهری دارند. نقش آنها از تأمین زیرساخت‌های موردنیاز دسترسی، تا تأمین بستر مناسب تعاملات اجتماعی و انسجام‌بخشیدن و سرزنده‌نمودن

به فعالیت‌ها و تعاملات انسانی و مقیاس آنها در فضای همگانی را مورد تأکید قرار داده و معتقد است این امر به شهرها کیفیتی دعوت کننده می‌بخشد: (Gehl, 1987: 79). ترابی (۱۳۹۱)، تأثیر ویژگی‌های کالبدی فضای باز عمومی شامل سه عامل جذابیت و زیبایی، امنیت و آرامش و دسترسی و سلسله مراتب را بر افزایش تعاملات اجتماعی تأثیرگذار دانسته است.

اولدنبرگ^۵ (۱۹۹۹)، به نقش فضاهای عمومی و مکان‌های تعامل اجتماعی شهر در کاهش برخی از ناملایمات روانی پرداخته است (Oldenburg, 1999). وی این نظریه را مطرح می‌نماید که زندگی روزانه برای آسوده و رضایت‌بخش بودن باید تعادلش را در سه قلمرو تجربه‌ای، سکونتی، کاری و اجتماعی پیدا نماید. او با تبیین اصطلاح «مکان سوم»، بر فضاهای عمومی شهری و نقشی که با نزدیک شدن مکان‌های اول و دوم (قلمروهای خانه و کار) به یکدیگر می‌توانند به عنوان عامل اصلی هویت‌بخشی به یک شهر ایفا نمایند، تأکید می‌نماید (Carmona et al, 2003: 112). به زعم پارسی (۱۳۸۱)، فعالیت‌های انسانی، ابعاد گوناگونی دارند و مکان‌های عمومی، حاصل فعالیت‌های انسانی با ابعاد اجتماعی و عمومی هستند (پارسی، ۱۳۸۱: ۴۴). کوپر مارکوس نیز در کتاب «مکان‌های مردمی»، بر فضاهای شهری و کاربران آنها تأکید دارد و از منظر ارتباطات اجتماعی به ارزیابی فضاهای جمعی می‌پردازد (Marcus & Francis, 1998). دانشپور و همکار (۱۳۸۶) در تحقیق خود، فرآیند اجتماع‌پذیری و ارتقای حیات جمعی درون فضاهای عمومی را مبتنی بر پذیرا بودن فضا برای افراد و گروه‌های مختلف اجتماعی، تأمین آسایش روانی و فیزیکی، لذت‌بردن افراد و گروه‌های اجتماعی از حضور در فضا و حضور اجتماعی فعال و مداوم در فضا دانسته‌اند.

با بررسی ادبیات نظری مرتبط با موضوع نتیجه می‌شود غالب اندیشمندان حوزه‌های شهری و علوم اجتماعی، بر لزوم حضور شهروند در فضای شهری به‌ویژه خیابان‌ها تأکید داشته و آن را از الزامات زندگی مدرن امروزی می‌دانند. از رهیافتی دیگر، شکل‌گیری روابط غیررسمی و اتفاقی در فضاهای شهری، زمینه‌ساز شکل‌گیری سرزندگی اجتماعی است.

روش تحقیق

روش تحقیق، همبستگی و از نوع تحلیل عاملی تأییدی می‌باشد. این روش در جهت تأیید همابستگی میان داده‌ها با یک ساختار عاملی معین (مدل نظری تحقیق) مورد استفاده قرار گرفته است. با استفاده از این روش، صحیح بودن مدل مفروض تحقیق (دسته‌بندی ارائه شده برای مؤلفه‌های مؤثر بر

اجتماع شهری قابل تأمل است. در دهه‌های اخیر، خیابان به عنوان فضایی برای زندگی اجتماعی شهروندان مدنظر است. لارنس هالپرین^۱ (۱۹۷۲) در بررسی سلسله مراتب فضاهای باز شهری، ابتدا به خیابان، سپس میدان‌های کوچک در مقیاس محله و پارک‌های محلی و در نهایت فضای باز روی بام اشاره می‌کند (Halprin, 1972: 116). جین جیکوبز^۲ (۱۹۶۱) خیابان‌ها و پیاده‌راه‌ها را اصلی‌ترین ارگان حیاتی شهر و عمده‌ترین مکان عمومی، عامل ایجاد امنیت و نیز دارای حیات اجتماعی می‌داند (Jacobs, 1961). به زعم قربانی و جام کسری (۱۳۸۹)، محورهای پیاده به عنوان بستر کالبدی حیات مدنی و تعاملات اجتماعی شهرها در راستای انتظام‌بخشی و سامان‌دهی مراکز کهن شهری مورداهمیت هستند. گوردون کالن (۱۹۷۱) بر حضور پیاده در فضاهای شهری تأکید داشته و معتقد است با اولویت‌دادن به پیاده‌ها، باید شهر را برای حرکت عابر پیاده آماده نمود (Cullen, 1971). «ویلیام وایت» با تأکید بر نقش اجتماعی فضاهای شهری، در کتاب «زندگی اجتماعی در فضاهای شهری کوچک»، به دنبال راه‌هایی برای افزایش سرزندگی و حضور مردم در فضاهای شهری بوده است. وایت، عوامل تأثیرگذار در ارتقای جنبه‌های کالبدی فضاهای عمومی را یادمان‌ها، پله‌ها، آب‌نماها و سایر عوامل مؤثر در تشویق انسان‌ها به حضور و تعامل می‌داند (Whyte, 1980: 212). او بر ضرورت وجود فضاهای شهری باکیفیت برای تسهیل تعاملات اجتماعی و حضور مدنی مردم تأکید کرده و بر این باور است که زندگی اجتماعی در فضاهای عمومی اساساً به بهبود کیفیت زندگی افراد و جامعه کمک می‌کند (حافظی‌فر، ۱۳۹۰: ۴۱). رفیعیان و همکاران (۱۳۸۷)، به سنجش تأثیرگذاری فضاهای عمومی-شهری در میزان اجتماعی‌شدن و تقویت مشارکت اجتماعی زنان می‌پردازند. نتایج این پژوهش حاکی از آن است که از نظر زنان، اجتماع‌پذیر بودن فضا و نظارت اجتماعی بر آن، بیشترین ارتباط را با میزان مطلوبیت فضاهای عمومی-شهری دارد. نکته کلیدی در تحلیل حنا آرنه، یکی از نظریه‌پردازان عرصه عمومی و مؤلف کتاب «شرایط انسانی» در سال ۱۹۵۸، در ارتباط با فضای عمومی آن است که روابط اجتماعی به واسطه عناصر کالبدی شکل می‌گیرد (مدنی‌پور، ۱۳۸۴: ۱۹۸). پاول زوکر^۳ (۱۹۷۰) افزون بر ابعاد شکلی و زیبایی بصری در طراحی فضاهای شهری، بر جنبه‌های اجتماعی و فعالیت‌های جاری در فضا به شدت تأکید نموده است و آنها را عامل تبدیل جامعه به اجتماع می‌داند (Zucker, 1970: 6). یان گل^۴ (۱۹۸۷)، توجه به فضاهای جمعی و مدنظر قرار دادن آنها در فرآیند طراحی و همچنین توجه

سرزندگی اجتماعی)، مورد بررسی قرار می‌گیرد. برای گردآوری داده‌ها از ابزار پرسشنامه بهره گرفته شده است.

پرسشنامه، مشتمل بر ۱۵ گویه و سه مؤلفه است که میزان سرزندگی اجتماعی خیابان سپه را مورد سنجش قرار می‌دهد. سه مؤلفه این پرسشنامه شامل عوامل تجربی_زیباشناختی، زیست‌محیطی و عملکردی می‌باشد. گویه‌ها به صورت سؤالی ارائه شده‌اند و هر کدام یکی از معیارهای سرزندگی اجتماعی را مورد سؤال قرار می‌دهند. پاسخ به هر گویه بر اساس مقیاس پنج درجه‌ای لیکرت از بسیار ضعیف (۱) تا بسیار خوب (۵) نمره‌گذاری شده است.

با استفاده از فرمول کوکران با سطح اطمینان ۹۵ درصد و پذیرش ۵ درصد خطا، حجم نمونه موردی، ۳۸۴ نفر در نظر گرفته شد. برای بررسی پایایی پرسشنامه از ضریب آلفای کرونباخ استفاده می‌شود که سازگاری درونی گویه‌ها را ارزیابی می‌کند. ضریب آلفای کرونباخ هر یک از متغیرها (جدول ۱)، بیشتر از ۷۰ درصد بوده و بیانگر پایایی مناسب پرسشنامه است.

چارچوب نظری

- سرزندگی اجتماعی

در این نوشتار، کیفیت «سرزندگی» در خیابان‌ها، پیاده‌روها و پیاده‌راه‌ها در بُعد اجتماعی، با هدف تقویت تعاملات اجتماعی غیررسمی و افزایش پویایی و کیفیت زندگی اجتماعی شهروندان در کلان‌شهرها مورد بررسی است.

سرزندگی، یکی از کیفیت‌های مهم طراحی شهری و توأما علت و معلول دیگر کیفیت‌های طراحی شهری است. هدف از ایجاد سرزندگی شهری، ارتقای کیفیت زندگی شهروندان بوده که با ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و کالبدی مرتبط است (گلکار، ۱۳۸۶). جین جیکوبز، سرزندگی خیابان را امکان برقراری برخوردها و تعاملات مفید بین افراد و تماشا کردن دیگران می‌داند. وی پویایی و احساس زنده بودن شهر را در گرو مراکز شهری پیچیده، متراکم و پرازدحام

می‌داند و به آثار مثبت اقتصادی_اجتماعی و روانی_عاطفی این گونه مراکز اشاره می‌کند (Jacobs, 1961). به گفته‌ی چپ‌من (۱۳۸۶)، سرزندگی به خودی خود دلالت بر تحرک، پویایی و فعالیت می‌کند و برای یک مرکز شهری، مُراد از سرزندگی می‌تواند به منزله درک میزان فعالیت آن مرکز یا ناحیه شهر باشد. حبیبی (۱۳۷۹) در خصوص از دست رفتن کیفیت سرزندگی اجتماعی در عرصه‌های شهری، در اثر «جامعه مدنی و حیات شهری» اذعان می‌کند که امروزه عرصه‌های جمعی و فضاهای شهری یا از میان رفته‌اند و یا چهره از کف داده‌اند. شکل‌گیری فضاهای گم‌شده و بی‌هویت، که فاقد عناصر ارتباطات اجتماعی انسان با یکدیگر و با محیط هستند، بحرانی را سبب شده است از عدم تعلق به فضا و مکان، پریشانی انسانی، کم‌رنگ شدن روابط اجتماعی_انسانی و تهی شدن بار مفهومی اجتماع.

گل (۱۳۹۲)، ارتباط تنگاتنگی میان زندگی اجتماعی، فضای شهری و کیفیت سرزندگی در بُعد اجتماعی متصور است. وی با تأکید بر ضرورت تحلیل فضای میان ساختمان‌ها، موضوعات مطرح در طراحی را این گونه اولویت‌بندی می‌کند: «نخست زندگی، بعد فضا و سپس ساختمان‌ها». توضیح می‌دهد آنچه که شهر سرزنده حقیقتاً نیاز دارد، ترکیبی از فضای شهری پرکشش و انبوه انسان‌هایی است که تمایل به استفاده از آن دارند. به‌باور او فضای پرتراکم با برنامه‌ریزی ضعیف، ایجاد فضای شهری خوب را با مشکل مواجه کرده است و در نتیجه زندگی شهر را بی‌روح می‌کند.

پورجعفر و محمودی‌نژاد (۱۳۸۸) رسالت فضاهای عمومی را، افزایش سرمایه اجتماعی در جوامع در بستر تعاملات و مراودات اجتماعی می‌دانند. چنان‌چه فضایی بتواند به این درجه از مطلوبیت نائل آید و برای شهروندان مطلوب باشد، در گام بعدی می‌تواند دارای کارکردهای خاص اجتماعی و در نتیجه برخوردار از سرزندگی اجتماعی باشد. فعالیت‌هایی که در فضا رخ می‌دهند نیز در تحقق کیفیت سرزندگی اجتماعی بسیار مؤثر است. رابطه اجتماعی که جزو

جدول ۱. ضریب آلفای کرونباخ در سه عامل تجربی_زیباشناختی، زیست‌محیطی و عملکردی

عامل	تعداد گویه	ضریب آلفای کرونباخ
تجربی_زیباشناختی	6	0.785
زیست‌محیطی	6	0.787
عملکردی	3	0.720
همه عوامل	15	0.83

(نگارندگان)

که مهم‌ترین و پرتکرارترین موارد شامل: دسترسی، امنیت، ایمنی، همه‌شمولی، هویت، پایداری، مشارکت، انسجام و وحدت در سازمان فضایی و یکپارچگی کالبدی می‌باشند. در مجموع می‌توان اصول پایه فضای شهری سرزنده را در قالب جدول ۲ ارائه نمود.

- طراحی فضای جمعی در جهت افزایش تماس اجتماعی

فضای شهری به‌منابه یک محیط ساخته‌شده می‌تواند روابط اجتماعی را تسهیل کند یا مانع شود و بر آن تأثیر گذارد و به‌نوبه خود از آن متأثر گردد: Rapoport, 1977 (2). اجتماع‌پذیری فضای جمعی با هم‌نشستی و ترکیب مناسب عامل‌های کالبدی-فضایی و روانی-اجتماعی استفاده‌کنندگان حاصل آمده است و با هم‌ساختی و سازگاری بالا میان کالبدی فضا و رفتارهای تعاملی فرافردی، افزایش می‌یابد (صالحی‌نیا و معماریان، ۱۳۸۸). ایجاد تعادل میان خلوت و تعامل اجتماعی، هم به‌وسیله مفاهیم کالبدی و هم مفاهیم فرهنگی-اجتماعی که زمینه‌های روانی لازم را ایجاد می‌نمایند، میسر است (عینی‌فر، ۱۳۷۹).

ویلیام وایت (۱۹۸۰)، از نخستین کسانی است که مطالعات گسترده در زمینه نحوه استفاده از فضاهای عمومی انجام داده است. او با استفاده از دوربین‌های عکاسی زمان‌دار برای ثبت اتفاقات و الگوی رفتاری افراد در فضا، رویکرد جدید «طراحی مکان از پایین به بالا» را مورد استفاده قرار داده است (پاکزاد، ۱۳۸۶). بر اساس پژوهش رفیعیان و همکاران (۱۳۸۷)، از نظر زنان اجتماع‌پذیر بودن فضا و نظارت اجتماعی در آن، بیشترین ارتباط را با میزان مطلوبیت فضاهای عمومی شهری دارد. به‌زعم

نیازهای ذاتی نوع بشر است، در فضا اتفاق می‌افتد. از این رو فضا، مجموعه‌ای از روابط اجتماعی میان گروه و مکان خاص را در بر می‌گیرد. نوع روابطی که در فضا برقرار می‌شود و شدت آن، به فضا معنی می‌دهد (طالبی، ۱۳۸۳). الکساندر (۱۳۷۳) به اصل مهمی در راستای نیل به کیفیت سرزندگی اشاره می‌کند و آن، توجه به کلیت در مقابل اهمیت‌دادن به اجزای شهر است. آرنهایم نیز یک کل منسجم را دارای وحدت می‌داند و آن را بالاترین ارزش فرمی تلقی می‌کند (Arnheim, 1974: 12). انگورانی (۱۳۸۹) نیز وجود یگانگی و وحدت را در کلیت شهر در تمام جوانب، از اصول شهر سرزنده می‌داند. به اعتقاد او، «تولید و زاینده‌گی شهر» از عوامل مهم در جهت تأمین سرزندگی شهری است.

پاکزاد (۱۳۸۶)، تنوع و فعالیت‌پذیری را به‌عنوان دو مؤلفه تأثیرگذار در سرزندگی فضاهای شهری می‌داند. کیت سیمور (۱۳۸۹)، سرزندگی را به نوعی از سیستم شهری نسبت می‌دهد که به سلامت جسمی، روانی، اجتماعی و پیشرفت شخصی ساکنین کمک کرده و در آن، فضاهای مشترک، مرکز زندگی اجتماعی و کانون توجه کل جامعه است. انگورانی به‌نقل از میشاییل ایستمن، ایمنی و امنیت را اصلی‌ترین شروط سرزندگی شهری می‌داند. او ایمنی و امنیت را نه از بعد مدیریتی، که از دید کالبدی و فیزیکی می‌بیند (انگورانی، ۱۳۸۹).

تعاریف ارائه‌شده، اغلب کیفیت سرزندگی را به‌صورت عام تعریف می‌کنند. برخی تعاریف به‌صورت ضمنی و به‌ندرت به‌صورت مستقیم به کیفیت سرزندگی اجتماعی اشاره می‌کنند. هر تعریف بسته به زاویه نگاه نظریه‌پرداز، به یکی از معیارهای مهم در جهت تأمین سرزندگی اشاره می‌کند

جدول ۲. اصول پایه فضای شهری سرزنده

مفهوم کیفیت سرزندگی اجتماعی	نظریه‌پرداز
امکان برقراری برخوردها و تعاملات مفید بین افراد و تماشا کردن دیگران.	جین جیکوبز (۱۳۸۸)
تحرك، پویایی و میزان فعالیت مرکز یا ناحیه شهری.	چپمن (۱۳۸۶)
زنده‌بودن یک مکان رفتاری بستگی به این دارد که هر مکان خردرفتاری چه رفتارهایی را تأمین کرده و تمایل مردم نسبت به آنها چه باشد.	لنگ (۱۳۹۱)
تأمین سلامت جسمی، روانی، اجتماعی و پیشرفت شخصی ساکنین و بازتاب غنای روحانی و فرهنگی.	کیت سیمور (۱۳۸۹)
کلیت و یگانگی در ساختار شهر.	الکساندر (۱۳۷۳)
یگانگی و وحدت در تمام ابعاد، تولید و زاینده‌گی (تولید و زایش برای شهر، زایش و بالندگی خود شهر).	انگورانی (۱۳۸۹)
تنوع و فعالیت‌پذیری.	پاکزاد (۱۳۸۶)
ایمنی و امنیت.	میشاییل ایستمن (انگورانی، ۱۳۸۹)

(نگارندگان)

گلکار (۱۳۷۹)، علی‌رغم آن‌که پژوهشگران علوم اجتماعی در مورد اغراق در نقش کالبد شهر در کیفیت زندگی شهروندان هشدارهای لازم را داده‌اند، با این حال نمی‌توان از سهم واقعی کیفیت کالبدی محیط در این امر غفلت نمود. لنارد^۷ دو عامل کالبد و پیش‌بینی و خلق رویدادهای اجتماعی را از عوامل تأثیرگذار در حضور و تعامل اجتماعی افراد می‌داند که در ارتقای حس تعلق به مکان نیز مؤثر است (Lennard, 1984).

شاخص‌های کالبدی از مهم‌ترین شاخص‌ها و مؤلفه‌های اثرگذار بر کیفیت زندگی هستند و شامل تأسیسات زیربنایی، مبلمان، روشنایی محیط، طراحی معابر، خوانایی، دسترسی و سیما و منظر هستند (شاهیوندی و همکاران، ۱۳۹۴). کاپلان و کاپلان^۸، کیفیات کالبدی یک فضای عمومی را مدیون وجود عناصر طبیعی دانسته که منجر به افزایش هیجان و سرزندگی محیط، امکان استراحت، تجارب خوشایند و سلامت بیشتر برای مردم می‌شود (Kaplan & kaplan, 1982). تحقیقات صالحی‌نیا و معماریان (۱۳۸۸) نشان داد که بین قابلیت برقراری تعاملات بین افراد غیرصمیمی با برخی ویژگی‌های کالبدی در فضا، همبستگی معناداری دیده می‌شود. لنگ (۱۳۸۱) عنوان می‌کند که مردم به‌دلیل نیاز ذاتی به تماس اجتماعی در هر محیطی زمینه آن را فراهم می‌آورند اما در بعضی محیط‌ها، این زمینه راحت‌تر به‌وجود می‌آید. مکان‌هایی که با در نظر گرفتن امکان تعامل مردم ساخته شده‌اند، از این نوع هستند. او مجاورت مکانی را یکی از عوامل ایجاد تعامل می‌داند. تحقیقات سامر نیز نشان داده است که فرم محیط بر تعاملات اجتماعی بسیار تأثیرگذار است. رابطه متقابل میان کیفیت کالبدی محیط و کیفیت زندگی شهروندان توسط کوین لینچ نیز مطرح شده است. او بیان می‌کند که به‌منظور مفیدبودن طراحی شهری، می‌بایست طراحی محیط از راه اعتلای «کیفیت محیط کالبدی» به اعتلای «کیفیت زندگی» انسان یاری برساند (Sommer, 1967).

هال (۱۹۹۰) در خصوص کیفیت اجتماعی فضاهای شهری، مفهوم فضاهای «اجتماع دوست»^۹ و «اجتماع گریز»^{۱۰} را طرح می‌کند. تفاوت‌های فرهنگی که سبب ایجاد تمایز در ویژگی‌های افراد از یکدیگر می‌شود، در مصداق کالبدی دو نوع فضای اجتماع‌دوست و اجتماع‌گریز در جوامع انسانی مختلف، بسیار پررنگ و غیرقابل انکار است.

تعریف اجتماعی مناسب فضا، در ایجاد انگیزه برای حضور افراد در فضا، مراجعه مکرر و نیز تمایل به برقراری روابط اجتماعی با سایر کاربران فضا مؤثر است. فضای شهری به‌مثابه یک محیط ساخته‌شده می‌تواند بر روابط اجتماعی اثرگذار بوده و آن را تسهیل کرده یا مانع شود و به‌نوبه خود از آن متأثر

گردد (Rapoport, 1977: 2). حبیبی (۱۳۷۹) نیز تأکید دارد که کنش متقابل انسانی در فضایی رخ می‌دهد که به‌طور کالبدی و اجتماعی تعریف شده باشد. حضور فضای اجتماعی تعریف‌شده، تأثیر زیادی در تسهیل کنش‌های متقابل مردمان خواهد داشت. مطلبی (۱۳۸۰) به‌نقل از هربرت گنز (۱۹۶۸) قابلیت‌های کالبدی و غیرکالبدی را در ادراک فضا تأثیرگذار دانسته است و هم‌چنین متذکر شده که بدون ارتباط ساختی مابین قلمرو و رفتار انسان (هم‌ساختی یا سینومرفی)، امکان تشکیل یک مکان-رفتار پایدار وجود ندارد.

با دخالت آگاهانه می‌توان از گسست روابط اجتماعی در فضاهای جمعی جلوگیری به‌عمل آورد. این امر نشان‌دهنده اهمیت جایگاه برنامه‌ریزان و طراحان شهری در اعتلای کیفیت زندگی شهروندان و پویایی جوامع شهری است. در مجموع، بررسی منابع موجود در زمینه نقش طراحی فضای جمعی برای افزایش تماس اجتماعی را می‌توان به‌صورت خلاصه در (جدول ۳) ارائه نمود.

– مؤلفه‌های طراحی خیابان‌های مطلوب

به‌زعم پاکزاد (۱۳۸۴)، حصول به خیابان شهری سرزنده در گرو التزام به تنوع و امنیت در فرآیند طراحی است. اپلیارد^{۱۱}، عناصر آسایش فیزیکی، تعیین فضایی، مقیاس، شفافیت، سازگاری و امکان قدم‌زدن را به‌عنوان نیازمندی‌های خیابان‌های سرزنده و زیست‌پذیر می‌داند. او خیابان‌های وونرف^{۱۲} را از مصادیق خیابان‌های سرزنده و زیست‌پذیر می‌داند و عنوان می‌کند که فرد می‌تواند در هر جایی در عرض خیابان قدم بزند (Appelyard, 1981: 34).

مودن^{۱۳} با بیان مفهوم خیابان‌های دموکراتیک، ویژگی‌های خیابان‌های واجد کیفیت را شامل تنوع کاربری و کاربران، دسترسی، مشارکت، نظارت واقعی و سمبلیک، مدیریت ترافیک، ایمنی و امنیت، ارتباط کاربری‌های طبقه همکف با خیابان، آسایش، کیفیت اکولوژیکی، سلامت اقتصادی، یادگیری محیطی، دوست داشتن و عشق ورزیدن و تضاد می‌داند (Moudon, 1991). حتی مکان‌های پارک اتومبیل که فضای بسیاری را در خیابان‌ها اشغال می‌کنند، شاخصی برای تمایل به آمدن برای تفریح و زندگی اجتماعی خیابان‌ها محسوب می‌شود (چپمن، ۱۳۸۶: ۹۵).

کلیف ماتین^{۱۴} (۱۹۹۲)، خیابان را از منظر فرم، طول، تناسبات و تداوم وحدت در طراحی آن، بررسی و تحلیل می‌کند. جیکوبز (۱۹۹۵)، ویژگی‌های آسایش فیزیکی، تعیین فضایی، منظر چشم‌نواز، شفافیت، احترام، نگهداری و کیفیت ساخت را از اصول طراحی «خیابان‌های ویژه» – اصطلاحی که

مدل مفهومی تحقیق

پس از جمع‌بندی نظریات صاحب‌نظران در دو بخش «طراحی فضای جمعی در جهت افزایش تماس اجتماعی» و «مؤلفه‌های طراحی خیابان‌های مطلوب»، مدل مفهومی تحقیق در قالب (شکل ۱) ارائه می‌شود که به بیان معیارهای طراحی خیابان‌های مطلوب با هدف افزایش تماس اجتماعی، در راستای حصول به خیابان شهری واجد کیفیت سرزندگی اجتماعی، در قالب مدل مؤلفه‌های طراحی شهری گلکار (۱۳۷۹) می‌پردازد. دسته‌بندی ارائه‌شده گلکار در ارتباط با دسته‌بندی کیفیت‌های طراحی شهری بوده، لیکن در این تحقیق بررسی می‌شود که آیا مؤلفه‌های مؤثر بر سرزندگی اجتماعی نیز در قالب دسته‌بندی مذکور قابل تفکیک هستند یا خیر؟

مدل‌سازی

تحقیق حاضر، مبین رابطه‌ای میان مؤلفه‌های مؤثر بر سرزندگی اجتماعی در قالب سه مؤلفه سازنده کیفیت؛ «تجربی-زیباشناختی»، «زیست‌محیطی» و «عملکردی» و پانزده متغیر استخراج‌شده بر اساس مبانی نظری می‌باشد. برای این منظور، عملیات تحلیل عاملی با هدف سنجش دسته‌بندی ارائه‌شده توسط محقق انجام شده است. تحلیل عاملی تأییدی، درست‌بودن دسته‌بندی را بررسی می‌کند. در این مرحله، صحت مدل پیشنهادی، موردسنجش قرار می‌گیرد.

او برای بیان خیابان‌های مطلوب به کار می‌گیرد- می‌داند. در مطالعه‌ای که توسط PPS^{۱۵} بر روی بیش از هزار فضای عمومی در کشورهای مختلف جهان صورت گرفته است، نشان داده شده است که چهار عامل اساسی در سنجش مطلوبیت کیفی وضعیت فضاهای عمومی شهری از اهمیت بیشتری برخوردارند؛ این عوامل عبارتند از: دسترسی و به هم پیوستگی، آسایش و منظر، کاربری‌ها و فعالیت‌ها و اجتماع‌پذیری. هم‌چنین بر اساس نتایج پژوهش‌های آنها، فرصت‌های کالبدی مناسب جهت نشستن، مکث و تأمل بیشتر در فضا، فضاهای کانونی جهت تجمع افراد مثل ایستگاه اتوبوس، زمین بازی، مکان غذاخوردن و ...، ورودی‌های دعوت‌کننده و دسترسی به فضا به لحاظ بصری و کالبدی، پیش‌بینی عناصر عملکردی در کنار ابعاد زیبایی‌شناسانه آن، راه‌ها و ارتباطات فضایی مناسب در هدایت مردم به درون فضا، خوانایی و وضوح فضایی، کنترل دسترسی وسایل نقلیه و امنیت پیاده، تعریف بدنه‌ها و هویت جداره‌ها، ارتباط با سیستم حمل‌ونقل شهری و پیش‌بینی فعالیت‌های جاذب از عوامل مؤثر در پاسخگویی فضاهای عمومی به نحو مطلوب می‌باشد (www.pps.org). بررسی منابع موجود در خصوص مؤلفه‌های طراحی خیابان‌های مطلوب را می‌توان به صورت خلاصه در (جدول ۴) ارائه نمود.

جدول ۳. اصول طراحی فضای جمعی برای افزایش تماس اجتماعی

نظریه پرداز	اصول طراحی برای افزایش تماس اجتماعی
ویلیام وایت (۱۹۸۰)	راحتی، دسترسی، امنیت، مشارکت.
صالحی‌نیا و معماریان (۱۳۸۸)	عناصر کالبدی پویا، عناصر کالبدی ایستا، عناصر کالبدی نیمه ثابت، موقعیت فضا در سازمان فضایی کل.
انگورانی (۱۳۸۹)	امنیت، جداره فعال.
عباس‌زاده و تمری (۱۳۹۱)	سرزندگی، خوانایی، نفوذپذیری، ایمنی و امنیت.
حافظی‌فر (۱۳۹۰)	امنیت و ادراک امنیت در محیط.
دانشپور و چرخچیان (۱۳۸۶)	امنیت، حس تعلق اجتماعی، آسایش فیزیولوژیکی، ادعای قلمرو، حس مالکیت، دریافت عدالت در فضا.
ادوارد تی‌هال (۱۳۸۷)	انعطاف، سازگاری.
سامر (۱۹۶۷)	ایجاد حریم، حس تعلق، مالکیت.
راپاپورت (۱۹۷۷)	سازمان فضایی محیط، سازمان مفهومی محیط، سازمان زمانی محیط، سازمان ارتباطی محیط.
لنگ (۱۳۸۱)	مجاورت مکانی، آسایش اقلیمی، مبلمان و تجهیزات شهری، امنیت، حرکت پیوسته پیاده.
ایزدی (۱۳۸۹)	ارتقا و توسعه زیرساخت‌ها و گسترش فضاهای عمومی، توسعه و تأمین خدمات شهری، باززنده‌سازی مجموعه‌ها، الگوسازی.

(نگارندگان)

تحلیل استنباطی داده‌ها

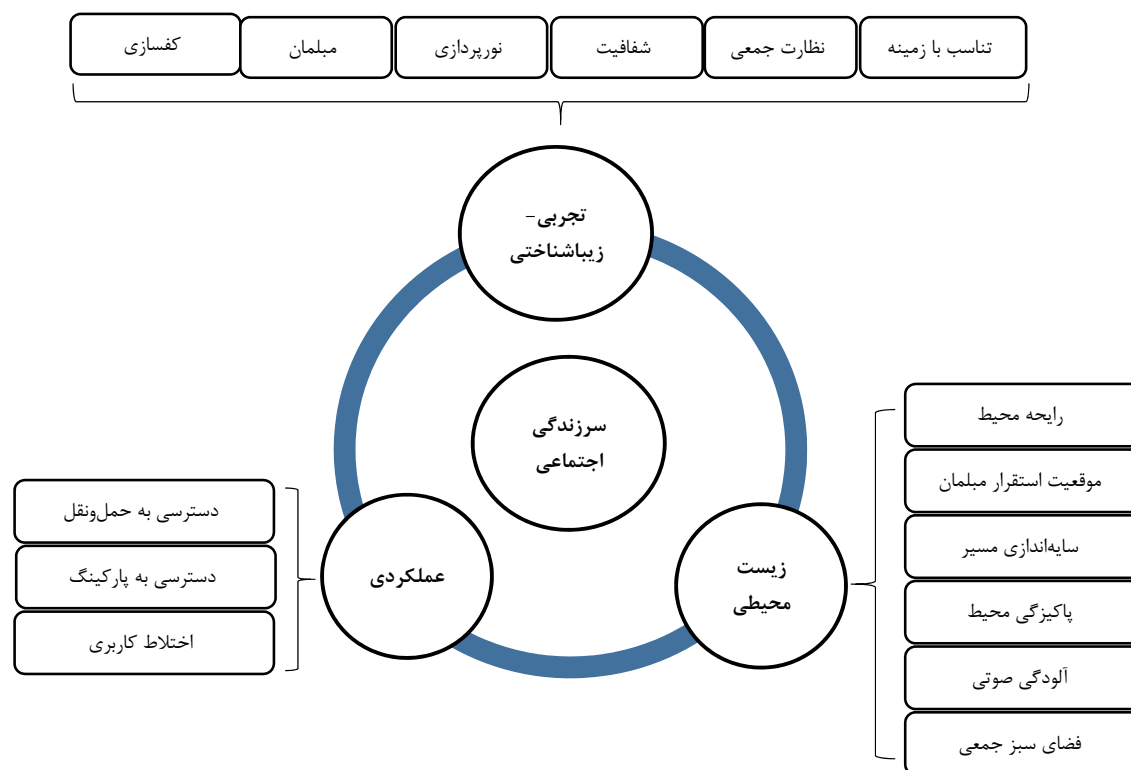
در مراحل قبل با مطالعه ادبیات نظری و نحوه دسته‌بندی مؤلفه‌ها توسط نظریه‌پردازان در قالب مدل گلکار، به مدل مفهومی برای مؤلفه‌های مؤثر بر سرزندگی اجتماعی (شکل ۲) دست یافتیم. در این مرحله، داده‌های موردنیاز برای سنجش دسته‌بندی ارائه‌شده از طریق پرسشنامه جمع‌آوری گردیده است. قلمرو مکانی پژوهش خیابان سپه (سپاه)، حدفواصل دروازه دولت تا میدان نقش جهان می‌باشد. جامعه آماری موردبررسی، تمام افراد بالای ۱۵ سال سن، عابران پیاده مراجعه‌کننده و شاغلان این خیابان، در نظر گرفته شده‌اند. داده‌های به‌دست‌آمده به‌روش تحلیل عاملی تأییدی موردبررسی قرار گرفته است.

در مدل‌سازی پژوهش، دو نوع متغیر اصلی وجود دارد: متغیرهای بیرونی که همواره به‌صورت متغیرهایی مستقل هستند و با نماد X نمایش داده می‌شوند، متغیرهای درونی؛ عنصری از مدل هستند که حداقل یک پیکان یک‌سویه به‌سمت آنها نشانه رفته و نمادشان Y است. در مدل مفروض تحقیق (شکل ۳)، سه متغیر درونی شامل مؤلفه تجربی-زیباشناختی، مؤلفه زیست‌محیطی و مؤلفه عملکردی هستند که به‌ترتیب با نماد Y1، Y2 و Y3 نمایش داده شده‌اند. متغیرهای اندازه‌گیری

مربوط به این متغیرهای مشاهده‌نشده، به‌ترتیب شماره‌گذاری شده است.

پس از واردنمودن داده‌های واریانس-کوواریانس در نرم‌افزار Amos Graphic، میزان اثرگذاری مؤلفه‌های تجربی-زیباشناختی، زیست‌محیطی و عملکردی بر متغیرهای مربوط به هر کدام در (شکل ۳) نمایش داده شده است. مقادیر نمایش داده‌شده، بار عاملی هر یک از متغیرها است، علاوه بر آن مقادیر واریانس خطای متغیرهای مذکور نیز با علامت e نمایش داده شده است. هم‌چنین ضریب تأثیر متغیرهای درونی، برابر با یک است و حاصل بار عاملی اثر متغیرهای خطا روی هر یک از متغیرهای درونی نیز به نمایش درآمده است. با توجه به مطالب (جدول ۵)، رابطه سه مؤلفه اصلی با متغیرها بدین قرار است:

اولین دسته به‌ترتیب مربوط به میزان اثرگذاری متغیرهای شفافیت جداره، نظارت جمعی، نورپردازی، تناسب با زمینه، کف‌سازی و مبلمان بر مؤلفه تجربی-زیباشناختی است. با توجه به مقدار بتا (Estimate)، نسبت بحرانی (C.R.) و سطح معنادار (P) آنها نتیجه می‌شود که رابطه معناداری میان این متغیرها و مؤلفه تجربی-زیباشناختی وجود دارد. به‌عبارت‌دیگر، با توجه به (جدول ۵) به‌ترتیب ۰,۱۸۷، ۰,۴۳۵، ۰,۶۵۶، ۰,۳۱۸، ۰,۷۱۹،

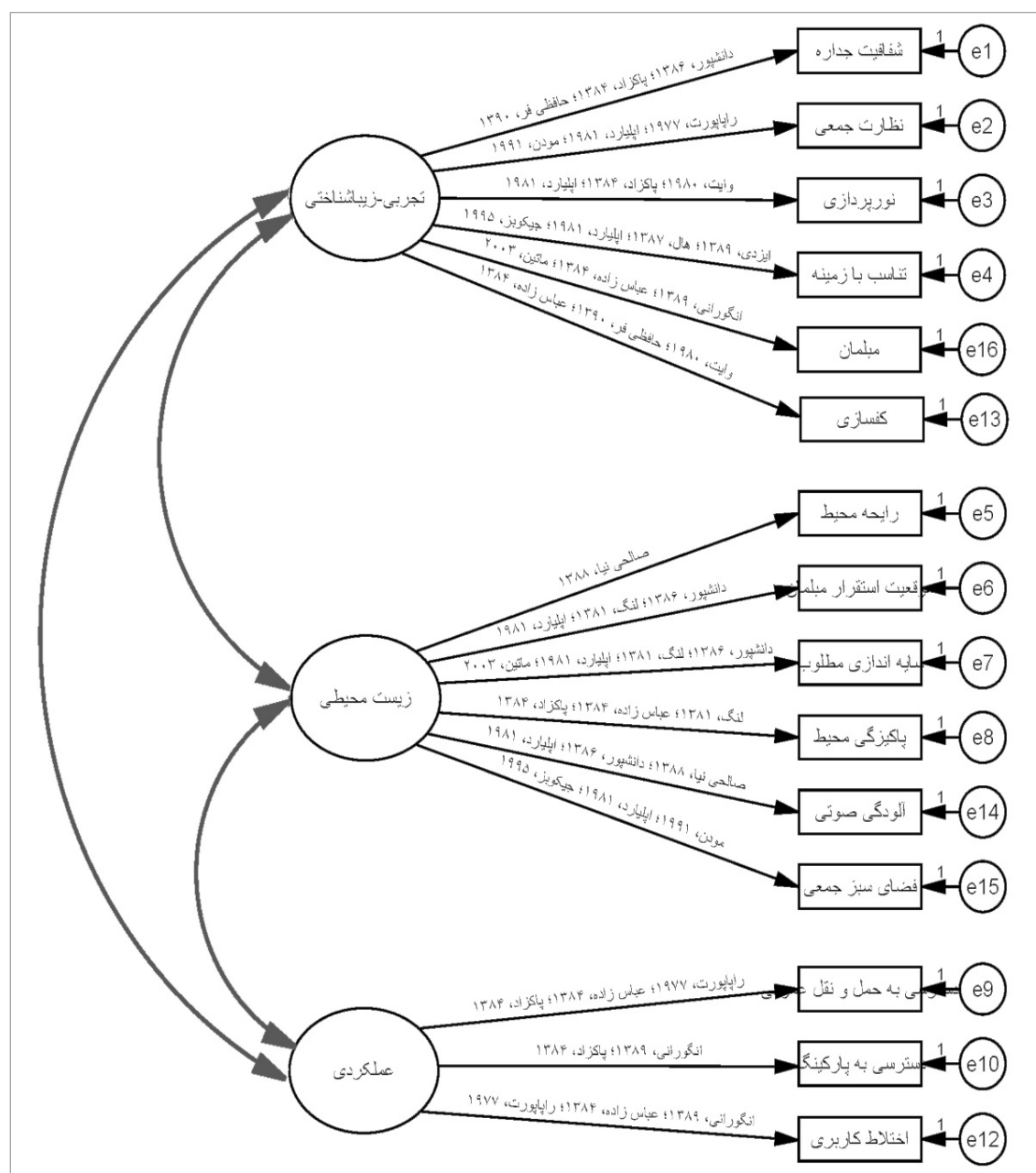


شکل ۱. مدل مفهومی تحقیق (نگارندگان)

۰,۱۹ واریانس متغیر آلودگی صوتی و ۰,۶۴ واریانس متغیر فضای سبز جمعی توسط مؤلفه زیست محیطی تأمین می شود. دسته سوم، بررسی میزان اثرگذاری مؤلفه عملکردی بر متغیرهای مربوط به آن است (جدول ۵). با توجه به مقادیر بتا، بتای استاندارد، نسبت بحرانی (C.R) و سطح معناداری (P)، وجود رابطه معنادار در این دسته از متغیرها نیز تأیید می شود. در مجموع، مؤلفه عملکردی ۰,۵۴۹ واریانس متغیر دسترسی به حمل و نقل عمومی، ۰,۷۱۲ واریانس متغیر دسترسی به پارکینگ و ۰,۰۸۲ واریانس متغیر اختلاط کاربری را تشکیل می دهد.

و ۰,۳۰۸ از واریانس متغیرهای مذکور در این عامل، به کمک مؤلفه تجربی-زیباشناختی تبیین می شود.

دسته دوم به بررسی رابطه میان مؤلفه زیست محیطی و متغیرهای مربوط به آن پرداخته که مقدار بتا (Estimate)، نسبت بحرانی (C.R) و سطح معنادار (P)، بیانگر آن است که رابطه میان آنها معنادار است. به عبارت دیگر، بر اساس یافته (جدول ۵) می توان گفت ۰,۵ واریانس متغیر رابطه محیط، ۰,۶۸ واریانس متغیر موقعیت استقرار مبلمان، ۰,۴۶ واریانس متغیر سایه اندازی مطلوب، ۰,۳۲ واریانس متغیر پاکیزگی محیط،



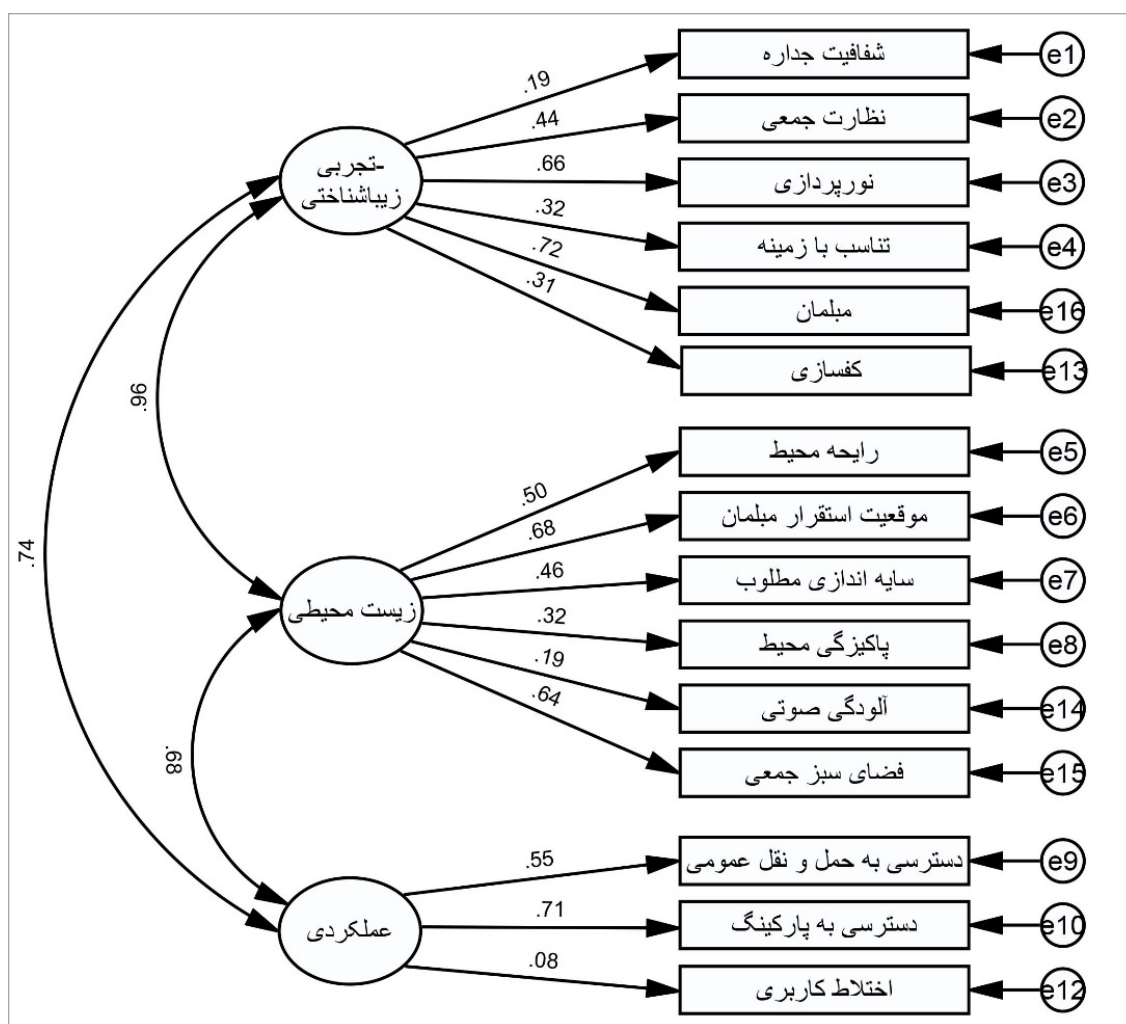
شکل ۲. مدل مفروض تحقیق (نگارندگان)

آزمون برازش مدل عاملی تحقیق

در تحقیق حاضر برای تشخیص برازندگی مدل، از شاخص‌های مطلق CMIN (χ^2)، نسبت CMIN به درجه آزادی (χ^2/df)، شاخص‌های RMSEA، CFI، NFI و شاخص هولتر HOELTER بهره گرفته شده است. مطابق اطلاعات (جدول ۶)، مقدار به‌دست‌آمده CMIN، 1.396 است؛ از آنجا که مقادیر بزرگ CMIN، از برازش بد و مقادیر کوچک آن از خوبی برازش مدل حکایت می‌کند (سرمد و همکاران به‌نقل از کیانمهر، ۱۳۸۱)، مدل برازش قابل‌قبولی دارد. هر چه نسبت CMIN به درجه آزادی از عدد ۰٫۳۸۶ کوچک‌تر و به عدد صفر نزدیک‌تر باشد، خوبی برازش مدل را نشان می‌دهد (هومن، ۱۳۸۴)، در تحقیق حاضر این نسبت برابر با ۰.۰۱۶ است.

بر پایه قرارداد، مقدار CFI باید برابر یا بزرگ‌تر از ۰٫۹ باشد تا مدل موردنظر پذیرفته شود (هومن، ۱۳۸۴: ۴۱). در تحقیق

در مجموع با توجه به مقدار بتا (Estimate)، نسبت بحرانی (C.R.) و سطح معنادار (P) آنها (در جدول ۵) نتیجه می‌شود رابطه معناداری میان این متغیرها و مؤلفه‌های طراحی شهری وجود دارد. به عبارت دیگر، به ترتیب ۰٫۱۸۷، ۰٫۴۳۵، ۰٫۶۵۶، ۰٫۳۱۸، ۰٫۷۱۹ و ۰٫۳۰۸ از واریانس متغیرهای شفافیت جداره، نظارت جمعی، نورپردازی، تناسب با زمینه، کف‌سازی و مبلمان، به کمک مؤلفه تجربی-زیباشناختی تبیین می‌شود. همچنین ۰٫۵ واریانس متغیر رابطه محیط، ۰٫۶۸ واریانس متغیر موقعیت استقرار مبلمان، ۰٫۴۶ واریانس متغیر سایه‌اندازی مطلوب، ۰٫۳۲ واریانس متغیر پاکیزگی محیط، ۰٫۱۹ واریانس متغیر آلودگی صوتی و ۰٫۶۴ واریانس متغیر فضای سبز جمعی، توسط مؤلفه زیست‌محیطی تأمین می‌شود و مؤلفه عملکردی نیز ۰٫۵۴۹ واریانس متغیر دسترسی به حمل‌ونقل عمومی، ۰٫۷۱۲ واریانس متغیر دسترسی به پارکینگ و ۰٫۰۸۲ واریانس متغیر اختلاط کاربری را تشکیل می‌دهد.



شکل ۳. مدل مفروض تحقیق: وزن رگرسیونی استاندارد (نگارندگان)

جدول ۴. مؤلفه‌های طراحی خیابان‌های مطلوب

صاحب‌نظر	مؤلفه‌های طراحی خیابان مطلوب	صاحب‌نظر	مؤلفه‌های طراحی خیابان مطلوب
جیکوبز (۱۳۸۶)	تعریف قلمرو خصوصی و عمومی تأمین امنیت از طریق نظارت طبیعی و وجود چشمان ناظر تنوع فعالیت‌ها و سن ابنیه جهت‌گیری ساختمان‌ها رو به خیابان	مودن (۱۹۸۱)	تنوع کاربری و کاربران سهولت دسترسی ایمنی و امنیت ارتباط طبقه همکف با فضای خیابان آسایش کیفیت اکولوژیکی مشارکت و بهسازی کنترل و نظارت واقعی و سمبولیک مدیریت ترافیک سلامت اقتصادی یادگیری محیطی و شایستگی دوست داشتن و عشق ورزیدن تضاد
وایت (۱۹۸۰)	پیوستگی و ارتباط فضاها در طول محور تأمین راحتی استفاده از فضا سهولت در دسترسی به فضا وجود مشارکت و تعاملات اجتماعی امنیت و حضور زنان	ماتین (۱۹۹۲)	طول خیابان تناسبات خیابان وجود وحدت در طراحی
اپلارد (۱۹۸۱)	امکان گام برداشتن و ارتقای حس مکان آسایش اقلیمی تعریف و تعیین فضایی تأکید بر حس بصری شفافیت سازگاری کیفیت ساخت نگهداری	جیکوبز (۱۹۹۵)	مکان‌هایی برای قدم‌زدن و آسودگی مردم تأمین آسایش فیزیکی تعریف و تعیین فضایی کیفیت‌های بصری چشم‌نواز شفافیت احترام نگهداری و تعمیر کیفیت ساخت و طراحی
پاکزاد (۱۳۸۴)	تنوع در کالبد و عملکرد امنیت در کالبد و عملکرد	۱۵pps	جذابیت هویت و تصویر ذهنی کاربری‌های فعال بدنه ایمنی و آسایش مدیریت تنوع کاربران استراتژی‌های فصلی ترکیب کاربری‌ها و روش‌ها محافظت از محله و واحدهای همسایگی ترافیک، حمل‌ونقل و پیاده‌مداری

(نگارندگان)



جدول ۵. وزن رگرسیونی استاندارد متغیرها

مسیر			Estimate	S.E.	C.R.	P
Y1-1	<---	F1	.187	.697	3.670	.019
Y1-2	<---	F1	.435	.949	2.260	.024
Y1-3	<---	F1	.656	1.623	2.371	.018
Y1-4	<---	F1	.318	.859	2.113	.035
Y1-5	<---	F1	.719	1.858	2.385	.017
Y1-6	<---	F1	.308	.796	2.095	.036
Y2-1	<---	F2	.498	.474	2.019	.044
Y2-2	<---	F2	.679	.257	6.036	***
Y2-3	<---	F2	.461	.230	4.830	***
Y2-4	<---	F2	.321	.189	3.685	***
Y2-5	<---	F2	.186	.171	2.280	.023
Y2-6	<---	F2	.639	.222	5.863	***
Y3-1	<---	F3	.549	.356	.910	.033
Y3-2	<---	F3	.712	.272	5.112	***
Y3-3	<---	F3	.082	.149	.950	.342

(نگارندگان)

جدول ۶. شاخص CMIN و CMIN/DF.

Model	NPAR	CMIN	DF	P	CMIN/DF
Default model	33	1.396	87	.003	0.016
Saturated model	120	.000	0		
Independence model	15	250.535	105	.000	2.386

(نگارندگان)

و هر چه این عدد از ۲۰۰ بیشتر باشد، برازش مدل مناسب‌تر است (هومن، ۱۳۸۴: ۴۳). در تحقیق حاضر (جدول ۹)، شاخص مذکور در سطح اطمینان ۹۵ درصد با عدد ۲۱۹ و در سطح اطمینان ۹۹ درصد با عدد ۲۲۷، حاکی از برازش مناسب مدل تحقیق است.

با توجه به آزمون‌های انجام‌شده و نتایج آنها، مشخص گردید که مؤلفه‌های مؤثر بر سرزندگی اجتماعی، قابل تجزیه به معیارهایی هستند و آن معیارها، سنجنده‌های خوبی برای سرزندگی اجتماعی می‌باشند. در مرحله نخست، میزان اثرگذاری مؤلفه‌های تجربی - زیباشناختی، زیست‌محیطی و عملکردی بر متغیرهای مربوط به هر کدام (شکل ۳) بررسی شد و سپس برازش مدل عاملی تحقیق، مورد ارزیابی قرار گرفت. برای تشخیص برازندگی مدل، از شاخص‌های مطلق $CMIN$ (CH^2)، نسبت $CMIN$ به درجه آزادی (CH^2/df)، شاخص‌های NFI ، $RMSEA$ ، CFI و شاخص هولتر $HOELTER$ بهره گرفته شده است. نتایج حاصل از همه آزمون‌های فوق، حاکی از وجود برازش مناسب مدل تحقیق (مدل مفروض تحقیق) مورد تأیید قرار می‌گیرد.

حاضر (جدول ۷) میزان CFI برابر با ۱ است که برازش خوب و قابل قبول مدل با داده‌ها را نشان می‌دهد؛ به عبارت دیگر، مدل با واقعیت جامعه منطبق است.

اگر مقدار شاخص NFI (نرم‌شده برازندگی) میان ۰٫۹ تا ۰٫۹۵ باشد، برازش مدل، قابل قبول است. مقادیر بالاتر بسیار مناسب‌تر است (همان: ۴۰). در این تحقیق (جدول ۷)، شاخص NFI برای مدل تحقیق برابر با ۰٫۹۷۶ است و از برازش خوب مدل حکایت می‌کند.

شاخص $RMSEA$ به نسبت بقیه شاخص‌ها، از دقت بالاتری برخوردار بوده است و با در نظر گیری مجموعه بیشتری از داده‌های تحقیق، برازش مدل را با داده بررسی می‌کند. اگر شاخص $RMSEA$ (جذر برآورد واریانس خطای تقریب) بیش از ۰٫۱ باشد، برازش ضعیف و در صورتی که میزان آن کمتر از ۰٫۰۸ باشد، و نزدیک به صفر باشد، برازش مدل ایده‌آل است (هومن، ۱۳۸۴: ۴۲). در تحقیق حاضر (جدول ۸)، شاخص مذکور برابر با ۰٫۰۴ بوده، که از ۰٫۰۸ نیز کوچک‌تر است و برازندگی بسیار خوب مدل تحقیق را نشان می‌دهد.

شاخص بعدی، شاخص $HOELTER$ (هولتر) است که عددی در بازه ۸۵ تا ۲۰۰ برای این شاخص قابل قبول است

جدول ۷. شاخص CFI و NFI

Model	NFI Delta1	RFI rho1	IFI Delta2	TLI rho2	CFI
Default model	.976	.929	.915	1.014	1.000
Saturated model	1.000		1.000		1.000
Independence model	.000	.000	.000	.000	.000

(نگارندگان)

جدول ۸. شاخص $RMSEA$

Model	RMSEA	LO 90	HI 90	PCLOSE
Default model	.049	.029	.066	.531
Independence model	.149	.137	.161	.000

(نگارندگان)

جدول ۹. شاخص $HOELTER$

Model	HOELTER .05	HOELTER .01
Default model	219	227
Independence model	46	50

(نگارندگان)

نتیجه‌گیری

نتایج حاصل از این تحقیق نشان می‌دهد که مؤلفه‌های مؤثر بر سرزندگی اجتماعی خیابان در سه دسته مؤلفه تجربی-زیباشناختی، مؤلفه عملکردی و مؤلفه زیست‌محیطی قابل‌دسته‌بندی می‌باشند. در این تحقیق، مبانی نظری و ادبیات موجود مورد مطالعه قرار گرفتند تا مؤلفه‌های مؤثر بر سرزندگی اجتماعی خیابان شناسایی و لیست شده و در قالب مدل گلکار دسته‌بندی گردند. مدل نظری ارائه‌شده برای سرزندگی اجتماعی در تحقیق حاضر، نسبت به مدل‌های مشابه در سایر تحقیقات، با دیدی جامع‌تر و با در نظر گرفتن جامع ابعاد مؤثر، ارائه شده است. هم‌چنین دسته‌بندی این مؤلفه‌ها در قالب مدل گلکار، که پیش‌تر وی آن را برای دسته‌بندی کیفیت‌های طراحی شهری به کار برده بود، کاری نوین در این زمینه محسوب می‌شود که با توجه به نتایج حاصل از بررسی مدل، به‌وسیله پرسشنامه و آزمون‌های انجام‌شده مورد تأیید قرار گرفت. به عبارت دیگر، بررسی مدل مفروض تحقیق در مورد مطالعه (خیابان سپه)، با استفاده از مدل عاملی تأییدی در محیط نرم‌افزار Amos Graphic، مدل مفروض تحقیق را در حالت کلی تأیید می‌کند. نتایج حاصل از تحلیل عاملی تأییدی، بیانگر وجود برازش خوب میان مدل عاملی تدوین‌شده با داده‌های جمع‌آوری‌شده از طریق پرسشنامه می‌باشد که این امر نشان‌دهنده شناسایی و جانمایی صحیح مؤلفه‌های مؤثر در دسته‌بندی ارائه‌شده می‌باشد. در بررسی مورد مطالعه مشخص گردید رابطه معناداری میان مؤلفه‌های طراحی شهری شکل‌دهنده کیفیت سرزندگی اجتماعی با متغیرهای مربوطه در خیابان سپه وجود دارد.

بر اساس مدل عاملی مفروض تحقیق (شکل ۲)، کیفیت سرزندگی اجتماعی در خیابان سپه به سه مؤلفه طراحی شهری شامل مؤلفه تجربی-زیباشناختی، مؤلفه عملکردی و مؤلفه زیست‌محیطی قابل تجزیه است. مؤلفه تجربی-زیباشناختی شامل متغیرهای شفافیت جداره، نظارت جمعی، نورپردازی، تناسب با زمینه، کف‌سازی و مبلمان، مؤلفه زیست‌محیطی دارای متغیرهای رایحه محیط، موقعیت استقرار مبلمان، سایه‌اندازی مطلوب، پاکیزگی محیط، آلودگی صوتی، فضای سبز جمعی و مؤلفه عملکردی مشتمل بر متغیرهای دسترسی به حمل‌ونقل عمومی، دسترسی به پارکینگ و اختلاط کاربری می‌باشد.

این تحقیق، مؤلفه‌های مؤثر بر سرزندگی اجتماعی خیابان را مشخص می‌نماید. مدل عامل سرزندگی اجتماعی ارائه‌شده در تحقیق حاضر می‌تواند در فرآیند سرزنده‌نمودن خیابان‌های مرکز شهر از حیث اجتماعی و نیز تعامل‌پذیر کردن سایر خیابان‌های تجاری-گردشگری مورداستفاده قرار بگیرد. مطمئناً برنامه‌ریزان، طراحان و مدیران شهری نیازمند تحقیقات بیشتری در این زمینه برای شناسایی سایر مؤلفه‌های مؤثر در خصوص این موضوع هستند.

پی‌نوشت

1. Lawrence Halprin
2. Jane Jacobs
3. Pawel Zucker
4. Jan Gehl
5. Ray Oldenburg
6. Third Place
7. Suzanne Heather Crowhurst Lennard, Henry L. Lennard
8. Rachel & Stephen Kaplan
9. Sociopetal
10. Sociofugal
11. Donald Appelyard
12. Woonerf
13. Anne Vernez Moudon
14. Cliff Moughtin



۱۵. Project for Public Spaces (PPS): یک نهاد غیرانتفاعی برنامه‌ریزی، طراحی و آموزشی است که برای کمک به مردم در راستای خلق و پایدار نمودن فضاهای عمومی که به ایجاد اجتماعات قوی‌تر می‌انجامد، اختصاص داده شده است. این نهاد در سال ۱۹۷۵ برای گسترش پژوهش ویلیام وایت، نویسنده کتاب «زندگی اجتماعی فضاهای شهری کوچک» راه‌اندازی گردیده است که تا کنون پروژه‌های مختلفی را در بیش از ۳۰۰۰ جامعه در ۴۳ کشور جهان و در همه ۵۰ ایالت آمریکا به‌انجام رسانده است. WWW.PPS.ORG

منابع و مآخذ

- ادیبی سعدی‌نژاد، فاطمه و عظیمی، آزاده. (۱۳۹۰). تبیین امنیت در محیط شهری بر مبنای پارامترهای کالبدی و طراحی. *آمایش محیط*، ۴(۱۵)، ۸۱-۱۰۵.
- انگورانی، میکائیل. (۱۳۸۹). زیبایی، شادمانی، سرزندگی. *جستارهای شهرسازی*، سال نهم(۳۲)، ۲۹-۳۴.
- ایزدی، محمدسعید. (۱۳۸۹). سرزندگی اجتماعی و اقتصادی و فضای عمومی. *جستارهای شهرسازی*، سال نهم(۳۲)، ۲۲-۲۸.
- الکساندر، کریستوفر. (۱۳۷۳). *نظریه جدید طراحی شهری*. ترجمه شرکت مهندسين مشاور طاش، چاپ اول، تهران: اندیشه.
- پارسی، حمیدرضا. (۱۳۸۱). شناخت محتوای فضای شهری. *هنرهای زیبا*، ۱۱(۱۱)، ۴۹-۴۱.
- پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۸۴). *راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران*. چاپ دوم، تهران: وزارت مسکن و شهرسازی تهران.
- پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۸۶). *سیر اندیشه‌ها در شهرسازی (۲)*: از کمیت تا کیفیت. چاپ اول، تهران: شرکت عمران شهرهای جدید.
- پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۸۸). *راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران*. چاپ چهارم، تهران: شرکت طرح و نشر پیام سیما.
- پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۸۹). تأملی بر رویکرد خردباورانه به معضلات ترافیکی. *منظر*، ۲(۸)، ۳۵-۳۲.
- پورجعفر، محمدرضا و محمودی‌نژاد، هادی. (۱۳۸۸). *طراحی شهری و سرمایه اجتماعی در فضاهای شهری*. چاپ اول، تهران: هله/طحان.
- ترابی، محمد. (۱۳۹۱). *طراحی محله بر اساس تأثیر ویژگی‌های کالبدی فضای باز عمومی در افزایش تعاملات و رفتار اجتماعی*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته شهرسازی. دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی.
- چپ‌من، دیوید. (۱۳۸۶). *آفرینش محلات و مکان‌ها در محیط انسان‌ساخت*. ترجمه شهرزاد فریادی و منوچهر طبیبیان، چاپ دوم، تهران: دانشگاه تهران.
- حافظی‌فر، مریم. (۱۳۹۰). *طراحی شهری با رویکرد ساخت فضای شهری اجتماع‌پذیر (نمونه موردی: محله ارمنستان اردبیل)*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته شهرسازی، گرایش طراحی شهری. اصفهان، دانشگاه هنر اصفهان.
- حبیبی، سید محسن. (۱۳۷۹). *جامعه مدنی و حیات شهری*. *هنرهای زیبا*، ۷(۷)، ۳۳-۲۱.
- دانشپور، عبدالهادی و چرخ‌چیان، مریم. (۱۳۸۶). فضاهای عمومی و عوامل مؤثر بر حیات جمعی. *باغ نظر*، ۴(۷)، ۲۸-۱۹.
- رفیعیان، مجتبی؛ رضازاده، راضیه؛ سیفیایی، مهسا و احمدوند، یزدان. (۱۳۸۷). *سنجش شاخص‌های مؤثر بر مطلوبیت فضاهای عمومی شهر از منظر گروه‌های خاص اجتماعی (زنان) موردپژوهی میدان نبوت تهران*. *فصلنامه هنر*، ۱(۱)، ۵۴-۳۷.
- شاه‌یوندی، احمد؛ قلعه‌نویی، محمود و علی‌پور اصفهانی، مریم. (۱۳۹۴). بررسی ویژگی‌های کالبدی و اثرگذاری آن بر سرزندگی و زیست‌پذیری محله‌های قدیم شهری (نمونه موردی: محله سنبلستان اصفهان). *مرمت و معماری ایران*، سال پنجم(۹)، ۲۶-۱۳.
- صالحی‌نیا، مجید و معاریان، غلامحسین. (۱۳۸۸). *اجتماع‌پذیری فضای معماری*. *نشریه هنرهای زیبا*، ۴(۴۰)، ۱۷-۵.
- طالبی، ژاله. (۱۳۸۳). *روابط اجتماعی در فضاهای شهری*. *نامه علوم اجتماعی*، ۲۴(۲۴)، ۱۸۰-۱۶۱.
- عباس‌زاده، شهاب و تمری، سودا. (۱۳۹۱). بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها به‌منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی. *مطالعات شهری*، ۱(۴)، ۱۰-۱.
- عینی‌فر، علیرضا. (۱۳۷۹). عوامل انسانی - محیطی مؤثر در طراحی مجموعه‌های مسکونی. *هنرهای زیبا*، ۸، ۱۱۸-۱۰۹.
- قربانی، رسول و جام‌کسری، محمد. (۱۳۸۹). جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیای مراکز شهری؛ (مورد مطالعه: پیاده‌راه تربیت تبریز). *مطالعات و پژوهش‌های شهری منطقه‌ای*، ۲(۶)، ۷۲-۵۵.
- کیت سیمور، نیکلا و تیمر، ونسا. (۱۳۸۹). پیش‌درآمدی بر ویژگی‌های شهر سرزنده. *جستارهای شهرسازی*، سال

- نهم (۳۲)، ۳۹-۳۵.
- گل، یان. (۱۳۹۲). *شهر انسانی*. ترجمه علی غفاری و لیلا غفاری، چاپ اول، تهران: مؤسسه علم معمار.
 - گلکار، کوروش. (۱۳۷۹). مؤلفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری. *مجله صفه*، ۱۱ (۳۲)، ۶۵-۳۸.
 - گلکار، کوروش. (۱۳۸۶). مفهوم کیفیت سرزندگی در طراحی شهری. *مجله صفه*، ۱۶ (۴۴)، ۷۵-۶۶.
 - لنگ، جان. (۱۳۸۱). آفرینش نظریه معماری: نقش علوم رفتاری در طراحی محیط. ترجمه علیرضا عینی‌فر، چاپ دهم، تهران: دانشگاه تهران.
 - لنگ، جان. (۱۳۹۱). طراحی شهری گونه‌شناسی رویه‌ها و طرح‌ها همراه با بیش از پنجاه مورد خاص. ترجمه حسین بحرینی، چاپ سوم، تهران: دانشگاه تهران.
 - مدنی‌پور، علی. (۱۳۸۴). طراحی فضای شهری نگرشی بر فرآیندی اجتماعی و مکانی. ترجمه فرهاد مرتضایی، چاپ دوم، تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری (وابسته به شهرداری تهران).
 - مطلبی، قاسم. (۱۳۸۰). روانشناسی محیطی دانشی نو در خدمت معماری و طراحی شهری. *هنرهای زیبا*، ۱۰، ۶۷-۵۲.
 - هال، ادوارد. تی. (۱۹۹۰). *بعد پنهان*. ترجمه منوچهر طبیبیان، چاپ چهارم، تهران: دانشگاه تهران.
- Appleyard, D. (1981). **Livable streets**. Berkeley, CA: University of California press.
 - Arnheim, R. (1974). **Art and visual perception**. US: University of California Press.
 - Beauregard, R. A. (1986). **The chaos and complexity of gentrification**. Boston, MA: Allen & Unwin.
 - Carmona, M. & Others. (2003). **Public places urban spaces**. UK: Architectural Press.
 - Cullen, G. (1971). **The concise townscape**. London: Architectural Press.
 - Frank, Lawrence D.; Sallis, James F.; Conway, Terry L.; Chapman, James E.; Saelens, Brian E. & Bachman, W. (2006). Many pathways from land use to health: Associations between neighborhood walkability and active transportation, body mass index and air quality. **Journal of the American planning association**, 72(1), 75-87.
 - Gehl, J. (1987). **Life between buildings: using public space**. Translated by J. Koch, New York: Van Nostrand Reinhold.
 - Halprin, L. (1972). **Cities**. Massachusetts: The MIT Press.
 - Heckscher, A. (1977). **Open Spaces, The life of American cities**. New York: Harper and Row.
 - Hillman, M., Adams, J. & J. Whitelegg. (1990). **One false move: a study of children's independent mobility**. London: PSI publishing.
 - Jacobs, Allen B. (1995). **Great streets**. Cambridge, Massachusetts: MIT press.
 - Jacobs, J. (1961). **The death and life of great American cities**. New York: Random house publication.
 - Kaplan, S. & Kaplan, R. (1982). **Human scape: environments for people**. Belmont, CA: Duxbury, Republished by Ann Arbor, Ulrich's books.
 - Lennard, Suzanne Heather Crowhurst & Lennard, Henry L. (1984). **Public life in urban places**. Southampton: Gondolier.
 - Marcus, C. & Francis, C. (1998). **People place, Design guidelines for urban open spaces**. New York: John Wiley & Sons.
 - Moudon, Anne Vernez. (1991). **Public streets for public use**. US: Colombia university press.
 - Moughtin, Cliff. (1992). **Urban design street and square**. Oxford, Boston: Architectural Press.
 - Oc, T. & Tiesdell, S. (1997). **The death and life of city centers**. London: Paul Chapman Publishing Ltd.
 - O'Connor, J. & Wynne, D. (1993). **From the margins to the center: cultural production and consumption in the post-industrial city**. London: Routledge.



- Oldenburg, R. (1999). **The great good place**. New York: Marlowe and Company.
- Rapoport, A. (1977). **Human aspects of urban form**. New York: Pergamon Press.
- Sommer, R. (1967). Sociofugal Space. **The American journal of sociology**, 72(6), 654-660.
- Whyte, H. W. (1980). **Social life in small urban spaces**. New York: the municipal of art society.
- Zucker, P. (1970). **Town and square from the Agora to the Village green**. US: Columbia University Press.



Received: 2017/01/18

Accepted: 2018/05/23

Compiling components affecting the quality of social vitality in streets (Case study: historic street of Sepah, Isfahan)

Maryam Alipour Esfahani* Bahador Zamani**
Ahmad Shahivandi***

Abstract

It goes without saying that for enhancing the health and development of the urban community and every individual member of the society, the physical and social components should work together in the streets of a livable city. These streets are known as the heart of the social life, and also as a place for providing social needs of citizens. Concerning the modern lifestyle and allocating a main part of people's time to outdoor activities, it seems necessary to provide social needs in urban spaces, especially streets. This paper is carried out with the purpose of complicating a theoretical model of social vitality in streets. The question under discussion is "The theoretical model of street's social vitality includes what components and variables?" The research method is correlation type of confirmatory factor analysis. This method is used to confirm the coordination between data and a certain factor structure (theoretical research model). The study of the Sepah St., located in the historic center of Isfahan, with a good level of social vitality, has been done to confirm the research factor model. The field method (questionnaire) is used for collecting data and confirmatory factor analysis in the Amos Graphic software is utilized to test the model. The conclusion to be drawn is that compiled factor model has fit well with data and there is a meaningful relationship between the design elements shaping the quality of social vitality and the related variables on Sepah Street. Accordingly, the quality of social vitality consists of three components of urban design: experimental-aesthetic, functional and environmental components. Experimental-aesthetic component includes variables of "transparent walls of street, community control, lighting, context congruency, flooring and furniture". Environmental component consists of variables of "smell of the environment, seating position, desirable shading, Cleanliness of the environment, noise pollution and public green spaces", and finally variables of functional component comprises of accessing to public transportation, parking spaces and also mix using.

Keywords: social vitality, street, Sepah Street, Isfahan

* M.A. of Urban design, Isfahan Art University, Isfahan.

** Assistant professor, Urban Designing, Faculty Member of urban planning department, Isfahan Art University, Isfahan.

*** Assistant professor, Urban Planning, Faculty Member of urban planning department, Isfahan Art University, Isfahan.