

دیدگاه شهروندان در خصوص سرزندگی محورهای گردشگری پیاده (پیاده‌راه گردشگری چهارباغ عباسی اصفهان)

زهرا مسائلی، کارشناسی ارشد معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد اصفهان (خوراسگان)، اصفهان، ایران
سمر حقیقی بروجنی^۱، استادیار گروه معماری، دانشکده فنی مهندسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد
اصفهان (خوراسگان)، اصفهان، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۴/۱۸

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۳/۲۷

چکیده

ارتقاء کیفیت و سرزندگی پیاده‌راه‌ها در حال تبدیل شدن به سناریویی مهم در رقابت‌های ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی در فرایند توسعه گردشگری است. این مهم، لزوم توجه به مؤلفه‌های گوناگونی را ایجاب می‌نماید که در رویه‌های مدیریت گردشگری شهری، کمتر مورد توجه واقع می‌شوند. بسیاری از طرح‌های توسعه محورهای گردشگری پیاده، علی‌رغم صرف هزینه و زمان در فاز مطالعاتی، پس از افتتاح، همچنان با مشکل عدم استقبال عمومی و سرزندگی مواجه هستند. در این راستا، سؤال اصلی این مقاله شکل می‌گیرد. آیا تفاوت معناداری نسبت به شناخت عوامل مؤثر در سرزندگی پیاده‌راه‌های شهری بین افراد مختلف وجود دارد؟ پاسخ به این پرسش به خصوص در کشورهایی نظیر ایران، که تصمیم‌گیری‌ها در خصوص مداخله در فضاها به شکل یکطرفه و بدون مشارکت کاربران آینده چنین پروژه‌هایی اتخاذ می‌شود، از اهمیت بسیاری برخوردار است. در این مقاله تلاش شده با استفاده از روش‌شناسی کیو^۲ موانع موجود در محور گردشگری چهارباغ عباسی اصفهان در نیل به سرزندگی، شناسایی و با استفاده از تحلیل عاملی کیو^۳، ذهنیتهای مختلف افراد نسبت به این موضوع مورد تحلیل قرار گیرد. پس از بررسی ادبیات تحقیق و انجام مصاحبه‌های نیمه ساختاریافته با افراد مختلف که به دفعات در این پیاده‌راه حضور یافته‌اند، حدود ۳۹ مانع شناسایی گردید و توسط مشارکت‌کنندگان اولویت‌بندی شد. در نهایت، بر اساس یافته‌ها و نتایج تحلیل عاملی، ذهنیت مشارکت‌کنندگان به سه عامل یا گروه دسته‌بندی شد. در حقیقت نتایج حاصل از تحقیق نشان داد سه دیدگاه مختلف نسبت به موانع موجود در این فضای شهری، برای دستیابی به سرزندگی مطلوب در میان کاربران وجود دارد.

کلیدواژه‌ها: سرزندگی، پیاده‌راه، گردشگری شهری، چهارباغ عباسی

مقدمه

طی نیم قرن گذشته، گردشگری به یکی از قدرتمندترین نیروهای اجتماعی-اقتصادی تبدیل شده است. همچنین نواحی شهری به علت جاذبه‌های تاریخی و فرهنگی بسیار، غالباً مقاصد گردشگری مهمی محسوب می‌شوند. از آنجایی که کشورهای در حال توسعه به سوی شهرنشینی پیش می‌روند، گردشگری شهری یکی از روبه رشدترین اشکال گردشگری برای این کشورها محسوب می‌شود (آکسوز و بک^۱، ۲۰۱۲)؛ چراکه گردشگری شهری با ایجاد فرصت‌های اشتغال و کسب درآمد برای ساکنین محلی و توسعه ساختارهای زیربنایی امکان توسعه یکپارچه شهری را فراهم می‌آورد (مبهوت و قدمگاهی، ۱۳۹۲). امروزه در بسیاری از کشورهای پیشرفته در جهان، مراکز شهری، رابطه تنگاتنگی با کارکردهای فرهنگی و هنری، گذران اوقات فراغت و گردشگری دارند و به عنوان یک مجموعه غنی شهری تلقی می‌گردند.

از سویی دیگر با سلطه حرکت سواره بر پیاده، روز به روز از توجه به مقیاس و نیاز انسان پیاده و در نتیجه از ارزشها و جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهاى شهری کاسته شده است. به همین دلیل در سال‌های اخیر، موضوع گسترش فضاهاى پیاده و ساماندهی آنها در ایران نیز، به ویژه در شهرهای بزرگ، مورد توجه بیشتری قرار گرفته که گامی مثبت در راستای کاهش آلودگی، تنش و ناامنی و اعتلای کیفیت محیط و تسهیل گذران اوقات فراغت و تفریح محسوب می‌شود. از آن جمله می‌توان به پیاده راه‌سازی در سپهسالار، مروی و بازار تهران، جنت مشهد، قلعه سنگی شهریار و تربیت تبریز اشاره نمود.

سنجش و آسیب‌شناسی مداوم این پیاده‌راه‌ها به منظور تشویق شهروندان برای مشارکت، استفاده و نظارت بر آنها از جمله ابزار است که در تجارب جهانی به منظور بهبود کیفیت این پیاده‌راه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد (محمدپور و امینیان، ۱۳۹۴). عدم توجه ویژه به سنجش کیفیت در ایران سبب شده که طراحی پیاده‌راه‌ها صرفاً به کنترل حرکت سواره و اقدامات اولیه‌ای نظیر کف‌سازی، محدود شود و از پتانسیل‌های ویژه آن در راستای ایجاد یک فضای عمومی پویا، سرزنده و اجتماعی استفاده چندان نشود (رنجبر و رئیس اسماعیلی، ۱۳۸۹). یکی از موضوعاتی که در این خصوص در خور بررسی است، ارزیابی

سرزندگی این پیاده‌راه‌ها است. در دهه‌های اخیر سرزندگی به عنوان یک رهیافت اساسی به منظور حل مشکلات و مسائل حیات جمعی فضاهای عمومی در سطوح اجتماعی، اقتصادی، محیطی و گردشگری در ادبیات طراحی شهری مطرح می‌باشد و در آراء بسیاری از نظریه‌پردازان مسائل شهری مورد توجه قرار گرفته است (پل و سن^۱، ۲۰۱۸).

چهارباغ عباسی به عنوان یکی از مهم‌ترین فضاهای گردشگری شهر اصفهان، پس از سال‌ها برنامه‌ریزی و دریافت پیشنهادات متعدد در خصوص احیای بخشی از هویت از دست رفته‌اش، به عنوان فضایی تفرجگاهی، اخیراً با اقدامات شهرداری نظیر منع آمد و شد وسایل نقلیه، احیای کف‌سازی خیابان، ایجاد دکه‌های فروش موقت و ... به پیاده‌راهی با محوریت فعالیت‌های تجاری و تفریحی بدل شده است. در مورد موفقیت یا عدم موفقیت این طرح نظرات گوناگونی وجود دارد. لیکن اگر سرزندگی یک پیاده‌راه را تعداد عابران پیاده در داخل و اطراف خیابان در زمان‌های مختلف از شبانه‌روز، دستیابی به امکانات، تعداد رویدادهای فرهنگی و جشن‌ها در طول سال در نظر بگیریم (مونتگومری^۲، ۱۹۹۸)، می‌تواند به عنوان معیاری در سنجش موفقیت چنین فضاهایی در نظر گرفته شود. مشاهدات اولیه نشان می‌دهد که این فضای شهری در حال حاضر از سرزندگی کمتری نسبت به وضعیت پیشین خود برخوردار است. با توجه به آنچه گفته شد، بررسی و شناسایی موانع و محدودیت‌های موجود این خیابان که سرزندگی و حضورپذیری آن را مورد تهدید قرار داده است، ضروری به نظر می‌رسد.

در مطالعات خارجی و داخلی در ارتباط با موضوع سرزندگی خیابان‌ها پژوهش‌های گوناگونی انجام شده است. پس از آنکه لینچ^۳ (۱۹۸۱) و جیکویز^۴ (۱۹۹۳) به معرفی برخی از مولفه‌های مؤثر در سرزندگی فضاهای شهری پرداختند، سلسله‌ای از مطالعات با هدف سنجش مولفه‌های معرفی شده در فضاهای مختلف از یک سو و پیشنهاد مولفه‌های تاثیرگذار جدید از سوی دیگر در اقصی نقاط جهان شکل گرفتند. در دهه اخیر پژوهش‌های متعددی نیز در داخل ایران با موضوع سرزندگی خیابان‌های شهری انجام شده‌اند. اگرچه پژوهش‌های بسیاری در مورد مولفه‌های تاثیرگذار بر سرزندگی خیابان‌های شهری و حتی

1. Paul & Sen
2. Montgomery
3. Kevin Lynch
4. Jane Jacobs

پیاده‌راه‌ها صورت پذیرفته، لیکن آنچه در اغلب این پژوهش‌ها کمتر مورد توجه قرار گرفته تفاوت دیدگاه‌ها نسبت به عوامل مؤثر بر سرزندگی است. این تفاوت نگرش‌ها، نسبت به یک موضوع واحد می‌تواند عامل بروز ناهمگونی‌هایی در طراحی شهری فضاهای ما شود. بدین صورت، طرحی که به استناد نگرش طراحان، طراحی و اجرا می‌شود می‌تواند به دلیل تفاوت دیدگاه، در عمل مورد استقبال شهروندان قرار نگیرد. این موضوع در کشورهایی چون ایران که از مشارکت گسترده شهروندان در فرایند تصمیم‌سازی، برنامه‌ریزی و طراحی بهره‌ای نمی‌برند، می‌تواند موجب بروز مشکلات جدی گردد. بر این اساس پژوهش حاضر بر پایه پاسخ به دو پرسش اصلی شکل گرفته است.

- چه موانعی سرزندگی پیاده‌راه گردشگری چهارباغ عباسی اصفهان را مورد تهدید قرار می‌دهد؟

- مخاطبان اصلی این فضا چه دیدگاه‌ها یا الگوهای ذهنی متفاوتی نسبت به این مقوله دارند؟

در همین راستا، محقق ابتدا به دنبال شناسایی چالش‌ها و موانعی خواهد بود که سرزندگی پیاده‌راه گردشگری چهارباغ را با محدودیت مواجه ساخته است و در نهایت الگوهای ذهنی حاکم در این زمینه را شناسایی خواهد کرد.

مبانی نظری

پیاده‌راه سازی

گردشگری شهری شامل سفر و بازدید با تمرکز بر مقاصد شهری است و یکی از رو به رشدترین اشکال گردشگری محسوب می‌شود و از عوامل جذب‌کننده در آن، خرید، جاذبه‌های فرهنگی - تاریخی و همچنین جاذبه‌های رویدادی است (آکسوز و بک، ۲۰۱۲). از میان انواع فضاهای شهری هدف گردشگری، خیابان‌ها دارای اهمیت بالایی می‌باشند. اگرچه آنها در ظاهر فضاهای ارتباطی، جهت‌دهنده، تقسیم‌کننده و تقویت‌کننده ساختار شهر هستند، لیکن به عنوان کلیدی‌ترین و مؤثرترین نوع از فضاهای عمومی محسوب می‌شوند که اکثر فعالیت‌های روزمره افراد در آنها شکل می‌گیرد (گلکار، ۱۳۸۶). امروزه ایجاد یک خیابان تنها برای تردد شهروندان کار مهمی نیست، بلکه مهم این است که چگونه خیابانی بسازیم که مردم بیشترین تعاملات اجتماعی را در آنها داشته باشند و شهر نیز از نظر انجام سفرها کمترین آسیب را ببیند. لیکن متأسفانه با غلبه زندگی ماشینی در شهرها، اغلب خیابان‌ها صرفاً به کانال‌هایی برای

آمد و شد اتومبیل بدل شده‌اند. یکی از گزینه‌هایی که به خصوص در قسمت‌های مرکزی شهر می‌تواند در حل این معضل کارآمد باشد، پیاده محور کردن برخی از خیابان‌های این مناطق است.

توجه جدی و عملی به ساماندهی حرکت پیاده و پیاده‌راه‌ها به اواخر دهه ۴۰ میلادی برمی‌گردد. در شهرهای اروپایی، این انگاره با هدف خارج ساختن محدوده‌های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت‌های کهن و احیای اجتماعی مراکز شهری، مطرح و اجرای آن آغاز شد (حبیبی، ۱۳۸۰). پیاده‌راه، به نواحی یا معابری که انحصاراً در اختیار افراد پیاده قرار می‌گیرد و وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور دسترسی و سرویس‌دهی ضروری حق ورود به آن را دارند، اطلاق می‌شود و می‌تواند شامل یک یا چندین معبر باشند (مرتضوی، ۱۳۹۰). در حقیقت پیاده‌راه‌ها اغلب امکانات رفاهی برای آرامش، تفریح یا مجموعه گسترده‌تری از فعالیت‌ها را شامل می‌شوند و دارای بالاترین حد نقش اجتماعی هستند. آن‌ها می‌توانند به صورت کوچه، بازار، بازارچه، مسیری در میدان، پارک یا فضای یک مجتمع شکل بگیرند و بستری برای گذران اوقات فراغت شهروندان فراهم آورند. مطالعات اخیر حاکی از آن است که پیاده‌راه‌ها، جزو عناصر مهم شهر هستند که باعث تشویق در امر پیاده‌روی و در نتیجه سلامت همگانی، تحریک رشد اقتصادی و افزایش تفریح و سرزندگی در شهرها می‌شوند (بلگه^۱، ۲۰۱۲).

از آنجایی که تجربه پیاده‌روی تاثیر زیادی بر سرزندگی و به دنبال آن ایجاد فعالیت‌ها و رفتارهای اجتماعی متنوعی دارد، رویکرد اخیر شهرسازی که از نیمه دوم قرن بیستم توسعه یافته، به دنبال ایجاد پیاده‌راه‌ها جهت تضمین سلامت شهرها و شهروندان است (اخوان و دیگران، ۱۳۹۷). پیاده‌راه‌ها با ایجاد شبکه‌ای یکپارچه و پایدار و تسهیلات مربوط به آن، سبب افزایش و بهبود کیفی تجربه بازدیدکنندگان از مناطق شهری و حفاظت از ارزش‌های فرهنگی و اجتماعی می‌شود (براون و دلانی^۲، ۲۰۰۵) امروزه در بسیاری از شهرهای جهان، از این فضاهای شهری به عنوان محلی برای برگزاری نمایشگاه‌ها، وقایع اجتماعی، فستیوال‌ها، آگهی‌های تبلیغاتی و بروشورهای توریستی، استفاده می‌شود (همان).

همچنین، پیاده‌راه‌ها به دلیل حفاظت از بناها و مناطق با ارزش تاریخی و تقویت سیمای شهری، در

هویت بخشی به شهرها، نقش مهمی ایفا می کنند؛ بنابراین احداث پیاده راهها، از جمله شیوه های بازآفرینی حیات در محدوده مرکزی شهرها است.

با توجه به آنچه در اهمیت پیاده راهها گفته شد، ارتقاء کیفیت و سرزندگی آنها در حال تبدیل شدن به یک سناریو مهم در رقابت های ملی، منطقه ای و حتی بین المللی در میان شهرها در فرایند جهانی شدن است (لوپز و کامان هو،^۱ ۲۰۱۳). هم اکنون تلاش برای ارتقای کیفیت فضاهای پیاده، به گونه ای شده که از این فضاها به عنوان فضاهای جذاب گردشگران استفاده می شود. فضاهای پیاده ای همچون میدان ترافالگار^۲ (لندن)، خیابان رامبلا^۳ (بارسلون)، خیابان تنسی^۴ (بوستون)، خیابان استقلال (استانبول) و خیابان شانزله یزه (پاریس) به عنوان یکی از پنج منطقه جذاب گردشگری دنیا، نقش فضاهای پیاده در سرزندگی و نشاط و سلامت شهری، و برنامه ریزی در راستای توسعه این فضاها و ارتقای کیفیت آنها را نمایان می کنند. یکی از مؤلفه های مهم در طراحی کلیه فضاهای شهری از جمله پیاده راهها، سرزندگی آن می باشد. مردم و حضور پر شور و نشاط آنها در فضاهای جمعی به فضا، زندگی می بخشد (پاکزاد، ۱۳۸۶). فضاهای سرزنده و اجتماعی شهر، تأثیر معناداری بر گذراندن اوقات فراغت مردم دارند (قربانی نیا، ۱۳۸۹). در آنجا مردم در یک رابطه ی تعاملی با یکدیگر، با هم بودن را آموزش دیده و در جهت ارتقا حیات جمعی تلاش می کنند. لذا سرزندگی از ویژگی های اساسی و اصلی فضاهای شهری محسوب می شود.

سرزندگی

برای دست یافتن به سرزندگی در فضاهای شهری باید مکانی برای ایجاد تجارب مورد علاقه مردم فراهم آورد (لنارد و لنارد، ۱۳۸۹). یکی از ملزومات سرزندگی معابر و پیاده راهها، وجود کاربری های مختلط و متنوع در آنهاست (جیکویز، ۱۹۹۳). فضاهایی که مورد نیاز مردم است و با میزان جذابیت خود و اثر گذاری بر ذهن مخاطب می توانند سرزندگی فضای شهری را تأمین کنند (خستو و ساعی رضوانی، ۱۳۸۹). لنینج عمدتاً سرزندگی را در مقیاس کلان مورد بررسی قرار می دهد و معتقد است سرزندگی به همراه پنج

1. Lopes & Comonho
2. Trafalgar
3. Rambla
4. Tennessee

عامل معنی، تناسب، دسترسی، نظارت، کارایی و عدالت، محورهای عملکردی، شکل خوب شهر را تشکیل می‌دهد (۱۹۸۱). او سرزندگی را تحت تأثیر مؤلفه‌هایی می‌داند که عبارتند از: بقا، کفایت مقدار لازم آب، هوا، غذا، انرژی و خدمات مواد زائد، ایمنی، عدم وجود سموم زیست‌محیطی و خطرات، سازگاری و هماهنگی میان محیط زیست و نیازهای انسانی و در نهایت ثبات بیولوژیکی (همان). یکی دیگر از شاخصه‌های سرزندگی فضا، تنوع فعالیت‌های مردم در ۲۴ ساعت شبانه روز است (الکساندر، ۱۳۸۱).

لاندری^۱ نیز، سرزندگی شهری را به‌عنوان درجه‌ای از فرم و شکل شهری که از عملکردهای حیاتی، نیازهای زیست‌محیطی و توانایی‌های انسان پشتیبانی می‌کند، تعریف کرده است (۲۰۰۰). او نه معیار تراکم مؤثر مردم، تنوع، دسترسی، ایمنی و امنیت، هویت و تمایز، خلاقیت، ارتباط و همکاری، ظرفیت همکاری و رقابت را برای توضیح سرزندگی ارائه می‌دهد (همان). نکته مهم آن است که گذشته از مؤلفه‌های تحت کنترل طراحی، مؤلفه‌های دیگری نیز که ناشی از عوامل اجتماعی، فرهنگی، ساختار سیاسی و هنجارهای رفتاری هستند (نیک‌پور و یار احمدی، ۱۳۹۹)، بایستی در کنار عوامل کالبدی، برای ارزیابی بهتر سرزندگی فضای شهری مورد توجه قرار گیرد. معیارهای سرزندگی شهری را می‌توان به طور کلی به دو دسته کالبدی و غیر کالبدی تقسیم کرد. برخی از این عوامل در سطور پیشین معرفی شدند. نکته مهم آن است که گذشته از مؤلفه‌های تحت کنترل طراحی، مؤلفه‌های دیگری نیز که ناشی از عوامل اجتماعی، فرهنگی، ساختار سیاسی و هنجارهای رفتاری هستند، بایستی در کنار عوامل کالبدی، برای ارزیابی بهتر سرزندگی فضای شهری مورد توجه قرار گیرد. با توجه به اینکه معیارهای بسیار متنوعی برای سرزندگی خیابان‌های شهری وجود دارد، معیارهای پرتکرار بر اساس منابع معتبر در جدول ۱ قابل مشاهده است.

جدول ۱. شاخص‌های مستخرج از مبانی علمی مختلف در حوزه سرزندگی

توضیحات	مؤلفه	بُعد
افزایش جذابیت محیط با ایجاد فرصت برای کاربری‌های متنوع و مهیج مانند: کافه و تریا، رستوران، فضاهای بازی و ...	تنوع کاربری‌ها	زیست‌محیطی
دسترسی به خدمات حمل و نقل عمومی شهری	دسترسی مناسب	
	مسیر عبور دوچرخه	

ادامه جدول ۱. شاخص‌های مستخرج از مبانی علمی مختلف در حوزه سرزندگی

توضیحات	مؤلفه	بُعد
محفوظ بودن در برابر خطرات و احساس امنیت در برابر حرکت خودروها و ترس از تبهکاران	امنیت	زیست‌محیطی
کیفیت و عملکرد فضاهای مجاور و کاربران آن‌ها	روابط همسایگی و کاربری‌های مجاور	
مشارکت اجتماعی و فعال شهروندان فعال در خلق و اداره محیط‌های طبیعی و مصنوع خود	مشارکت	
امکان استفاده افراد مختلف جامعه از هر طبقه اجتماعی، هر رده سنی و با وجود معلولیت	حضور اقشار مختلف اجتماعی	
تجربه شخصی ناشی از پرداختن به جزئیات در سیمای بصری و افزایش حس تعلق و تعاملات اجتماعی	دلبذیری	
هنگامی که انسان از طریق معانی دریافت شده از محیط چگونگی موقعیت خود را در خصوص نقش اجتماعی درک نماید و در وضعیتی قرار گیرد که مرجع کیستی و چیستی خود را دریابد	هویت	
خلق محیط‌هایی که در عین تأمین خلوت، نظارت بر تماس با دیگران را به درجات مختلف میسر گردد	تأمین خلوت	
محافظت در برابر بادهای شدید، آفتاب مستقیم در ظهر و ایجاد گرمای شدید، گوران هوا	آسایش اقلیمی	زیست‌محیطی
عدم وجود آلودگی‌های صوتی و محیطی و بو و رایحه نامناسب	بهداشت و سلامت	
استفاده از گیاهان و آب در محیط	وجود عناصر طبیعی	
به معنای تنوع تجربیات حسی که موجب لذت استفاده‌کنندگان شود	غناى حسی	زیست‌محیطی
تأمین نیازهای مردم در کنار امکان بروز فعالیت‌های متنوع و تجمع افراد	مبلمان مناسب	
توجه به گنجایش و ظرفیت فضایی تفریحات جمعی و رویدادهای متنوع	ابعاد و تناسب مناسب	
امکان استفاده افراد مختلف جامعه از جمله معلولین از محیط	توجه به افراد کم توان جسمی	
سازش کالبد با محیط و افراد	سازش کالبدی	
تناسبات فضا، شکل فضا، جزئیات طراحی، مواد و مصالح و ...	کیفیت بصری فضا	زیست‌محیطی
استفاده مناسب از نمادها و نشانه‌ها، گرافیک محیطی، احجام قابل ادراک و ... جهت کمک به شکل‌گیری بهتر نقشه‌های شناختی	خوانایی	

منبع: یافته‌های پژوهش

پیشینه پژوهش

تاریخچه مفهوم سرزندگی شهری به دهه ۶۰ میلادی برمی‌گردد. مفهوم سرزندگی با کتاب جین جیکوبز

(مرگ و زندگی شهرهای آمریکایی)^۱ آغاز و در سال‌های میانه ۷۰ میلادی به اوج خود رسید. مهمترین تحقیقات صورت گرفته در زمینه خیابان‌های پیاده‌محور و پیاده‌راه و سرزندگی فضای شهری در واقع نظریات اندیشمندان مشهور در این زمینه مانند جیکوبز، لینچ، تیبالدز، کریر، کارمونا، بتلی و سایرین است که به اهم نظریات آن‌ها در این خصوص در بخش مبانی نظری اشاره شد.

در مطالعات خارجی و داخلی اخیر نیز در ارتباط با موضوع سرزندگی خیابان‌ها پژوهش‌های گوناگونی انجام شده است که در ادامه به برخی از آن‌ها اشاره می‌شود. به طور مثال سونگ و لی^۲ (۲۰۱۵) در مقاله‌ای تحت عنوان «محیط مسکونی ساخته شده و فعالیت پیاده‌روی: شواهد تجربی سرزندگی شهری چین جیکوبز»، با هدف ارزیابی سرزندگی براساس عوامل مورد تأکید جیکوبز به بررسی ارتباط بین فعالیت پیاده روی و سرزندگی مناطق مسکونی ساخته شده در شهر سئول، پرداختند. نتایج تحقیق نشان داد که عوامل مؤثر بر سرزندگی شهری از نگاه جیکوبز (اختلاط کاربری، تراکم افراد، بلوک‌های کوچک مقیاس، قدمت ساختمان، دسترسی و ...) بر سرزندگی محیط مسکونی در شهر سئول مؤثر است. همچنین چو^۳ و همکاران (۲۰۱۸) تحول زمانی سرزندگی خیابان‌های شهری شانگ‌های چین را مورد بررسی قرار داده‌اند. هدف از پژوهش آن‌ها بررسی و مقایسه سرزندگی خیابان‌های شهری ساخته شده در زمان‌های مختلف و به عبارتی دیگر بررسی تحول زمانی سرزندگی در شهر شانگ‌های می‌باشد. یاسین^۴ (۲۰۱۹) در پژوهشی با عنوان شهر سرزنده؛ رویکردی برای پیاده‌مدار کردن از طریق شهرسازی و باهدف افزایش سرزندگی در هسته مرکزی شهرها، به بررسی عوامل زمینه‌ساز برای افزایش پیاده‌مداری پرداخته است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که اگر سواره بر پیاده غلبه پیدا کند حس مکان شهروندان نسبت به فضاهای عمومی کاهش می‌یابد و فعالیت پیاده‌روی در فضاهای عمومی تقلیل پیدا می‌کند.

پژوهش‌های متعددی نیز در داخل ایران با موضوع سرزندگی خیابان‌های شهری انجام شده‌اند. گروهی از این پژوهش‌ها به بررسی مولفه‌های تاثیرگذار بر سرزندگی شاخص‌ترین خیابان‌های شهرهای مختلف پرداخته‌اند (به طور مثال خیابان نظر اصفهان (حبیبی و دیگران، ۱۳۹۵) خیابان غفیف آباد شیراز (مصلی‌نژاد

1. The Death and Life of Great American Cities

2. Sung & Lee

3. Xu

4. Yasin

و دیگران، ۱۳۹۵) خیابان ولی عصر تهران (سعیدی و دیگران، ۱۳۹۹) و (طهماسبی و دیگران، ۱۳۹۹). از این میان برخی از مطالعات به طور خاص بر روی پیاده‌راه‌های شهری متمرکز شده‌اند. به طور مثال آروین و دیگران (۱۳۹۷) و قربان‌پور و دیگران (۱۳۹۷) در مقاله خود به معرفی مولفه‌های ایجاد سرزندگی در پیاده‌راه فرهنگی و علم‌الهدی شهر رشت از دیدگاه شهروندان می‌پردازند. این پژوهش در نهایت تنوع کاربری‌ها، کیفیت منظر پیاده‌راه، استفاده از عناصر طبیعی، توجه به تفریحات شبانه و نورپردازی صحیح خیابان فرهنگی و توجه به مسائل اقلیمی را در خیابان علم‌الهدی را از مهمترین عوامل ایجاد سرزندگی معرفی می‌نماید. روستا و حسن‌زاده (۱۳۹۸) به بررسی تأثیر مؤلفه‌های محیطی بر استقبال شهروندان از پیاده راه سلامت محور شهر شیراز پرداخته‌اند و در نهایت راهبردهایی نظیر افزایش امنیت، طراحی همه شمول، جذابیت بصری، اتصال به شبکه‌های حمل و نقل عمومی و تامین آسایش اقلیمی را از مهمترین راهبردهای افزایش سرزندگی پیاده‌راه‌ها معرفی می‌کند. همچنین فصیحی و دیگران (۱۳۹۸) در پژوهش خود این بار به نقش پیاده‌راه‌ها در سرزندگی فضاهاى مجاور خود پرداخته‌اند. پوراحمد و دیگران (۱۳۹۵) نیز به این موضوع پرداخته‌اند که پیاده‌راه ۱۷ شهریور در شهر تهران با توجه به کارکرد و ساختار کنونی خود نتوانسته موجب سرزندگی محیط شود و در ایجاد فضایی برای تداوم حضور عابران و فعالیت‌های انسانی ناموفق بوده است. آن‌ها سه عامل دسترسی، کیفیت کالبدی و امنیت را به عنوان نقاط ضعف این پیاده‌راه از این منظر برمی‌شمارند (همان).

علاوه بر مطالعات یاد شده بایرام زاده و دیگران (۱۳۹۷) در تحقیق خود بر سرزندگی خیابان خیام شهر ارومیه بعد از طراحی مجدد آن پرداخته‌اند. آن‌ها این موضوع را مطرح ساخته‌اند که میزان سرزندگی این خیابان بعد از تغییرات ایجاد شده در حد مطلوبی ارزیابی می‌گردد (همان).

در اغلب پژوهش‌های نامبرده در ایران، پژوهشگر با استخراج مولفه‌های مؤثر بر سرزندگی از خلال بررسی ادبیات تحقیق، دست به تهیه پرسشنامه توسط کاربران فضا می‌زند تا از این طریق موفق به ارزیابی نقش این مؤلفه‌ها گردد. مقاله حاضر از این جهت با آن‌ها همسو است؛ لیکن در حقیقت در چنین پژوهش‌هایی تفاوت نگرش بین افراد نادیده گرفته می‌شود. پژوهشگر نیز در این میان به دنبال شناخت مولفه‌های مشترکی است که جمعیت بزرگی از اشخاص دارا هستند و نه فردیت آن‌ها. بر این اساس و با توجه به

اینکه مقاله پیش رو بر تفاوت دیدگاه‌ها در درک فضا و عوامل مؤثر بر سرزندگی آن تأکید دارد، به منظور شناسایی موانع موجود در بهبود عملکرد خیابان چهارباغ عباسی به عنوان یک فضای سرزنده شهری از روش کیو استفاده کرده‌است.

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی-توسعه‌ای می‌باشد و روش تحقیق کیو را برای روش جمع‌آوری و تحلیل داده‌ها انتخاب کرده‌است. داده‌ها نیز به دو صورت کتابخانه‌ای و میدانی گردآوری شده‌است. روش تحقیق کیو یک مطالعه سیستماتیک پیرامون ذهنیت و دیدگاه افراد مورد مطالعه می‌باشد. در این روش شناسی کوشش می‌شود دیدگاه‌های متفاوت افراد پیرامون مقوله مورد نظر شناسایی و رتبه‌بندی شود. در اینجا پژوهشگر قادر می‌شود تا اولاً ادراکات و عقاید فردی را شناسایی و طبقه‌بندی کند و ثانیاً به دسته‌بندی گروه‌های افراد بر اساس ادراکاتشان بپردازد. در واقع پژوهشگر می‌تواند با استفاده از مراحل تعریف شده در آن، نهایتاً ذهنیت افراد و الگوهای تفکری آنان را نسبت به موضوع آشکار نماید (خشگیان فرد، ۱۳۸۶). بنابراین در روش کیو، به جای متغیرها افراد تحلیل می‌شوند. معمولاً این روش را بین روش‌های کیفی و کمی می‌دانند. در این روش از یک سو، انتخاب مشارکت‌کنندگان از طریق روش-های نمونه‌گیری احتمالی صورت نمی‌گیرد و افراد به طور هدفمند و با تعداد کم انتخاب می‌شوند که از این حیث به روش کیفی نزدیک است و از سوی دیگر، یافته‌ها که همان تفاوت ذهنیت مشارکت‌کنندگان است، از طریق تحلیل عاملی به روش کاملاً کمی به دست می‌آیند.

در مرحله اول با انجام مطالعات کتابخانه‌ای و بررسی ادبیات تحقیق نسبت به موضوع، شناخت عمیقی پیدا شد (جدول ۱). سپس با استفاده از مصاحبه عمیق و بررسی مطالعات مرحله پیشین، اطلاعات تکمیلی در خصوص مسائل مرتبط با موضوع تحقیق به دست آمد. در فاز بعدی این تحقیق با افراد مورد نظر مصاحبه شد. با توجه به این که در روش کیو نمونه افراد از میان کسانی انتخاب می‌شوند که ارتباط خاصی با موضوع تحقیق دارند (براون^۱، ۱۹۹۶) نمونه‌گیری با روش گلوله برفی و از میان کسانی که به طور مرتب در پیاده‌راه چهارباغ حضور پیدا کرده و از امکانات آن استفاده کرده‌اند، انجام شد. طبق

^۱ Brown

اصول مطرح شده در روش کیو، مصاحبه‌ها به روش تحلیل تم انجام شد، در مصاحبه با استفاده از تحلیل تم پژوهشگر به جمع‌آوری اطلاعات، تا زمانی ادامه می‌دهد که به نقطه اشباع برسد. پس از انجام ۱۰ مصاحبه به اشباع اطلاعاتی رسیده شد. این مرحله اغلب، پژوهش را به توصیف جنبه‌های بیشماری از پدیده هدایت خواهد کرد. در حقیقت نتایج فاز اول و دوم فضای گفتمان را تشکیل می‌دهد. در مرحله سوم سعی شد تا از میان نظرات مکتوب و غیر مکتوب در خصوص عوامل تهدیدکننده سرزندگی چهارباغ عباسی، کدهای باز، استخراج شده و سپس کدهای مفهومی که در برگرنده موضوع تحقیق بودند، انتخاب شوند. از میان ۹۱ گزاره مطرح شده، با تجمیع گزاره‌هایی که از یک جنس بودند، در نهایت ۳۹ گزاره تایید شد که در جدول ۲ قابل مشاهده هستند.

جدول ۲. گزاره‌های به دست آمده از مصاحبه با شهروندان در خصوص عوامل تهدیدکننده سرزندگی پیاده‌راه چهارباغ

گزاره	عبارت استخراج شده
۱	عدم برگزاری رویدادهای فرهنگی-اجتماعی مناسب با سلیقه اکثریت جامعه در فضای باز چهارباغ
۲	عدم وجود گروه‌های تئاتر و موسیقی خیابانی یا حتی پخش موسیقی مناسب از کافه‌ها و فروشگاهها
۳	ایجاد حس محدودیت اجتماعی زیاد به دلیل کنترل بیش از اندازه فضا توسط برخی از نهادهای نظارتی نظیر گشت ارشاد
۴	عدم وجود اماکن و فروشگاههایی با کاربری شبانه
۵	پیاده محور بودن خیابان (بهتر است خیابان مجدداً به وضعیت سواره رو تبدیل شود ولی با کنترل میزان رفت و آمد خودروها)
۶	عدم دسترسی به فضای مناسب برای پارک اتوموبیل‌های شخصی و کوتاه بودن ساعت فعالیت معدود پارکینگ‌های عمومی موجود
۷	عدم وجود امکانات مناسب برای عموم مردم در جهت پیمودن طول چهارباغ به شکل سواره در موارد خاص مانند درشکه، ماشین‌های برقی و ...
۸	عدم وجود امکانات مناسب برای حمل بار خریداران
۹	نامناسب بودن شرایط خیابان برای حرکت معلولین، افراد کم توان، کالسکه کودکان و ... در سطح خیابان (به خصوص در پیمودن عرض خیابان)
۱۰	احساس امنیت پایین در ساعات خلوت به دلیل عدم نورپردازی مناسب و برنامه‌ریزی برای کوچه‌های منتهی به چهارباغ
۱۱	حضور افراد متکلذی
۱۲	کاهش زیبایی و جذابیت فضا در شب به دلیل عدم توجه به نورپردازی مناسب پیاده‌روها، فروشگاهها، گیاهان و مناظر طبیعی
۱۳	نمایش نامناسب، غیر جذاب و غیر متنوع جداره‌ها
۱۴	پایین بودن فرهنگ عمومی جامعه در پذیرش بسیاری از فعالیت‌های انتخابی که اغلب در چنین خیابان‌هایی می‌تواند رخ بدهد

ادامه جدول ۲. گزاره‌های به دست آمده از مصاحبه با شهروندان در خصوص عوامل تهدیدکننده سرزندگی پیاده‌راه

چهارباغ

عبارت استخراج شده	گزاره
طراحی نامناسب منظر طبیعی خیابان. به طور مثال عدم استفاده از ظرفیت های صدای آب یا وجود مشکلات فنی متعدد در طراحی جوی های آب وسط خیابان (مانند راکد ماندن آب در بسیاری از بخش ها و ایجاد صحنه و بوی نامناسب در خیابان)	۱۵
عدم توجه به بحث سایه اندازی خیابان در روزهای گرم سال که به دلیل قطع درختان کهنسال دچار مشکل شده است	۱۶
عدم وجود کاربری های متنوع در خیابان. به طور مثال موزه، سالن تئاتر، فضاهای آموزشی و...	۱۷
پایین بودن کیفیت رستوران ها و کافه های موجود در خیابان. عدم وجود رستوران های متعدد مناسب برای هر قشر از جامعه	۱۸
حضور کم رنگ کاربران از طبقات اجتماعی متنوع (افراد مشارکت کننده اغلب تنها از یک طبقه اجتماعی خاص هستند)	۱۹
حضور کم رنگ کاربران به شکل خانوادگی	۲۰
حضور کم رنگ کاربران از رده های سنی مختلف (افراد مشارکت کننده اغلب از یک رده سنی خاص هستند)	۲۱
طراحی غیر جذاب مبلمان های شهری. مانند نیمکت ها، تابلوهای شهری، مبلمان رستوران ها و کافه ها	۲۲
عدم توجه کافی به تمیزی خیابان	۲۳
کمبود فضاهای مناسب برای نشستن، استراحت، گفتگو، برقراری تعاملات اجتماعی و انجام فعالیت های انتخابی	۲۴
عدم وجود ساختمانهای مدرن با طراحی نمای جذاب و متفاوت	۲۵
عدم وجود هماهنگی بصری در دکوراسیون رستوران ها و کافه های فضای باز از قبیل مبلمان، سایه بان ها و ...	۲۶
عدم وجود سرویس های بهداشتی با کیفیت و مناسب در خیابان	۲۷
عدم وجود فضای مناسب برای سرگرمی کودکان	۲۸
تقیب رفتارهای سرزنده و پرهیجان جوانان توسط گروههای خانوادگی و سالمندان	۲۹
عدم وجود تبلیغات مناسب در جهت معرفی پتانسیل ها و ظرفیت های این خیابان به خصوص برای گردشگران داخلی	۳۰
از بین رفتن حس خاطره انگیزی خیابان با از بین رفتن درختان کهنسال آن	۳۱
از بین رفتن ظرفیت تجاری این خیابان و تبدیل شدن آن به فضای پیاده روی و گفتگو	۳۲
عدم وجود ساختمان های اداری، دفاتر کار اشتراکی و تجاری مدرن جهت تقویت بعد تجاری خیابان مانند نمونه های خارجی خود مثل خیابان شانزه لیزه پاریس یا استقلال استانبول	۳۳
عدم امکان دوچرخه سواری بانوان	۳۴
عدم امکان استفاده از فعالیت های مفرح و شاد مانند تماشای دسته جمعی مسابقات فوتبال یا سریال های تلویزیونی	۳۵

ادامه جدول ۲. گزاره‌های به دست آمده از مصاحبه با شهروندان در خصوص عوامل تهدیدکننده سرزندگی پیاده‌راه

چهارباغ

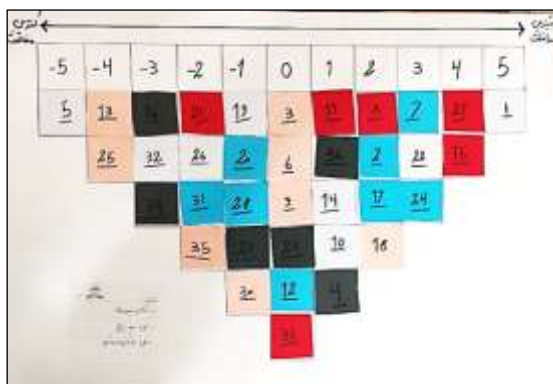
گزاره	عبارت استخراج شده
۳۶	عدم توجه به طراحی جذاب و ویتربین و تابلوی فروشگاهها
۳۷	عدم وجود فرهنگ انجام فعالیت‌های جمعی در خیابان به منظور ایجاد کانون‌های تحرک و پویایی مانند کتابخوانی یا نقالی در فضای باز
۳۸	پایین بودن کیفیت اجناس فروشگاههای موجود در خیابان. مثلاً استفاده از برندهای معتبر پوشاک، لوازم آرایش، صنایع دستی و ...
۳۹	افراد با انجام برخی از فعالیت‌ها مانند نوشیدن، خوردن و ملاقات با دوستان صمیمی در انتظار عمومی راحت نیستند

منبع: نویسندگان

آنچه درباره روش کیو مطرح است، جامعیت گزاره‌های کیو است. در این روش، روایی محتوا براساس رتبه‌ای که مشارکت‌کنندگان به گزاره‌ها و گزاره‌های مجاور آن می‌دهند، قابل بررسی است (اختردانش، باومن و کوردینگلی^۱، ۲۰۰۸). از این نظر انتظار می‌رود بین محتوای عباراتی که بر روی درجه یکسانی از طیف یا بر روی درجه‌های مجاور قرار دارند، تناسبی وجود داشته باشد. روایی صوری نیز با بررسی میزان رضایت شرکت‌کنندگان نسبت به ظرفیت و قابلیت عبارات برای نشان دادن ذهنیت آنان امکانپذیر است. به این معنا که آیا عبارات موجود به ابعاد مختلف موضوع تحت بررسی پرداخته‌اند تا آن‌ها بتوانند از طریق مرتب‌سازی ذهنیت خود را بیان کنند.

در مرحله بعد مشارکت‌کنندگان به مرتب‌سازی عبارات بر اساس ماتریس کیو پرداختند. برای دسته‌بندی، یک نمودار کیو برای ۳۹ عبارت پژوهش به گونه‌ای تنظیم شد که بتواند مجموعه عبارات را در یک توزیع نرمال از خیلی تأثیرگذار (+۵) تا تأثیرگذاری کم (-۵) رتبه‌بندی کند. نحوه مرتب‌سازی کارت‌ها به اینگونه هست که ابتدا از مشارکت‌کننده خواسته‌شده کارت‌ها را به سه دسته (کارت‌های کاملاً تأثیرگذار، بینظر، تأثیرگذاری بسیار کم) تقسیم کند و سپس با توجه به نمودار فلش کیو در خانه‌های مربوطه قرار دهد. تصویر (۱) نمونه پر شده‌ای از این ماتریس‌ها را نشان می‌دهد. برای این مرتب‌سازی، پایایی نیز قابل طرح است یعنی می‌توان پرسید که آیا یک مشارکت‌کننده کارت‌ها را در تکرارهای مختلف

به یک شکل مرتب می‌کند؟ باید توجه داشت که بر حسب موضوع مطالعه، درجات طیف و تعداد کارت‌ها می‌توان انتظار داشت که تکرار این فرایند، منجر به نتیجه کاملاً یکسان نشود. شایان ذکر است ضریب پایایی انجام شده در این تحقیق با استفاده از روش آزمون-آزمون مجدد^۱ ۸۳ درصد است. در گام آخر، به تحلیل داده‌های گردآوری شده در نرم افزار اسپاس^۲ پرداخته شد.



تصویر ۱. ماتریس کیو منبع: نویسندگان

محدوده مورد مطالعه

خیابان چهارباغ عباسی که در عهد شاه عباس صفوی بنا شده بیش از آنکه معبری برای عبور باشد به عنوان محلی برای توقف، تفریح و گذراندن اوقات فراغت در نظر گرفته شده بود. این کارکرد به حدی بارز بوده که برخی از گردشگران مانند اولئاریوس^۳ پیش از آنکه از چهارباغ با عنوان خیابان یاد کند می‌نویسد: «... نزدیک پل زاینده‌رود باغ وسیع و جالبی به نام چهارباغ وجود دارد». (۱۳۷۹: ۶۱۳) یکی از ویژگی‌های منحصر به فرد چهارباغ که آن را متفاوت از نمونه‌های پیشین خود می‌سازد، ویژگی آن به عنوان فضایی برای گردش و تفریح به صورت مستقر است (اهری ۱۳۸۵). این خیابان علاوه بر کاربری تفریحی، همانند بازار اصفهان و میدان نقش جهان، به عنوان یکی از مراکز اصلی تجارت اصفهان محسوب می‌شد و مرکزی برای فعالیت‌های بازرگانی و اجتماعی نیز بود (انصاری به نقل از سیوری ۱۳۸۲). از این

1. Test_retest
2. spss
3. Olearius

رو چهارباغ در هنگام روز محل داد و ستد و تجارت بود و هنگامی که روز پایان می‌یافت همچنان افراد برای تفرج به چهارباغ می‌رفتند (مسجدی و ابراهیمی، ۱۳۸۲).

این خیابان نیز مانند سایر آثار تاریخی شهر در دوران قاجار به وضع بسیار اسفناکی درآمده بود اما با شروع دوران پهلوی چهارباغ مورد اصلاح و توسعه فضاهای سبز و درخت‌کاری، طراحی نهرها و مسیره‌های آب آن مورد توجه قرار گرفت و با ادامه این محور در سمت شمال، خیابانی کم‌نظیر را به وجود آورد. اما روند سواره‌رو کردن خیابان به دنبال ورود اتومبیل به این شهر، در همان عصر منجر به حذف پله‌ها، حذف و پر کردن حوض‌ها و تسطیح کف آن گشت (آیت الله زاده شیرازی ۱۳۸۶). در واقع معبر پیاده‌ای را که گردشگاهی عمومی بود، به محور مرکزی شهر بدل کردند. در این زمان بسیاری از کوشک‌ها و سردرهای اطراف خیابان چهارباغ و درون باغ‌ها، که به مخروبه تبدیل شده بود، به مغازه و آپارتمان تبدیل شد. این تغییر ماهیت چهارباغ را به یکی از محورهای اصلی تجاری-اقتصادی شهر بدل کرد.

این محور تا چندی پیش با وجود کاربری‌های متنوع شهری، از جمله فضاهای تجاری مانند بازارچه‌های سنتی و مجتمع‌های تجاری جدید (پاساژها)، وجود فضاهای فرهنگی متعدد مانند مدارس دینی، فرهنگسرا، سینما، کتابفروشی و نیز بسیاری از فضاها و کاربری‌های متنوع اداری، مسکونی، تفریحی، گردشگری و ورزشی، یکی از محورهای تجاری پرمخاطب برای شهروندان اصفهانی بود. اگرچه این خیابان به واسطه حرکت پیوسته عابر پیاده در آن، دارای ویژگی‌های سرزندگی بود اما صرفاً یک محور تجاری بود و دیگر به سختی می‌شد آن را خیابانی تفریحی و معاشرپذیر بر شمرده (حقیقی و دیگران، ۱۳۹۴). در چند سال اخیر (۱۳۹۶ تاکنون) سعی شده تا با عملیاتی نظیر احیای کف‌سازی و جوی‌های آب وسط خیابان، منع عبور و مرور وسایل نقلیه موتوری، ایجاد دکه‌های موقتی فروش صنایع دستی، صدور مجوز برای کافه‌ها و رستوران‌ها برای قرار دادن بخشی از مشتریان خود در خیابان و ... وجه تفرجگاهی این خیابان در کنار وجه اقتصادی آن احیا گردد.

متأسفانه مشاهدات و پیمایش‌های اولیه نگارندگان مبنی بر آن است که علی‌رغم همه تلاش‌های صورت گرفته، چهارباغ عباسی حتی سرزندگی پیشین خود را نیز از دست داده است. اگرچه در حال حاضر این

فضای شهری به عنوان فضایی تفرجگاهی شناخته می‌شود لیکن با دو مشکل اصلی مواجه است، اول آنکه وجه تجاری آن پس از اعمال این تغییرات بسیار تحت تاثیر قرار گرفته و حیات اقتصادی آن در معرض خطر است و دوم آنکه مخاطبان تفرجگاهی این فضا نیز از همه اقشار جامعه نیستند و این خیابان بیشتر به پاتوق جوانان برای ملاقات‌های گروهی و کمتر خانواده‌ها بدل شده‌است. با توجه به آنچه گفته شد این خیابان برای ارزیابی پس از بهره‌برداری از منظر سرزندگی و حضورپذیری انتخاب شد.

یافته‌های پژوهش

در این مرحله از پژوهش، برخلاف مرحله قبل که از روش کیفی استفاده شد، رویه پژوهش‌های کمی به منظور شناسایی ذهنیت‌های مشابه بین مشارکت‌کنندگان پژوهش مورد استفاده قرار گرفت. بدین منظور از ابزار آماری تحلیل عاملی کیو استفاده شد. روش تحلیل عاملی، اصلی‌ترین روش آماری برای تحلیل ماتریس داده‌های کیو است. مبنای این روش همبستگی میان افراد است و افراد به جای متغیرها دسته‌بندی می‌شوند. عامل‌ها بوسیله روش مؤلفه اصلی^۱ استخراج شدند و به روش واریماکس^۲ پنج دور چرخش یافتند. بارهای عاملی استخراج شده در جدول ۳ نمایش داده شده‌اند. بارهای عاملی موجود نشان می‌دهد که سه عامل (الگوی ذهنی) شناسایی شده است (بارهای عاملی بزرگتر از ۰/۵). بنابراین با توجه به جدول نام‌برده اشخاص اول، سوم، هشتم، دهم مشترکاً الگوی ذهنی اول، اشخاص دوم، ششم، نهم مشترکاً الگوی ذهنی دوم و اشخاص چهارم، پنجم و هفتم مشترکاً الگوی ذهنی سوم را تشکیل می‌دهند.

جدول ۳. ماتریس چرخش یافته عامل‌ها

عامل سوم	عامل دوم	عامل اول	
۰/۱۰۲	۰/۱۷۵	۰/۹۴۱	مشارکت‌کننده (۸)
۰/۱۶۳	۰/۲۷۱	۰/۹۱۸	مشارکت‌کننده (۱)
۰/۱۸۰	۰/۲۸۸	۰/۸۸۸	مشارکت‌کننده (۱۰)
-۰/۱۴۸	-۰/۱۴۲	۰/۶۰۱	مشارکت‌کننده (۳)
-۰/۲۳۳	۰/۶۵۴	۰/۴۱۳	مشارکت‌کننده (۶)
۰/۰۳۱	۰/۹۳۸	۰/۱۷۳	مشارکت‌کننده (۹)

ادامه جدول ۳. ماتریس چرخش یافته عامل‌ها

عامل سوم	عامل دوم	عامل اول	
۰/۱۱۵	۰/۹۱۵	۰/۱۹۷	مشارکت کننده (۲)
۰/۶۹۲	-۰/۳۰۴	۰/۰۷۲	مشارکت کننده (۷)
۰/۸۶۹	۰/۰۳۲	-۰/۱۴۵	مشارکت کننده (۵)
۰/۸۳۸	-۰/۰۵۹	۰/۱۷۷	مشارکت کننده (۴)

منبع: نویسندگان

مقدار کل واریانس تبیین شده نیز در جدول ۴ آمده است.

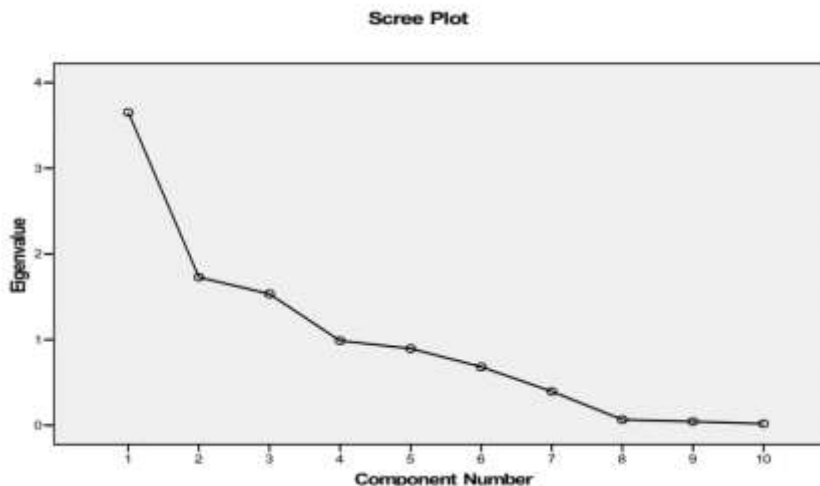
جدول ۴. مقادیر واریانس کل تبیین شده

عوامل	کل	درصد واریانس	درصد تجمعی
عامل اول	۳/۱۷۳	۳۱/۷۳۳	۳۱/۷۳۳
عامل دوم	۲/۰۸۷	۲۰/۸۶۶	۵۲/۵۹۹
عامل سوم	۱/۶۵۴	۱۶/۵۳۷	۶۹/۱۳۶

منبع: نویسندگان

جدول فوق نشان می‌دهند که در میان کاربران پیاده‌راه چهارباغ، سه الگوی ذهنی غالب نسبت به عوامل تهدید کننده سرزندگی این خیابان وجود دارد (عواملی که دارای مقادیر ویژه بالای ۱ می‌باشند). این سه عامل جمعاً در حدود ۷۰ درصد واریانس کل را تبیین می‌کنند. بر این اساس الگوی ذهنی نخست ۳۱/۷۳۳ درصد واریانس کل و ذهنیت‌های بعدی به ترتیب ۲۰/۸۶۶ درصد و ۱۶/۵۳۷ درصد واریانس کل را تبیین می‌کنند. در شکل دو نمودار سنگریزه نشان داده شده است. در این نمودار عامل‌ها با مقادیر ویژه بالای ۱، که نشان‌دهنده الگوهای ذهنی می‌باشند، کاملاً مشخص هستند.

با استفاده از آزمون تحلیل عاملی اکتشافی از طریق محاسبه، گزاره‌های امتیازی گروه‌های سه‌گانه (الگوهای ذهنی) شناسایی شده و همچنین با مرتب‌سازی گزاره‌ها در هر عامل، گزاره‌هایی که در هر گروه ذهنی به عنوان مهمترین و کم‌اهمیت‌ترین مؤلفه‌های تأثیرگذار بر سرزندگی چهارباغ عباسی معرفی شده‌اند، مشخص شد. نتیجه این تحلیل در جدول ۵ نشان داده شده است.



تصویر ۲: نمودار عامل‌های پژوهش منبع: نویسندگان

جدول ۵. مهمترین و کم‌اهمیت‌ترین گزاره‌ها نزد هریک از الگوهای ذهنی

گزاره‌های با کمترین میزان اهمیت	گزاره‌های با بیشترین میزان اهمیت	
پیاده محور بودن خیابان (بهتر است خیابان مجدداً به وضعیت سواره رو تبدیل شود ولی با کنترل میزان رفت و آمد خودروها)	عدم برگزاری رویدادهای فرهنگی-اجتماعی مناسب با سلیقه اکثریت جامعه در فضای باز چهارباغ	الگوی ذهنی اول
عدم وجود کاربری‌های متنوع در خیابان. به طور مثال موزه، سالن تئاتر، فضاهای آموزشی و...	عدم وجود گروه‌های تئاتر و موسیقی خیابانی یا حتی پخش موسیقی مناسب از کافه‌ها و فروشگاه‌ها	
افراد با انجام برخی از فعالیت‌ها مانند نوشیدن، خوردن و ملاقات با دوستان صمیمی در انتظار عمومی راحت نیستند	پایین بودن کیفیت رستوران‌ها و کافه‌های موجود در خیابان و عدم وجود رستوران‌های متنوع مناسب برای هر قشر از جامعه	
کاهش زیبایی و جذابیت فضا در شب به دلیل عدم توجه به نورپردازی مناسب پیاده‌روها، فروشگاه‌ها، گیاهان و مناظر طبیعی	عدم توجه به طراحی جذاب و بهترین و تابلوی فروشگاه‌ها	
حضور افراد متکلی	طراحی غیر جذاب مبلمان‌های شهری. مانند نیمکت‌ها، تابلوه‌های شهری، مبلمان رستوران‌ها و کافه‌ها	الگوی ذهنی دوم

ادامه جدول ۵. مهمترین و کم‌اهمیت‌ترین گزاره‌ها نزد هریک از الگوهای ذهنی

گزاره‌های با کمترین میزان اهمیت	گزاره‌های با بیشترین میزان اهمیت	
عدم امکان دوچرخه سواری بانوان	کمبود فضاهای مناسب برای نشستن، استراحت، گفتگو، برقراری تعاملات اجتماعی و انجام فعالیت‌های انتخابی	گروه اول
پیاده محور بودن خیابان (بهتر است خیابان مجدداً به وضعیت سواره رو تبدیل شود ولی با کنترل میزان رفت و آمد خودروها)	عدم وجود ساختمان‌های اداری، دفاتر کار اشتراکی و تجاری مدرن جهت تقویت بعد تجاری خیابان مانند نمونه‌های خارجی خود مثل خیابان شانزه لیزه پاریس یا استقلال استانبول	
عدم وجود امکانات مناسب برای حمل بار خریداران	عدم توجه به طراحی جذاب ویرین و تابلوی فروشگاه‌ها	
عدم وجود ساختمان‌های مدرن با طراحی نمای جذاب و متفاوت	ایجاد حس محدودیت اجتماعی زیاد به دلیل کنترل بیش از اندازه فضا توسط برخی از نهادهای نظارتی نظیر گشت ارشاد	گروه دوم
عدم وجود کاربری‌های متنوع در خیابان. به طور مثال موزه، سالن تئاتر، فضاهای آموزشی و ...	پایین بودن فرهنگ عمومی جامعه در پذیرش بسیاری از فعالیت‌های انتخابی که اغلب در چنین خیابان‌هایی می‌تواند رخ بدهد	
از بین رفتن ظرفیت تجاری این خیابان و تبدیل شدن آن به فضای پیاده‌روی و گفتگو	عدم وجود گروه‌های تئاتر و موسیقی خیابانی یا حتی پخش موسیقی مناسب از کافه‌ها و فروشگاه‌ها	
از بین رفتن حس خاطره انگیزی خیابان با از بین رفتن درختان کهنسال آن	پایین بودن کیفیت اجناس فروشگاه‌های موجود در خیابان. مثلاً استفاده از برندهای معتبر پوشاک، لوازم آرایش، صنایع دستی و ...	

منبع: نویسندگان

در مجموع پس از شناسایی ۳۹ عامل محدودکننده سرزندگی پیاده‌راه چهارباغ، سه ذهنیت متفاوت کاربران این فضا نسبت به این موانع نیز شناسایی شدند که در ادامه به تحلیل هر یک از این الگوهای ذهنی پرداخته خواهد شد.

الگوی ذهنی اول:

بر اساس ذهنیت و دیدگاه مشترک این الگوی ذهنی، سرزندگی یک پیاده‌راه شهری بیشتر تحت تأثیر مسائل مدیریتی و برنامه‌ریزی پس از بهره‌برداری چنین پروژه‌هایی است. این دسته بر این باورند که تدارک رویدادهای فرهنگی - اجتماعی متناسب با سلیقه عموم مردم جذب مخاطب حداکثری را به همراه دارد و

ظرفیت‌های اجتماعی و فرهنگی چنین فضاها را برای سیاست‌گزاران آشکار خواهد ساخت. همچنین این افراد معتقدند که کیفیت خدماتی که در چنین پیاده‌راه‌هایی ارائه می‌شوند، می‌بایست تحت نظارت و کنترل باشد. کیفیت مطلوب خدمات زمینه حضور اقشار مختلف جامعه از طبقات اقتصادی و اجتماعی مختلف را فراهم می‌سازد که خود یکی از مولفه‌های اصلی سرزندگی و موفقیت چنین پروژه‌هایی است.

الگوی ذهنی دوم:

افرادی که الگوی ذهنی دوم را تشکیل می‌دادند، به نقش عوامل محیطی در سرزندگی خیابان چهارباغ عباسی، وزن بیشتری می‌دهند. این دسته معتقدند که طراحان مهمترین نقش را در سرزندگی یک فضای شهری ایفا می‌کنند. این افراد به نقش مهم عواملی نظیر طراحی جذاب بدنه خیابان، ساختمان‌های لوکس تجاری و اداری، مبلمان شهری مناسب، نورپردازی مناسب و ... در جذب مخاطب برای این فضای شهری، اشاره کرده‌اند. اگرچه این گروه نقش عوامل اجتماعی، فرهنگی و مدیریتی را نادیده نمی‌گیرند، لیکن معتقدند که طراحی مناسب یک فضای شهری زمینه‌ساز بروز رفتارها و فعالیت‌های متناسب با آن خواهد شد.

الگوی ذهنی سوم:

بر اساس دیدگاه مشترک این الگوی ذهنی، آنچه تضمین‌کننده موفقیت یک پیاده‌راه شهری یا همان سرزندگی این فضا است، فراهم ساختن بستر فرهنگی مناسب برای ایجاد چنین فضاهایی است. این گروه معتقدند اگرچه پیاده‌راه چهارباغ به لحاظ طراحی، برنامه‌ریزی و مدیریت مشکل چندانی ندارد، ولی به دلیل آماده نبودن ذهنیت عموم شهروندان اصفهانی برای پذیرش انواع فعالیت‌های خلاقانه‌ای که در چنین فضاهایی انجام می‌شود، فعلاً استقبال چندانی از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های این خیابان نشده است. آن‌ها بیشترین وزن را در شناسایی عوامل تهدیدکننده سرزندگی خیابان چهارباغ، به عوامل فرهنگی، ساختار سیاسی و هنجارهای رفتاری شهروندان می‌دهند.

نتیجه‌گیری

سرزندگی یکی از حلقه‌های تأمین‌کننده کیفیت مطلوب پیاده‌راه‌های شهری است. احداث و راه‌اندازی چنین پیاده‌راه‌های از سابقه چندانی در مدیریت شهری در ایران ندارد. بنابراین دور از انتظار نیست که تا

رسیدن به نقطه مطلوب و فهم کلیه عوامل کالبدی، کارکردی، اجتماعی و محیطی مؤثر در موفقیت چنین پروژه‌هایی، فاصله داشته باشیم. در این تحقیق سعی شد تا با ارزیابی پس از بهره‌برداری یکی از این پروژه‌ها (خیابان چهارباغ عباسی اصفهان) از منظر سرزندگی و از دید کاربران آن، به درک بهتر نسبت به نقاط ضعف آن‌ها، در جهت رفع چنین موانعی در نمونه‌های بعدی، رسیده‌شود.

در این تحقیق پس از بررسی ادبیات تحقیق و انجام ده مصاحبه نیمه ساختاریافته با کاربران این فضای شهری که به طور مداوم در چهارباغ عباسی حضور داشته‌اند و شناخت دقیقی از وضعیت آن داشتند، حدود ۳۹ عامل تهدیدکننده سرزندگی این فضا شناسایی گردید. در مقایسه عوامل شناسایی شده در این پژوهش با پژوهش‌های دیگر، می‌توان گفت که اغلب عوامل شناسایی شده مذکور در مطالعات پیشین شناسایی شده بودند. لیکن تعدادی از این عوامل در مطالعات داخلی و خارجی کمتر مورد توجه قرار گرفته بودند. شایان ذکر است، عواملی که در پژوهش توسط کاربران مورد تأکید بیشتری قرار گرفتند، عواملی هستند، متأثر از شرایط اجتماعی و فرهنگی کشور. برای مثال می‌توان به عوامل شماره ۱، ۲، ۳، ۱۴، ۱۹، ۲۰، ۲۹، ۳۷ و ۳۹ اشاره کرد. این عوامل اشاره به اهمیت توجه به سلیقه عموم مردم در انتخاب و نحوه برگزاری رویدادهای اجتماعی، رفع حس محدودیت اجتماعی ایجاد شده به دلیل کنترل بیش از اندازه فضا توسط برخی از نهادهای نظارتی نظیر گشت ارشاد، بالا بردن فرهنگ عمومی جامعه در پذیرش بسیاری از فعالیت‌های انتخابی که احتمال دارد در چنین فضاهایی رخ بدهد و اهمیت حضور افراد به شکل خانوادگی، اشاره دارند.

سپس برخلاف مرحله پیشین که از روش کیفی استفاده شده بود، از ابزار آماری تحلیل عاملی کیو به منظور شناسایی ذهنیت‌های مشابه بین مشارکت‌کنندگان پژوهش مورد استفاده قرار گرفت. بدین شکل همبستگی میان افراد مشخص گردید و افراد به جای متغیرها دسته‌بندی شدند. بررسی همبستگی میان افراد نشان داد که کاربران پیاده‌راه چهارباغ سه ذهنیت متفاوت نسبت به عواملی دارند که سرزندگی این خیابان را با چالش مواجه کرده است. ذهنیت اول که درصد بیشتری را نیز به خود اختصاص داده است، نقش فرایندهای مدیریتی را در سرزندگی این پیاده‌راه مهمتر می‌داند. گروه دوم معتقدند، بالاتر رفتن کیفیت کالبدی محیط می‌تواند سرزندگی چهارباغ را به دنبال داشته باشد. رویکرد سوم بر اهمیت بسترهای

فرهنگی چنین پروژه‌هایی تأکید دارند و معتقدند عدم سرزندگی چهارباغ به دلیل آماده نبودن زمینه‌های فرهنگی برای پذیرش چنین فضاهایی است.

از بین الگوهای به دست آمده، الگوی اول و سوم نزدیک به ۵۰ درصد واریانس کل تبیین شده را تشکیل می‌دهند. این دو الگو از نقاط مشترکی برخوردار هستند. عامل اصلی مشترک این دو گروه کم‌رنگ دیدن نقش عواملی است که قابلیت کنترل و تنظیم توسط طراحان شهری را دارد. اگرچه می‌توان این مساله را تا حدی به طراحی اولیه چهارباغ که از ابتدا به عنوان یک تفرجگاه تفریحی در نظر گرفته شده بوده، نسبت داد؛ اما می‌توان چنین استدلال کرد که اگرچه نقش طراحی کالبدی و عملکردی در موفقیت و کارکرد یک فضای شهری انکار نشدنی است، لیکن آنچه سرزندگی پروژه‌های پیاده راه‌سازی در ایران را بیشتر تحت تاثیر قرار می‌دهد، ضعف مطالعات فرهنگی، برنامه‌ریزی، مدیریت، تبلیغات و فرهنگ‌سازی در خصوص چنین پروژه‌هایی قبل از اقدام و پس از راه‌اندازی است.

منابع

- اخوان، آرمین؛ صالحی، اسماعیل؛ طغیانی، سیمین. (۱۳۹۷). «ارزیابی تأثیر عوامل محیطی کالبدی بر سرزندگی و کیفیت خیابان‌های شهری (مورد مطالعه: خیابان‌های نادر و انقلاب شهرسازی)». جغرافیا و پایداری محیط. ۲ (۲۷). ۱۵-۲۹.
- الکساندر، کریستوفر. (۱۳۸۱). معماری و راز جاودانگی. ترجمه مهرداد قیومی. تهران: دانشگاه شهیدبهشتی.
- اولثاریوس، آدام. (۱۳۷۹). سفرنامه آدام اولثاریوس (اصفهان خونین شیخ صفی). حسین کردبچه. تهران: هیرمند.
- اهری، زهرا. (۱۳۸۵). «خیابان چهارباغ اصفهان مفهومی نو از فضای شهری». گلستان هنر. ۵. ۴۸-۵۹.
- آلتمن، ا. (۱۳۸۲). محیط و رفتار اجتماعی. ترجمه علی نمازبان. تهران: مرکز چاپ و انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
- آروین، محمود؛ فرجی، امین؛ قانع، مهسا. (۱۳۹۷). «ارزیابی ابعاد سرزندگی در پیاده‌راه‌های شهری از دیدگاه شهروندان». در توسعه محلی. ۱۰ (۲). ۲۵۳-۲۷۶.
- بایرام‌زاده، نیما و دیگران (۱۳۹۷). «بررسی میزان سرزندگی پیاده راه شهری بعد از طراحی مجدد (نمونه موردی پیاده راه خیام در ارومیه)». در معماری شناسی. ۵ (۱). ۱۰-۲۲.
- بتلی، ا. (۱۳۹۰). محیط‌های پاسخده. ترجمه دکتر مصطفی بهزادفرد. چاپ دوم، تهران: مرکز انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.
- بهزادفر، مصطفی؛ اعتماد، گیتی. (۱۳۸۶). مبانی مفهومی و نظری مشارکت. تهران: جامعه مهندسان و مشاوران ایران.

- پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۸۶). راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران. چاپ سوم. تهران: انتشارات شهیدی.
- پامیر، سای. (۱۳۹۲). آفرینش مرکز شهری سرزنده. ترجمه مصطفی بهزاد و امیر شکیبامنش. چاپ سوم، تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران.
- پوراحمد، احمد و دیگران (۱۳۹۵). «تحلیل نقش پیاده راه‌های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعه‌ی موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور، تهران)». مجله پژوهش‌های جغرافیایی برنامه‌ریزی شهری. ۱۴. ۱۷۵-۱۹۵.
- پورجعفر، محمدرضا و دیگران. (۱۳۸۹). «ارائه انگاره‌های محیطی مؤثر بر شکل‌گیری فضاهای عمومی مشوق سالمندی موفق با تأکید بر ترجیحات سالمندان شهر شیراز». مجله سالمندی. ۱۵. ۲۲-۳۴.
- چپ‌من، دیوید. (۱۳۸۴). آفرینش محلات و مکان‌ها در محیط انسان ساخت. ترجمه شهرزاد فریادی و منوچهر طبیبیان. چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- حیبی، محسن. (۱۳۸۰). «مسیر پیاده گردشگری». نشریه هنرهای زیبا. ۹. ۴۳-۵۱.
- حیبی، کیومرث؛ نسترن، مهین؛ محمدی، مهرداد. (۱۳۹۵). «سنجش و ارزیابی سرزندگی فضاهای عمومی شهری و نقش آن در ارتقای کیفیت زندگی جوانان مورد شناسی: خیابان نظر شرقی اصفهان». مجله جغرافیا و آمایش شهری. ۱۹: ۱۶۱-۱۸۰.
- حقیقی بروجنی. سمیر؛ یزدانفر، سید عباس؛ بهزادفر، مصطفی. (۱۳۹۴). «احیای فضاهای شهری با استفاده از کافه‌های فضای باز (نمونه موردی خیابان چهارباغ اصفهان)». نشریه هنرهای زیبا (معماری و شهرسازی). ۲۰ (۳). ۳۱-۴۲.
- خستو، مریم و سعیدی رضوانی، نوید. (۱۳۸۹). «عوامل مؤثر بر سرزندگی شهری؛ خلق یک فضای سرزنده با تکیه بر مرکز خرید پیاده». نشریه هویت شهر. ۴ (۶). ۶۳-۷۴.
- خشگویان فرد، علیرضا. (۱۳۸۶). روش شناسی کیو، تهران: مرکز تحقیقات صدا و سیما جمهوری اسلامی.
- رحیمی، لیلیا؛ جعفری، فیروزه. (۱۳۹۶). «بررسی تطبیقی سرزندگی در فضاهای تجاری تاریخی مدرن شهر تبریز مطالعه موردی: بازار تاریخی و برج بلوار تبریز». فصلنامه علمی- پژوهشی برنامه‌ریزی فضایی (جغرافیایی). ۲۷. ۴۱-۵۶.
- رنجبر، احسان؛ رئیس اسماعیلی، فاطمه. (۱۳۸۹). «سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران». نشریه هنرهای زیبا (معماری و شهرسازی). ۴۲. ۸۳-۹۳.
- سعیدی، مهدی؛ خیرالدین، رضا؛ بهزادفر، مصطفی (۱۳۹۹) «تبیین عوامل مؤثر بر سرزندگی فضای عمومی». فصلنامه شهر پایدار. ۳ (۲). ۱۰۵-۱۲۳.
- شجاعی، درلارام؛ پرتویی، پروین. (۱۳۹۴). «عوامل مؤثر بر ایجاد و ارتقا اجتماع‌پذیری در فضای عمومی». مجله باغ نظر. ۱۲. ۹۳-۱۰۸.
- شولتز، دوان؛ شولتز، سیدنی آلن. (۱۳۸۳). نظریه‌های شخصیت. ترجمه: یحیی سید محمدی، تهران: موسسه نشر.

- شهرجردی، محمد؛ سجادزاده، حسن. (۱۳۹۵). بررسی و تحلیل رویکردهای فضای آموزشی و فرهنگی در طراحی معماری فرهنگسرای هنر جوان اراک. چهارمین کنفرانس بین المللی پژوهش‌های نوین عمران، معماری و شهرسازی. ۲۲. ۲۱۶-۲۳۳. طلوع دل، محمدصادق طاهر؛ السادات، سیده اشرف. (۱۳۹۶). مؤلفه‌های عامل ایجاد سرزندگی ساکنین فضاهای زیستی. شهر پایدار. ۵ (۱). ۴-۶.
- غفوریان، میترا؛ افشین مهر، وحید؛ قلانزاده، زهرا. (۱۳۹۶). «بازشناسی مؤلفه‌های پایداری اجتماعی مؤثر بر افزایش تعاملات اجتماعی در مجموعه‌های مسکونی». مجله هویت شهر. ۱۱ (۳۱). ۳۱-۴۴.
- فروتن، منوچهر؛ صنعتگر کاخکی، مریم؛ رضایی، محمد کاظم. (۱۳۹۲). «روش ارزیابی سرزندگی محیطی در مجتمع‌های تجاری و مراکز خرید». مجله پژوهش‌های شهری هفت حصار. ۲ (۶). ۷۶ تا ۶۵.
- فصیحی، حبیب الله؛ پریزادی، طاهر؛ کرمی، تاج الدین. (۱۳۹۸). «بررسی نقش پیاده راه‌ها در سرزندگی فضای عمومی مطالعه موردی: پیاده‌راه حرم شهر ری». فصلنامه شهر پایدار. ۲ (۴). ۱-۱۵.
- قربان‌پور، مریم و دیگران (۱۳۹۷). «ارزیابی مؤلفه‌های مؤثر بر سرزندگی در مسیرهای پیاده شهری (مطالعه موردی پیاده‌راه علم-الهدی شهر رشت)». در مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی. ۴۲. ۱۰۵-۱۲۳.
- قربانی‌نیا، آرزو. (۱۳۸۹). «بررسی الگوهای برنامه‌ریزی کارکردهای اجتماعی شبانه در فضاهای عمومی شهری مورد مطالعه: محور لاله‌زار». پایان‌نامه کارشناسی ارشد شهرسازی. دانشگاه تربیت مدرس. دانشگاه هنر و معماری.
- گلکار، کوروش. (۱۳۸۶). «مفهوم کیفیت سرزندگی در طراحی شهری». مجله صفا. ۱۶ (۴۴). ۲۴-۱۴.
- ناراد، س؛ لنارد. ح. (۱۳۸۹). طراحی فضای شهری و زندگی اجتماعی. ترجمه رضا مجتبی‌پور. تهران: معماری و طراحی شهری.
- لینچ، کوین. (۱۳۸۳). سیمای شهر. ترجمه منوچهر مزینی. چاپ یازدهم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- میهوت، محمدرضا؛ قدمگاهی، نرگس. (۱۳۹۲). «ارائه راهکارهایی جهت توسعه پایدار گردشگری شهری چنان‌با استفاده از مدل SWOT». همایش ملی معماری، شهرسازی و توسعه پایدار با محوریت از معماری بومی تا شهر پایدار، دیماه ۱۳۹۲.
- محمدپور زرندی، حسین و امینیان، ناصر. (۱۳۹۴). «ارزیابی قابلیت‌های بازآفرینی پیاده‌راه‌های گردشگری از منظر توسعه پایدار شهری». اقتصاد و مدیریت شهری. ۳ (۱۱). ۱-۲۱.
- محمدی، مهدی؛ احمدی، فهیمه؛ عباسی، بهنام. (۱۳۹۴). «خیابان‌های سرزنده: تأثیرات مشکلات عمومی در کیفیت و زیست پذیری خیابان‌های کوالالامپور». مجله باغ نظر. ۴۳. ۱۰۴-۱۱۴.
- مرتضوی، صبوخا. (۱۳۹۰). «بازشناسی پیاده راه‌ها به عنوان بستری برای گذراندن اوقات فراغت در شهر». ماهنامه منظر. ۱۲. ۲۸-۱۷.
- مسجدی، حسین؛ ابراهیمی، مژگان. (۱۳۸۲). شب‌ها، شورها و شعورها. بررسی اجمالی سیاست صفویه برای سرگرمی‌های فرهنگی (اوقات فراغت). مجموعه مقالات همایش اصفهان و صفویه. ۲. ۱-۱۴.

- مصلی نژاد، علی؛ موحد، خسرو؛ کشمیری، هادی. (۱۳۹۷). «ارزیابی تأثیر عناصر کالبدی معماری بر ارتقای سرزندگی شهروندان در معابر شهری (مورد مطالعاتی: خیابان عقیف آباد در شهر شیراز)». شهر پایدار. ۲۵. ۱۷۷-۱۸۸.
- نوریان، فرشاد؛ عبدالمهدی ثابت، محمد مهدی. (۱۳۸۷). «تبیین معیارها و شاخص‌های پایداری در محله مسکونی. نشریه شهرنگار». ۵۰. ۴۹-۶۳.
- نهادوندی، الهام؛ ضابطیان، الهام؛ پور احمد، احمد؛ خیرالدین، رضا. (۱۳۹۶). «سرزندگی فضاهای پشتیبان در مراکز نوین تجاری». مجله منظر. ۴۰. ۶۵-۷۶.
- نیک‌پور، عامر؛ یاراحمدی، منصوره. (۱۳۹۹). «بازشناسی مؤلفه‌های شکل‌دهنده سرزندگی خیابان به مثابه ارتقاء کیفیت زندگی اجتماعی در فضاهای شهری کوچک مطالعه موردی: خیابان شهید چمران شیراز. فصلنامه شهر پایدار». ۱. ۴۱-۵۴.
- هنرفر، لطف‌الله. (۱۳۵۶). «گوهر تابناک معماری دوران صفوی». مجله هنر و مردم. ۱۸۳. ۲-۱۲.
- یزدان پناه، لیلا. (۱۳۸۶). «موانع مشارکت اجتماعی شهروندان تهرانی». فصلنامه رفاه اجتماعی. ۲۶. ۱۰۵-۱۳۰.

- Aksoz, O. & BÂCdorin, P. (2012). The importance of urban tourism for hotel policies; the case of Eskisehir, geo journal of tourism and geo sites. 9 (1).1- 11.
- Brown, S.R., (1996), Q Methodology and Qualitative research, Qualitative Health Research, 6(4). 561-567.
- Brown, I., Delaney, R. (2005). The draft Master Plan for Walking Tracks and Associated Facilities. Epacris Environmental Consultants Pty Ltd.
- Belge, Z. E. (2012). Increasing walkability capacity of historic city centers: The case of Mersin. Liveable Cities: 25th International Building and Life Fair and Congress. 27 - 31
- Caramona, M, Tiesdell, Healtht. And Oke Taner (2003) . Public Places Urban Space. Architectural Press UK
- Jacobs, Jane (1993). the death and life of great American cities. New York: The Modern Library.
- Landry, Charles. (2000). Urban Vitality: A New source of Urban Competitiveness. Prince Claus fund journal. ARCHIS issue Urban Vitality/Urban Heroes. 12(1). 8-13.
- Lopes, M. N., & Camanho, A. S. (2013). Public green space use and consequences on urban vitality: An assessment of European cities. Social indicators research. 113(3). 751-767.
- Lynch, K. (1981). Good city form. Cambridge. MA: MIT press.
- Paul, A. & Sen, J. (2018). Livability assessment within a metropolis based on the impact of integrated urban geographicfactors (IUGFs) on clustering urban centers of Kolkata. Cities. 74.142-150.
- Montgomery, John. (1998). Making a city: urbanity, vitality and urban design. Journal of City. .10. 27-97.
- Sung, H., Lee, S. (2015). Residential built environment and walking activity: Empirical evidence of Jane Jacobs' urban vitality. Journal of Transportation Research, Part D. Vol: 41, pp: 318-329
- Xu, Xiaodong. & others. (2018). The Cause and evolution of urban street vitality under the time dimension: Nine cases of streets in Nanjing.
- Yassin, H. H. (2019). Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism. Alexandria Engineering Journal. 58(1). 251-259.