



سنجش میزان اثربخشی تغییرات حاصل از اقدامات مدیریت شهری در ارتقا کیفیت فضاهای پیرامون ایستگاههای مترو شهری (ایستگاه مترو صادقیه)

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۳/۳/۲۲ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۵/۳/۳۰

هما هدایت

دکتری شهرسازی، استادیار دانشکده هنر و معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد رودهن، تهران
hedayat@srbiau.ac.ir (مسئول مکاتبات)

مجتبی رفیعیان

دکتری شهرسازی، دانشیار دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس تهران rafiei_m@modares.ac.ir

چکیده

مقدمه و هدف پژوهش: فضای شهری، فضایی برای فعالیتهای انسانی می‌باشد. از جمله فضاهای شهری فضای پیرامون ایستگاههای حمل‌ونقل عمومی هستند. ایستگاههای مترو برخلاف پتانسیلهای فراوانی که از لحاظ وجود اقشار مختلف مردم دارند، عرصه تعاملات اجتماعی ضعیفی دارند. در این راستا بالا بردن کیفیت فضای پیرامون ایستگاههای مترو پتانسیل مناسبی برای افزایش ظرفیت اجتماع پذیری فضاهای مذکور است. دغدغه اصلی پژوهش ارزیابی موفقیت و عدم موفقیت مداخلات انجام شده توسط شهرداری در میزان ارتقا کیفیت فضای شهری پیرامون ایستگاه مترو است و اینکه آیا توانسته از یک کانون صرف تبادل سفر، به فضای شهری مطلوب ارتقا یابد.

روش پژوهش: روش مورد استفاده برای انجام این پژوهش روش پیمایشی است که از طریق مصاحبه و پرسشنامه انجام شده است جامعه آماری شامل کلیه افراد استفاده کننده و مراجعه کننده به مترو صادقیه است که با استفاده از جدول مورگان حجم نمونه معادل ۱۴۰ نفر محاسبه گردید. اطلاعات با استفاده از نرم افزار SPSS و با بهره گیری از آزمون پارامتریک تک نمونه ای صورت گرفت.

یافته‌ها: نتایج نشان داد در مواردی مانند عبور و مرور، امنیت، زیر ساخت پیاده، سرزندگی و دعوت کنندگی، میزان ماندن در فضا، میزان تردد عبور پیاده، پیاده روی دسته جمعی، روشنایی، میزان دستفروشی، وضعیت عمومی نظافت، وضعیت پیاده رو، استفاده از عناصر متناسب با اقلیم، اقدامات صورت گرفته اثرات موثری در جهت افزایش کیفیت محیط داشته ولی در مواردی مانند افزایش تنوع کاربری، بهبود وضعیت گذراندن اوقات فراغت، خوانایی و طراحی مبلمان مناسب شهری، تغییر محسوس از منظر مخاطبین احساس نشده و در مواردی نتیجه معکوس نیز در بر داشته است.

نتیجه گیری: توجه صرف به ابعاد کالبدی یا اقتصادی طرحهای شهری منجر شده است. بیشتر کارشناسان با نگاه صرفاً کمی و تکنیکی به مسایل شهرها از توجه به پیامدهای کیفی اقدامها غافل بوده‌اند. کیفیت محیط شهری در توجه توأم به جنبه‌های کیفی و کمی عناصر شهری و اجزای تشکیل دهنده آنها نهفته است و سنجش و ارزیابی کیفیت محیط نیز فقط در پی نظرسنجی و ارتباط با مردم (مخاطبین) یعنی کاربران محیط به دست می‌آید. هدف مقاله ارزیابی اقدامات مدیریت شهری در افزایش کیفیت فضای شهری از دیدگاه کاربران محیط است و همچنین ارائه چهارچوب در راستای ارتقا کیفیت محیط شهری از دیدگاه مخاطب محور است.

واژگان کلیدی: اقدامات مدیریت شهری، کیفیت محیط شهری، ایستگاه مترو صادقیه تهران

مقدمه

می‌آید. توجه به تفاوت بین ادراک‌های ساکنان و کارشناسان از فضاهای شهری، در این موضوع که چه عواملی در طراحی محیط شهری اهمیت دارد می‌تواند مهم و تاثیرگذار باشد. از سوی دیگر در نظرات کارشناسان خطاهایی وجود دارد که منجر به ناکارآمدی طرح‌های اجرا شده در جذب شهروندان برای استفاده از فضای شهری شده است. بنابراین توجه به دیدگاه شهروندان می‌تواند برای حل این مسئله مفید واقع شود. در این راستا کشف چگونگی درک فضای شهری از دیدگاه شهروندان، موضوعی ضروری در طراحی فضاهای شهری بنظر میرسد. بنابراین توجه به فضاهای شهری از بعد اجتماعی امری اساسی به شمار می‌آید چرا که فضاهای اجتماعی بایستی عرصه تعاملات اجتماعی باشند و به گونه‌ای زندگی را به ساختار فضایی شهر وارد کنند. به طور کلی اهداف کلان و خرد و سوالات در زیر اشاره شده است.

اهداف کلان:

ارزیابی اقدامات مدیریت شهری در افزایش کیفیت فضای شهری از دیدگاه کاربران محیط

اهداف خرد:

- شناسایی عوامل تاثیر گذار بر کیفیت فضای شهری
- شناسایی عوامل تاثیر گذار بر مدیریت شهری
- ارزیابی اقدامات شهرداری
- شناسایی عوامل تاثیر گذار بر محیط شهری از دیدگاه مردم

سوال:

- چه عواملی بر کیفیت فضای شهری تاثیر می‌گذارد؟
- مدیریت شهری در چه ابعادی بررسی می‌شود؟
- چگونه می‌توان اقدامات شهرداری را ارزیابی نمود؟
- اقدامات شهرداری از دیدگاه مردم چگونه ارزیابی می‌شود؟

اهمیت و هدف پژوهش

توجه صرف به ابعاد کالبدی یا اقتصادی طرح‌های شهری منجر شده است. بیشتر کارشناسان با نگاه صرفاً کمی و تکنیکی به مسایل شهرها از توجه به پیامدهای کیفی اقدامات غافل بوده‌اند. کیفیت محیط شهری در توجه توأم به جنبه‌های کیفی و کمی عناصر شهری و اجزای تشکیل دهنده آنها نهفته است و سنجش و ارزیابی کیفیت محیط نیز فقط در پی نظرسنجی و ارتباط با مردم (مخاطبین) یعنی کاربران محیط به دست

طراحی شهری باید تلاش کند قابلیت‌های محیطی را با نحوه نیازهای شهروندی منطبق کند. بیشتر کارشناسان با نگاه صرفاً کمی و تکنیکی به مسایل شهرها از توجه به پیامدهای کیفی اقدامات غافل بوده‌اند. در حالیکه مردم کمیت‌ها را کمتر درک کرده و جنبه‌های کیفی آن را می‌بینند، لذا کیفیت محیط شهری در توجه توأم به جنبه‌های کیفی و کمی عناصر شهری و اجزای تشکیل دهنده آنها نهفته است و سنجش و ارزیابی کیفیت محیط نیز فقط در پی نظرسنجی و ارتباط با مردم (مخاطبین) یعنی کاربران محیط به دست می‌آید. مسیرهای دسترسی به ایستگاههای مترو دارای پتانسیل فراوانی، به لحاظ وجود اقشار مختلف مردم در فضا هستند و طراحی مناسب این فضاها می‌تواند باعث تداوم هر چه بیشتر فعالیتها و افزایش ظرفیت اجتماع پذیری می‌گردد. ایستگاه مترو صادقیه از مهمترین ایستگاههای تهران است که از یک سو مبادی ریلی و ورودی شهر از غرب است و از سوی دیگر مبادی سفرهای ریلی درون شهری است. مقوله کیفیت محیط و میزان رضایتمندی کاربران از کیفیت فضاهای شهری به وجود آمده از اقدامات شهرداری و ارزیابی کیفیت توسط مخاطبان مورد بحث در مقاله حاضر می‌باشد. این مقاله در بخش اهمیت و هدف پژوهش، ادبیات پژوهش، پیشینه پژوهش، روش پژوهش، یافته‌های پژوهش، نتیجه گیری و پیشنهادات تنظیم شده است.

بیان مسئله

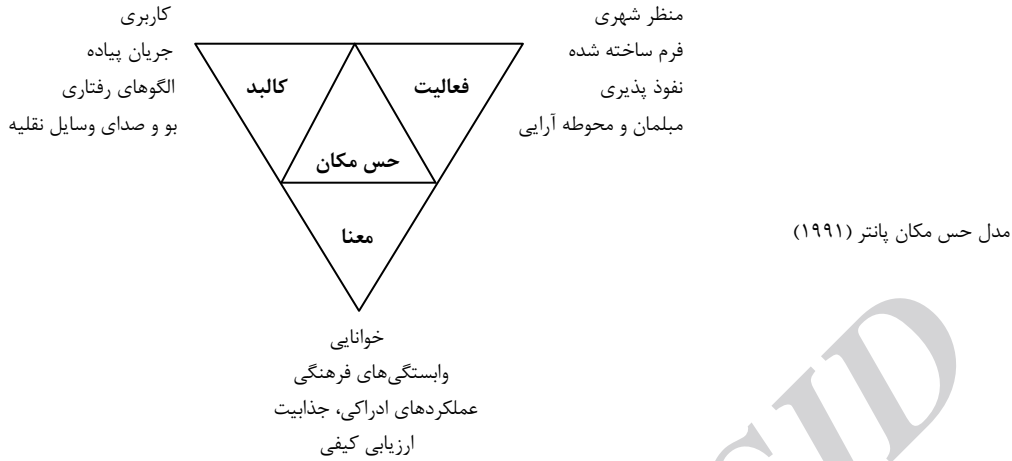
در پی رشد سریع شهرها، بخشی از فضاهای شهری به شدت افول پیدا کرده است، که لزوم مداخله در این گونه محیطها با هدف ارتقا کیفیت را اجتناب ناپذیر می‌کند، که بسیاری از این مداخلات، توجه صرف به ابعاد کالبدی یا اقتصادی طرحها منجر به نادیده گرفتن سایر ابعاد تاثیرگذار در کیفیت محیطهای شهری همچون ابعاد اجتماعی، فرهنگی، روان شناختی و غیره شده است. بیشتر کارشناسان با نگاه صرفاً کمی و تکنیکی به مسایل شهرها از توجه به پیامدهای کیفی اقدامات غافل بوده‌اند. در حالیکه مردم کمیت‌ها را کمتر درک کرده و جنبه‌های کیفی آن را می‌بینند، لذا کیفیت محیط شهری در توجه توأم به جنبه‌های کیفی و کمی عناصر شهری و اجزای تشکیل دهنده آنها نهفته است و سنجش و ارزیابی کیفیت محیط نیز فقط در پی نظرسنجی و ارتباط با مردم (مخاطبین) یعنی کاربران محیط به دست

می‌آید. هدف مقاله ارزیابی اقدامات مدیریت شهری در است و همچنین ارائه چهارچوب در راستای ارتقا کیفیت افزایش کیفیت فضای شهری از دیدگاه کاربران محیط محیط شهری از دیدگاه مخاطب محور است.

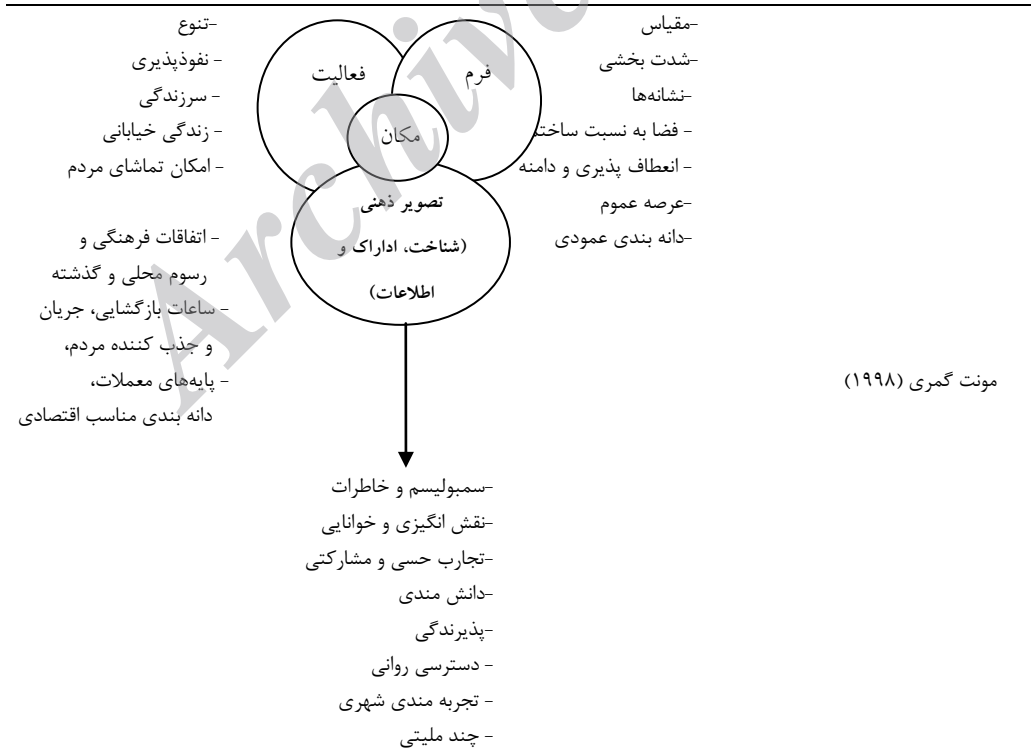
جدول شماره ۱: بررسی کیفیات طراحی شهری خوب از دیدگاه نظریه پردازان

نظریه پردازان	کیفیت‌های طراحی شهری
جین جیکوبز، مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکا (۱۹۶۱)	<ul style="list-style-type: none"> - محفوظ داشتن فعالیت‌های مناسب پیش از توجه به نظم بصری محیط - استفاده از کاربری‌های مختلط چه به لحاظ نوع استفاده و چه از نظر حضور ابنیه با س‌های مختلف در یک خیابان - توجه به عنصر خیابان - نفوذ پذیر بودن (قابل دسترس بودن) بافت که به مفهوم پیشنهاد استفاده از بلوک‌های کوچکتر شهری است.
کوبین لینچ شکل خوب شهر (۱۹۸۱)	<ul style="list-style-type: none"> - اختلاط اجتماعی و انعطاف پذیر بودن فضاها - سرزندگی: به معنی امکان بقای زیست‌شناختی و جامعه‌شناختی انسان در محیط شهری - معنی (حس): به مفهوم نقش انگیزی ذهنی و معنادار بودن مکان‌های شهری - سازگاری: به مفهوم انطباق فرم شهری با فعالیت‌های گوناگون و مدارهای رفتاری - دسترسی: به مفهوم سهولت نفوذ فیزیکی به بخش‌های مختلف بافت شهری - کنترل و نظارت: به مفهوم فراهم بودن امکان انتخاب و مداخله شهروندان در امور مرتبط با مدیریت و استفاده از عرصه همگانی شهر
یان بنتلی و همکارانش	<ul style="list-style-type: none"> - کارایی و عدالت - نفوذ پذیری - تنوع - خوانایی - انعطاف پذیری - سازگاری بصری - غنا - قابلیت شخصی سازی - کارایی - پاکیزگی - حمایت و پشتیبانی از طبیعت و حیات وحش (نگه داری از اکو سیستم ها)
آلن جیکوبز و داندل اپلیارد (۱۹۸۷)	<ul style="list-style-type: none"> - سرزندگی - هویت و کنترل - دسترسی به فرصت‌ها، تخیل و شادی - اصالت و معنا - زندگی اجتماعی و همگانی - خود انکابی شهری
مایکل ساوت ورت	<ul style="list-style-type: none"> - ساختار - خوانایی - فرم - حس مکان - هویت - دیده‌ها و مناظر - مقیاس انسانی یا پیاده
فرانسیس تیبالدز (۱۹۸۸-۱۹۹۰)	<ul style="list-style-type: none"> - مکان‌ها پیش از ساختمان‌ها در نظر گرفته شوند - از گذشته‌ها باید درس گرفت و به بافت‌های موجود احترام نهاد - از کاربری مختلط در شهرها استفاده شود. - مقیاس انسانی در طرح رعایت گردد. - آسایش پیاده‌ها تامین شود. - تمام گروه‌های جامعه در نظر گرفته شده و مورد مشورت قرار گیرند. - خوانایی محیط به عنوان یک هدف در نظر گرفته شود.

کیفیت‌های طراحی شهری	نظریه پردازان
<ul style="list-style-type: none"> - محیط‌ها به شکلی "انعطاف پذیر" و انطباق پذیر طراحی و پیش بینی گردند. - رشد و تغییرات محیط شهری به مثابه "فرآیند تدریجی" در نظر گرفته شود 	



کیفیت مولفه عملکردی کیفیت مولفه تجربی-زیباشناختی کیفیت مولفه زیست محیطی	مدل مکان پایدار (۱۹۹۷)
<ul style="list-style-type: none"> - همسازی با طبیعت - انرژی کارایی - پاکیزگی محیط 	<ul style="list-style-type: none"> - نفوذ پذیری و حرکت - خوانایی - اختلاط کاربری - شخصیت بصری - همه شمول بودن - حس زمان - انعطاف پذیری - غنای حسی - آسایش اقلیمی - رنگ تعلق - ایمنی و امنیت - آموزندگی - سرزندگی و سازگاری رفتاری



ماخذ: نگارنده

ادبیات پژوهش

در این مقاله سعی شده از مفاهیم کیفیت فضای شهری و نظریه پردازان در این حوزه آرایه شود سپس به رویکردها و به دست آوردن معیارها و شاخصها در این حوزه پرداخته شود. سپس به شناسایی محدوده پژوهش و شناسایی تغییرات قبل و بعد از تغییرات شهرداری پرداخته شود.

۱- کیفیت طراحی شهری^۱

کیفیت یکی از مفاهیم محوری دانش و حرفه طراحی شهری بوده و طبیعتاً از اهمیت نظری و عملی فراوانی برخوردار است. مقوله کیفیت محیط در طراحی شهری که به تعبیری هدف یا یکی از اهداف طراحی شهری محسوب می‌شود توجه بسیاری از نظریه پردازان را در دهه‌های اخیر به خود جلب کرده است. با مطرح شدن مبحث پایداری در تمام رشته‌های تخصصی و از جمله طراحی شهری، شناخت نظریات طراحان شهری آوانگارد به منظور شناسایی ارتباط میان این دو مبحث کلیدی در طراحی شهری ضروری به نظر می‌رسد.

۲- بررسی کیفیات طراحی شهری خوب از دیدگاه نظریه پردازان

مرور تئوریهای مختلف طراحی شهری، مشابهات و تفاوت‌های برداشت از کیفیت طراحی شهری و معیارهای کلیدی را که نظریه پردازان برای تامین یک طراحی شهری خوب ارائه کرده اند، آشکار می‌سازد. با توجه به اهمیت کیفیت فضاهای شهری در تسهیل و یا ممانعت از مراودات اجتماعی، جذابیت، سرزندگی و امنیت شهری، در این قسمت تعدادی از مهمترین نظریه‌های مطرح در این زمینه به ترتیب زمان انتشارشان به نحو مختصری مورد اشاره قرار می‌گیرند (گلکار-مولفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری، ۱۳۸۰، ۳۸-۵۰).

۳- کیفیت محیط

کیفیت محیط همانگونه که از عنوانش پیداست بر ویژگیها و خصوصیات محیط شهری دلالت دارد. "کیفیت محیط مفهومی است که در تئوریهای مختلف از جنبه‌های مختلف بررسی شده است و در واقع مفهومی چند بعدی است. بطوریکه صاحب نظران ادعا می‌کنند امکان تعریف این مفاهیم چند بعدی وجود ندارد. درست مانند یک پیاز: از بیرون ساده به نظر می‌آید، اما فریبنده است، چون لایه‌های بسیاری دارد. اگر بریده شود تازه پوست پیاز کنار می‌رود و صورت واقعی آشکار می‌شود.

اگر هر لایه به تنهایی تشریح شود، منظر کلی آن از یاد می‌رود. لایه‌ها شفافند، بطوریکه وقتی به کل پیاز می‌نگریم تنها سطح نمی‌بینیم، بلکه چیزهایی از درونش را نیز می‌بینیم. پورترس در سال ۱۹۷۱ عنوان می‌کند «کیفیت محیطی مضمونی پیچیده است که اداراکات، تفکرات و ارزشهای ذهنی را، که برای اشخاص و گروههای مختلف متغیر است، در بر می‌گیرد.» (Kamp et al, 2003: p 6-7). پس کیفیت محیط شهری مفهومی است که از عوامل و متغیرهای بسیاری تشکیل شده است و کیفیت آن مانند کیفیت هر شیئی دیگری از دو منبع یا عرصه سرچشمه می‌گیرد: ۱- عرصه ذهنی فرد، ۲- عرصه عینی شیئی که در اینجا "مکان" نامیده می‌شود. بنابراین تعریف کیفیت محیط وابسته به نوع نگاه و رویکردی است که افراد به مکان زندگی خود دارند.

محیط به هر آنچه در پیرامون وجود دارد و به صورت بالقوه با فرد در ارتباط قرار می‌گیرد، اطلاق می‌شود. از جمله تقسیم بندیهایی که در مورد محیط شده است، تقسیم بندی جان لنگ است، وی محیط را در زیر گروه محیط کالبدی، محیط اجتماعی، محیط روان‌شناختی و محیط رفتاری تقسیم بندی می‌کند. محیط کالبدی شامل مکانهای زمینی و جغرافیایی، محیط اجتماعی شامل نهادهای متشکل از افراد و گروهها، محیط روانشناختی شامل تصاویر ذهنی مردم و محیط رفتاری مجموعه عواملی است که فرد به آن واکنش نشان می‌دهد (khamushi, 2008). کیفیت مفهومی دو وجهی است. یعنی مفهومی است روشن و واضح، ولی در عین حال چند پهلو است. کیفیت در حالت عادی و به معنای کاملاً واضح برای وصف درجه کمال اشیا و پدیده‌ها به کار برده می‌شود. (Amin salehi, 2008). به طور خلاصه می‌توان گفت کیفیت به آن ویژگی مشخص یک چیز یا پدیده اطلاق می‌شود که تاثیر عاطفی و عقلانی خاصی بر انسان می‌گذارد. (پاکزاد). کیفیت محیط یک مفهوم چند بعدی است که با مفاهیمی همچون کیفیت زندگی، کیفیت مکان، ادراک و رضایت شهروندی و قابلیت زندگی اشتراکاتی دارند به طوری که در بسیاری موارد به عنوان معانی مشابه در نظر گرفته می‌شوند. (Malahat, 2007). کیفیت محیط به صورت یک مفهوم پیچیده شامل ترکیبی از ادراکهای ذهنی، ویژگیها و ارزشهایی است که در میان افراد، گروهها و جوامع متفاوت می‌باشد (porteous, 1971). لینچ یکی از علل پدیدآورنده رشته طراحی شهری را

and Neill 1978, lindsay 1978, whyte1980, liebermann1984, Banerjee and loukaitou, sederis 1993). به طور کلی دو رویکرد کلی کارشناس محور و مخاطب محور اساس طراحی و برنامه ریزی در یک محیط شهری می‌باشند. در دیدگاه کارشناس محور، نظرهای متخصصین اساس تمامی بررسی‌ها و تصمیم‌های مربوطه قرار می‌گیرد که این دیدگاه از ابعاد مختلفی مور نقد قرار گرفته است و معمولاً سه دلیل عمده جهت ناکارآمدی این روش مورد اشاره قرار می‌گیرد: ۱- هیچ کدام از این مطالعات منجر به شناسایی لیست جامعی از عوامل تاثیرگذار در محیط نشده است ۲- عدم اتفاق نظر متخصصان در تعداد و ماهیت ابعاد اساسی تاثیر گذار و گروه بندی این ابعاد با یکدیگر، به طوریکه حتی یک کارشناس در زمانهای متفاوت نظرهای مختلفی را عنوان کرده است. ۳- در حالت کلی کارشناسان و مردم غیر متخصص بر روی عوامل تعیین کننده تاثیرگذار بر محیط توافق لازم را ندارند و این عامل به عنوان مهمترین عامل مطرح شده است (carp et al, 1976, 243, van poll, 1997, xvi). در دیدگاه مخاطب محور سطوح متفاوت ادراک محیطی مخاطبین معیار سنجش قرار دارد و به عبارت دیگر در این رویکرد معیارها بر پایه درک مخاطبین عام از چگونگی فهمشان و انتظارشان از حوزه تعامل اجتماعی متقابل مبتنی است. (van poll, 1997: 14). از طرفی میزان تفاوت بین ادراک‌های ساکنان و کارشناسان از محیط مهم تلقی می‌گردد، زیرا ممکن است بر این که چه چیزی اندازه گیری شود بر روی نتایج اثر گذارد (Eyles, 1990, 13). در این مقاله رویکرد مخاطب محور به عنوان رویکرد انتخابی در زمینه سنجش محیط محدوده مورد مطالعه در نظر گرفته شده است. این رویکرد به دنبال فهم مفاهیم بدون ارجاع به سیستم‌های از قبل متصور شده می‌باشد و بر ادراک‌های کاربران محیط از کیفیت محیطشان و فرآیندهای تجربی در جهت جمع آوری موارد یا دسته بندی آنها به سمت ابعاد کلی تر و معیارها، متمرکز می‌شود (carp et al, 1976: 244).

ارتقاء کیفیت محیط زندگی انسانها نتیجه یک طراحی شهری خوب است. کیفیت در طراحی شهری ارتباط تنگاتنگی با مفهوم پایداری دارد. طراحی خوب می‌تواند ارزش اقتصادی به همراه داشته باشد. مکان‌هایی که خوب طراحی شده اند، فضاهایی هستند که مردم تمایل دارند در آن به زندگی، سپری کردن زمان و کار

ارتقاء کیفیت محیط کالبدی انسان و از آن طریق ارتقاء کیفیت زندگی میداند (گلکار، ۱۳۸۷). مرور تئوریهای مختلف طراحی شهری، مشابهات و تفاوت‌های برداشت از کیفیت طراحی شهری و معیارهای کلیدی را که نظریه پردازان برای تامین یک طراحی شهری خوب ارائه کرده اند، آشکار می‌سازد.

۴- رویکردها به کیفیت محیط

دهه‌های آخر قرن بیستم زمانی بود که مقوله کیفیت محیط مورد توجه نظریه پردازان و شهرسازان آوانگارد قرار گرفت. به گفته لینچ (۱۹۷۴) یکی از علل پدیدآورنده رشته طراحی شهری دغدغه‌های جوامع گوناگون در خصوص ارتقاء کیفیت زندگی انسان و نقشی که طراحی شهری می‌تواند از طریق «ارتقاء کیفیت محیط کالبدی همگانی» در آن داشته باشد، بوده است. (گلکار، ۱۳۷۸: ص ۷) لینچ حتی با فراتر گذاشته و بیان می‌دارد که «هدف اصلی طراحی شهری، ارتقاء کیفیت محیط کالبدی انسان و از آن طریق ارتقاء کیفیت زندگی است.» (گلکار، ۱۳۷۸: ص ۲۷). به طور کلی نگاه نظریه پردازان به کیفیت محیط منجر به شکل گیری مدل‌های متفاوتی شده است که می‌توان آنها در قالب سه رویکرد اصلی بیان نمود: رویکرد انسانی، رویکرد مکانی، رویکرد پایداری هر رویکرد از لحاظ زاویه دید نظریه پردازانش به انسان، محیط اطرافش و نقش طراحی شهری در این میان با دیگری متفاوت است.

بسیاری از تحقیقات انجام شده در مورد شهر در مقیاس بزرگ و مبتنی بر مشخصات فیزیکی محیط مصنوع و معیارهای زیباشناسی است. (zucker1959, 1961cullen, sitte1945, krier 1979) و مطالعات اجتماعی نادیده گرفته می‌شود (راپاپورت، ۱۹۹۹، ۲۵۴). برخی از بحثهای اجتماعی به این موضوع اشاره می‌کند که حضور مردم در فضای عمومی خیلی مهمتر از قابلیت‌های کالبدی محیط است. (Gibson1979, knowles and smith 1982, heft 1989, hester 1995, stokols1993). یک فضای سرزنده به عنوان فضایی با حضور تعدادی از مردم که در فعالیتهای پایدار و به خصوص اجتماعی دخیل هستند تعریف می‌شود که این فعالیتهای شامل فعالیتهای کوتاه مدت و بلند مدت است. (jacobs1961, Gehl1987). میزان فعالیتهای اجتماعی در فضای باز شهری به عنوان معیار رضایت مردم از محیط پیرامونشان است و تنها تعداد اندکی از مطالعات تجربی در زمینه رفتار اجتماعی مردم در فضای باز عمومی وجود دارد (Dornbush, joadar 1998).

بپردازند. چنین مکانهایی می‌توانند ارزش مالی و اقتصادی بیافرینند. البته باید ذکر کرد که ارزشهای طراحی شهری بسیار گسترده تر از فواید مالی آن است. مکانهایی که خوب طراحی می‌شوند بازه وسیعی از فواید اجتماعی و محیطی نیز ایجاد می‌کنند. (English Partnerships, 2000 (b) : p103) به منظور مشخص شدن تأثیر متقابل ارتقاء کیفیت و پایداری بر یکدیگر، لازم است نقش مکان‌های خوب و باکیفیت در هر یک از ابعاد پایداری تشریح شود.

مکانهای خوب طراحی شده فوایدی بیش از افزایش ارزش اقتصادی دارند؛ خلق مکانهای باکیفیتی که مردم خواهان زندگی و کار در آنها هستند؛ مکانهایی که دسترسی مناسبی به فضاهای باز، حمل و نقل عمومی، تسهیلات شهری و فرصتهای شغلی داشته باشند، موجب ایجاد احساس امنیت بیشتری در افرادی می‌شود که در اینگونه فضاها حضور پیدا می‌کنند. مطالعات صورت گرفته بر محلاتی که خوب طراحی شده اند، نشان می‌دهد که ارتقاء کیفیت در فضاهای شهری موجب افزایش تفاخر مدنی، ارتقاء همبستگی اجتماعی، کاهش ترس از جرائم و کاهش میزان جرائم می‌شود. (English Partnerships, 2000 (b) : p100-106) در نتیجه با بکارگیری طراحی شهری خوب و خلق مکانهای باکیفیت شهری بستر مناسبی جهت حضور همه اقشار جامعه در فضا و رعایت اصل تعادل و مساوات فراهم شده و در نتیجه اهداف و اصول پایداری اجتماعی در طراحی شهری دست یافتنی خواهد شد.

مکانهای خوب طراحی شده فوایدی بیش از افزایش ارزش اقتصادی دارند؛ خلق مکانهای باکیفیتی که مردم خواهان زندگی و کار در آنها هستند؛ مکانهایی که دسترسی مناسبی به فضاهای باز، حمل و نقل عمومی، تسهیلات شهری و فرصتهای شغلی داشته باشند، موجب ایجاد احساس امنیت بیشتری در افرادی می‌شود که در اینگونه فضاها حضور پیدا می‌کنند. مطالعات صورت گرفته بر محلاتی که خوب طراحی شده اند، نشان می‌دهد که ارتقاء کیفیت در فضاهای شهری موجب افزایش تفاخر مدنی، ارتقاء همبستگی اجتماعی، کاهش ترس از جرائم و کاهش میزان جرائم می‌شود. (English Partnerships, 2000 (b) : p100-106) در نتیجه با بکارگیری طراحی شهری خوب و خلق مکانهای باکیفیت شهری بستر مناسبی جهت حضور همه اقشار جامعه در فضا و رعایت اصل تعادل و مساوات فراهم شده و در نتیجه اهداف و اصول پایداری اجتماعی در طراحی شهری دست یافتنی خواهد شد.

پیشینه پژوهش

مروری بر پیشینه و ادبیات به تشخیص تعداد زیادی از خرد مقیاسها محیط مصنوع (عناصر ثابت، نیمه متحرک و قابل جابه جایی) و محیط رفتاری (فعاليتها، عملکرد، مدیریت) که برای کاربران فضاهای عمومی بسیار مهم هستند کمک می‌کند. این خرد مقیاسها و عوامل تاثیرگذار شامل ابعاد راحتی محیط از قبیل خرد اقلیمها، سایه، باد، دمای هوا (، cohén, bosselmann 1984, gehl 1987, arens and bosselmann 1989, whyte 1980, banerjee and loukaitou-sederis 1992, hass-klau 1999, zacharias 1999) ابعاد راحتی فیزیکی از قبیل فضای نشستن (joardar and neill 1978, lindsay 1978, share 1978, whyte 1980, hass-klau 1999) انواع مبلمان شهری و وسایل فیزیکی (preiser 1971, cooper-) gehl 1975, joardar and neill 1978, marcus

روش پژوهش

پس از مشخص شدن معیارهای سنجش محیطی اثرات ناشی از اقدامات، روش مورد استفاده مشخص گردید. بر این اساس روش پیمایش متکی بر مصاحبه و پرسشنامه انتخاب شد. واحد مشاهده و واحد تحلیل در این پژوهش فرد است. از منظر زمانی پژوهش از مطالعات طولی به حساب می‌آید، به دلیل اینکه داده‌های پژوهش طی دو مقطع زمانی مشخص گردآوری شده‌اند. این پژوهش از منظر هدف جزو پژوهشهای کاربردی است و از منظر تحلیل هم جنبه توصیفی و تحلیلی دارد. جامعه آماری این پژوهش کلیه افراد استفاده کننده و مراجعه کننده به مترو صادقیه در زمانهای مراجعه محقق جهت تکمیل پیمایش و دستیابی به پاسخهای مورد نظر بوده است. جهت تعیین حجم نمونه با توجه به اینکه جامعه آماری این تحقیق افراد مراجعه کننده و بهره بردار از مترو صادقیه می‌باشند، تعیین حجم نمونه این تحقیق به این صورت بود که با مراجعه محقق به سازمان بهره‌برداری از مترو شهر تهران، میانگین تعداد افراد استفاده کننده از مترو صادقیه به صورت روزانه اخذ شده و با توجه به این تعداد حجم نمونه ای معادل ۱۴۰ نفر برای این تحقیق در نظر گرفته شد. همچنین جهت رعایت تصادفی بودن انتخاب نمونه‌ها سعی بر آن شد که تکمیل پرسشنامه‌ها شامل افرادی شود که تجربه استفاده و حضور در فضای شهری پیرامون ایستگاه مترو صادقیه قبل و بعد از اقدامات شهرداری را داشته‌اند صورت گیرد و از این طریق شرط تصادفی بودن انتخاب نمونه‌ها رعایت شد. ابزار گردآوری اطلاعات به صورت پرسشنامه است، که شامل سوالات بسته با استفاده از طیف لیکرت می‌باشد. پرسشنامه مستقیماً توسط محقق در سه نوبت زمانی از طریق مصاحبه با مردم تکمیل شده است، تا از این طریق خطای ناشی از سوگیری پرسشگران و خطاهای دیگر از این نوع به حداقل برسد.

۱-شناخت و تحلیل محدوده محدوده مطالعاتی

ایستگاه مترو صادقیه در محدوده ۵ منطقه تهران و در جنوب غربی میدان صادقیه قرار گرفته است که مهمترین شبکه‌های دسترسی از پیرامون آن می‌گذرد. این شبکه‌ها عبارتند از: بزرگراه محمد علی جناح در شرق، آزادراه تهران-کرج در جنوب، بزرگراه ستاری در غرب و آیت ا. . کاشانی در شمال. به منظور ارتقا کیفیت ایستگاه مترو صادقیه به شعاع ۵۰۰-۷۰۰ متر (معادل ۱۰ دقیقه پیاده روی) در نظر گرفته شده است. مساحت

پیاده روی یکی از بهترین روشهای کشف کردن شهر است. 4: Sinclair, 1997)). همچنین پیاده روی این مزیت را دارد که فضاهای شهری را به لحاظ زیباشناختی و انتقادی بررسی کنیم. (Careri, 2004; Basset, 2002). امروزه در بیشترین شهرهای دنیا، خیابانهای فعال و جذاب با ویژگی‌های انسان ساخت از قبیل ساختمانها و پارکها و فعالیتهای جذاب از قبیل فستیوالها و جشنها متمایز می‌شوند (Nasar, 1994)). بنابراین امروزه ما یک فهم جامع از عوامل متنوعی که تصویر متمایز از یک شهر را تشکیل می‌دهند، داریم. (Jane Jacobs 1960; 1976 and Kevin Lynch 1961). منظر شهری دارای عناصر قابل محسوس و غیر قابل محسوس است. عناصر قابل محسوس تشکیل شده از مورفولوژی شهری و وقایع روزمره که با مفهوم خوانایی لینچ در سال ۱۹۶۰ نزدیک است. (Appleyard, 1979; Cosgrove and Daniels, 1988; Hull et al., 1994). و عناصر غیرقابل محسوس که بسیار ذهنی و وابسته به ذهن انسان است و شامل پس زمینه‌های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی است. (yeung and Savage, 1995).

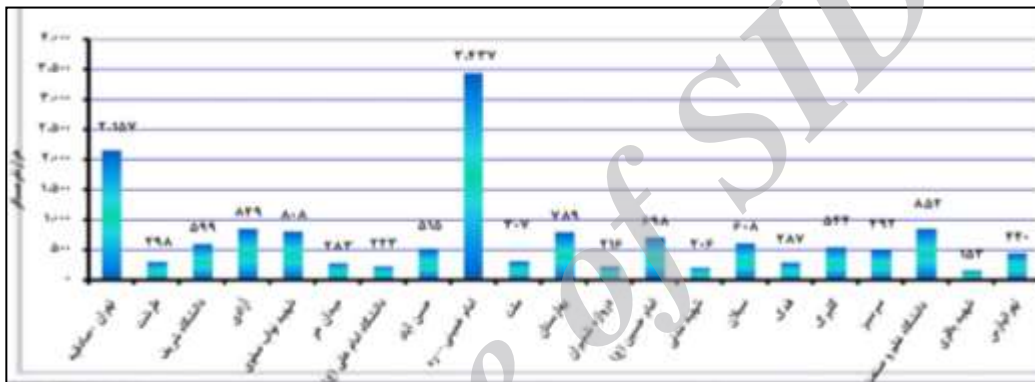
جدول شماره ۲: بررسی کیفیات طراحی شهری خوب از دیدگاه نظریه پردازان

کیفیت	نظریه پردازان
۱-ایمنی و امنیت	جکوبز، جک نسر، گلن، جیل
۲-کاهش وابستگی به اتو.	والتر هوک، جیل گرت، معینی،
۳-سرزندگی اجتماعی و	جک نسر، پاکزاد، معینی
۴-افزایش کیفیت فیزیکی	کالن، باست و کریر
۵-فروشگاهها و خرید	برامبیل و لونگو، وایت، بنرجی،
۶-کیفیت هنر عمومی	جک نسر، یان گل
۷-نفوذ پذیری و نظام به	جیل گرت، معینی، قریب
۸-کیفیت اقلیمی	هس کلوت، وایت، یان گل،
۹-تنوع و گوناگونی-	جکوبز، هس کلوت، مونت
۱۰-میلان فضای عمومی	هس کلوت، یان گل، وایت،
۱۱-عرض پیاده رو	وایت
۱۲-ایجاد فضاهای جمعی	جک نسر، برامبیل و لونگو،
۱۳-شخصی سازی	یان گل
۱۴-افزایش خوانایی با	جکوبز، حبیبی، لینچ
۱۵-دسترسی به	گلن، معینی
ایستگاه‌های عبور و مرور	
۱۶-میزان جرم و جنایت	جکوبز، جک نسر
۱۷-نظافت پیاده راه	معینی
۱۸-میزان روشنایی	معینی

ماخذ: نگارنده

که باید در جهت خوانایی و نشانه بودن آن تلاش کرد. در حال حاضر این مکان از اغتشاش بصری و ناخوانایی رنج می‌برد و با توجه به پرسش نامه‌های پر شده از مسافری برای کسی که اولین بار از مترو استفاده می‌کند پیدا کردن ورودی مترو به دلیل ناخوانایی آن کاملاً دشوار است. با توجه به مطالعات در حوزه راهبردی و تهیه جدولی که در زیر از طریق مطالعات میدانی به دست آمده است، به این نتیجه می‌رسیم که ورودی مترو صادقانه، پتانسیل جذب جمعیت بالایی دارد و اکنون امکانات قابل توجهی ندارد که به عنوان یک فضای جمعی با کارایی بالا به شما آید که می‌توان با تقویت آن این امکان را به وجود آورد.

محدوده مورد مطالعه حدود ۳/۱۴۴ هکتار است که ۲/۷۳ درصد مساحت منطقه ۵ شهر تهران را شامل می‌گردد. در محدوده مورد مطالعه بر مبنای نوع کاربری زمین و اهمیت در شعاع عملکرد واحدهای خدماتی نسبت به طبقه بندی نوع کاربری‌ها اقدام شده است. کاربری غالب محدوده مورد مطالعه کاربری مسکونی است و کاربری فضای سبز در کل محدوده پراکنده شده است. قسمت شمالی محدوده مورد مطالعه که لبه جنوبی بلوار فردوس است به کاربری تجاری و مختلط تجاری-مسکونی اختصاص دارد. ایستگاه مترو صادقانه با توجه به اینکه در سطح منطقه و شهر از اهمیت زیادی برخوردار است به عنوان یک نقطه کانونی به شمار می‌رود



نمودار شماره ۱: تعداد سفر انجام شده از طریق ایستگاه های خط ۲ در اسفندماه ۸۸
 ماخذ: شرکت بهره برداری راه آهن شهری تهران

۲- تحلیل داده ها

پس از تحلیل پرسشنامه‌ها، نتایج آمار توصیفی قبل و بعد از تغییرات در دو جدول زیر ارائه شده است.

جدول ۳: آمار توصیفی نظر مردم در خصوص وضعیت پیش از اقدامات شهرداری در مورد متغیرهای کیفیت محیط

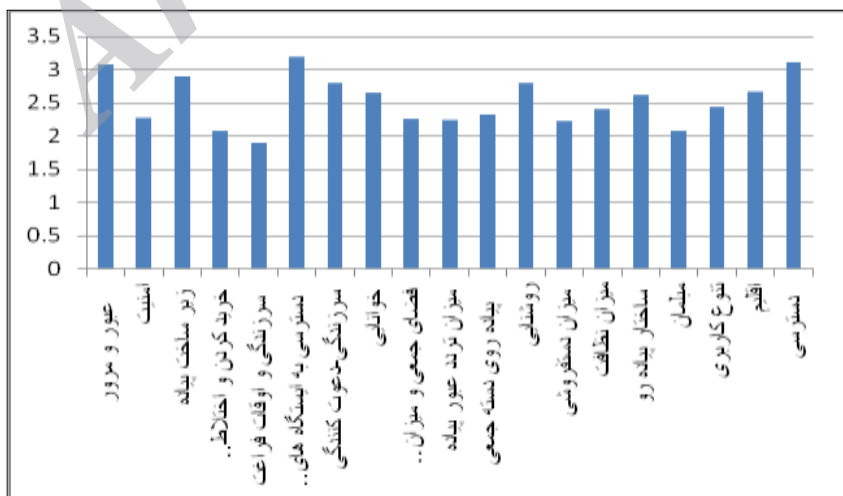
نظر مردم در خصوص وضعیت پیش از اقدامات شهرداری در مورد متغیرهای کیفیت محیط	میانگین	بیشینه (max)	کمینه (min)	چولگی	انحراف معیار
۱. عبور و مرور	۳،۰۷	۵،۰	۱،۰	-۰،۲	۱،۳۶
۲. امنیت	۲،۲۷	۵،۰	۱،۰	۰،۵۹	۱،۱۲
۳. زیر ساخت پیاده	۲،۹۰	۵،۰	۱،۰	۰،۰۶	۱،۰۲
۴. خرید کردن و اختلاط کاربری	۲،۰۸	۵،۰	۱،۰	۰،۷۹	۱،۱۵
۵. سرزندگی و اوقات فراغت	۱،۸۹	۵،۰	۱،۰	۰،۹۶	۱،۰۳
۶. دسترسی به ایستگاه‌های عبور و مرور	۳،۱۹	۵،۰	۱،۰	-۰،۳۹	۱،۲۹
۷. سرزندگی-دعوت کنندگی	۲،۷۹	۵،۰	۱،۰	-۰،۰۸	۰،۹۸
۸. خوانایی	۲،۶۵	۵،۰	۱،۰	-۰،۵۰	۰،۹۶
۹. فضای جمعی و میزان ماندن در فضا	۲،۲۵	۵،۰	۱،۰	۰،۱۹	۱،۲۷
۱۰. میزان تردد عبور پیاده	۲،۲۴	۵،۰	۱،۰	۰،۷۰	۱،۱۷
۱۱. پیاده روی دسته جمعی	۲،۳۲	۵،۰	۱،۰	۰،۱۹	۱،۲۷
۱۲. روشنایی	۲،۸۰	۵،۰	۱،۰	۰،۲۳	۱،۰۳
۱۳. میزان دستفروشی	۲،۲۲	۵،۰	۱،۰	۰،۶۹	۱،۱۷
۱۴. میزان نظافت	۲،۴۱	۵،۰	۱،۰	۰،۱۹	۱،۰۲

انحراف معیار	چولگی	کمینه (min)	بیشینه (max)	میانگین	نظر مردم در خصوص وضعیت پیش از اقدامات شهرداری در مورد متغیرهای کیفیت محیط
۰.۹۳	۰.۱۵	۱.۰	۵.۰	۲.۶۲	۱۵. ساختار پیاده رو
۰.۵۱	۰.۱۹	۱.۵	۴.۷۵	۲.۰۷	۱۶. مبلمان
۰.۸۲	-۰.۴۵	۱.۰	۵.۰	۲.۴۴	۱۷. تنوع کاربری
۰.۷۳	۰.۱۱	۱.۰	۴.۵	۲.۶۶	۱۸. اقلیم
۰.۶۹	-۰.۱۱	۱.۰	۴.۵	۳.۱۱	۱۹. دسترسی

ماخذ: نگارنده

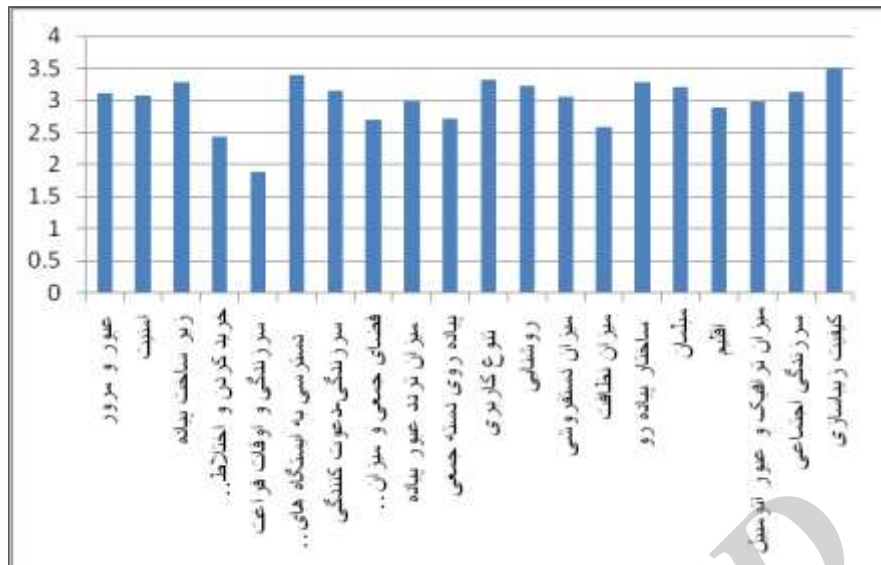
جدول ۴: آمار توصیفی نظر مردم در خصوص وضعیت پس از اقدامات شهرداری در مورد متغیرهای کیفیت محیط

انحراف معیار	چولگی	کمینه (min)	بیشینه (max)	میانگین	نظر مردم در خصوص وضعیت پس از اقدامات شهرداری در مورد متغیرهای کیفیت محیط
۱.۳۳	-۰.۲	۱.۰	۵.۰	۳.۱۲	۱. عبور و مرور
۰.۹۱	-۰.۴۳	۱.۰	۵.۰	۳.۰۷	۲. امنیت
۰.۹۷	-۰.۵۹	۱.۰	۵.۰	۳.۲۸	۳. زیر ساخت پیاده
۰.۸۰	۰.۴۲	۱.۰	۵.۰	۲.۴۴	۴. خرید کردن و اختلاط کاربری کل
۰.۹۸	۱.۲۱	۱.۰	۵.۰	۱.۸۹	۵. سرزندگی و اوقات فراغت
۰.۸۹	-۰.۱۴	۱.۰	۵.۰	۳.۴۰	۶. دسترسی به ایستگاه‌های عبور و مرور و خوانایی
۱.۰۱	-۰.۰	۱.۰	۵.۰	۳.۱۵	۷. سرزندگی-دعوت کنندگی
۰.۸۵	۰.۰۰	۱.۰	۵.۰	۲.۶۹	۸. فضای جمعی و میزان ماندن در فضا
۱.۰۲	-۰.۱۳	۱.۰	۵.۰	۳.۰۰	۹. میزان تردد عبور پیاده
۱.۰۸	۰.۳۹	۱.۰	۵.۰	۲.۷۱	۱۰. پیاده روی دسته جمعی
۰.۸۰	۰.۴۲	۱.۰	۵.۰	۳.۳۳	۱۱. تنوع کاربری
۰.۹۲	-۰.۱۵	۱.۰	۵.۰	۳.۲۳	۱۲. روشنایی
۱.۱۷	-۲۶.	۱.۰	۵.۰	۳.۰۶	۱۳. میزان دستفروشی
۰.۹۴	۰.۰۶	۱.۰	۵.۰	۲.۵۹	۱۴. میزان نظافت
۰.۹۷	-۰.۵۹	۱.۰	۵.۰	۳.۲۸	۱۵. ساختار پیاده رو
۱.۱۴	۰.۸۴	۱.۰	۵.۰	۳.۲	۱۶. مبلمان
۰.۹۰	-۰.۲۴	۱.۰	۵.۰	۲.۸۸	۱۷. اقلیم
۰.۷۴	-۰.۵۱	۱.۰	۴.۵	۲.۹۹	۱۸. میزان ترافیک و عبور اتومبیل
۰.۹۷	۰.۰۸	۱.۰	۵.۰	۳.۱۴	۱۹. سرزندگی اجتماعی
۰.۹۰	-۰.۳۵	۱.۰	۵.۰	۳.۵۰	۲۰. کیفیت زیباسازی



نمودار ۲: آمار توصیفی نظر مردم در خصوص وضعیت پیش از اقدامات شهرداری در مورد متغیرهای کیفیت محیط

ماخذ: نگارنده



نمودار ۳: آمار توصیفی نظر مردم در خصوص وضعیت پس از اقدامات شهرداری در مورد متغیرهای کیفیت محیط
ماخذ: نگارنده

جدول شماره ۵: آمار استنباطی کل متغیرها

متغیرهای کیفیت محیط	sig	میان student
۱. عبور و مرور	۰.۰۷	-۰.۳
۲. امنیت	۰.۰۰	-۶.۴۷
۳. زیر ساخت پیاده	۰.۰۰۲	-۳.۱۲
۴. خرید کردن و اختلاط کاربری	۰.۰۰	۲.۱۵
۵. سرزندگی و اوقات فراغت	۱.۰۰	۰.۰۰
۶. دسترسی به ایستگاه‌های عبور و مرور و خوانایی	۰.۰۰	۴.۱
۷. سرزندگی-دعوت کنندگی	۰.۰۰۳	-۳.۰۰
۸. فضای جمعی و میزان ماندن در فضا	۰.۰۰	-۳.۹۶
۹. میزان تردد عبور پیاده	۰.۴۲	-۰.۷۹
۱۰. پیاده روی دسته جمعی	۰.۵	-۰.۶
۱۱. روشنایی	۰.۰۰	-۳.۶
۱۲. میزان دستفروشی	۰.۰۰	-۶.۰
۱۳. میزان نظافت	۰.۰۰	-۷.۶
۱۴. ساختار پیاده رو	۰.۰۰	-۵.۷۰
۱۵. میلان	۰.۰۰	۲.۲
۱۶. آسایش اقلیم	۰.۰۲	۲.۳

ماخذ: نگارنده

در بررسی اطلاعات توصیفی در خصوص نظر کاربران در مورد تغییر کیفیت محیط قبل و بعد از اقدامات شهرداری نتایجی به دست آمده نشان دهنده این است که نظر مردم در مورد عوامل تاثیرگذار بر کیفیت محیط قبل از اقدامات شهرداری مانند عبور و مرور، دسترسی به ایستگاه‌ها با میانگین بالاتر از ۳ مثبت ارزیابی شده است و عواملی چون عبور و مرور، امنیت، زیرساخت پیاده رو، دسترسی به ایستگاه‌ها، سرزندگی و دعوت کنندگی، روشنایی، میزان دستفروشی، ساختار پیاده رو، سرزندگی اجتماعی، کیفیت زیباسازی، میزان تردد عبور پیاده و میزان ترافیک، میزان نظافت، میلان، فضای جمعی و میزان ماندن در فضا و آسایش اقلیمی با میانگین بالاتر از عدد ۳، پس از اقدامات شهرداری بهبود یافته و مثبت ارزیابی شده است. از مقایسه این عوامل به این نتیجه می‌رسیم که عواملی چون عبور و مرور و دسترسی به ایستگاه در تغییرات قبل و بعد از اقدامات شهرداری مثبت ارزیابی شده و تغییر محسوس پس از تغییرات نداشته است. پس از آنالیز اطلاعات در نرم افزار Spss، با استفاده از آزمون پارامتریک تک نمونه‌ای، نتایج زیر حاصل می‌آید.

با توجه به نتایج به دست آمده از کل متغیرها با توجه به آزمون پارامتریک تک نمونه‌ای به این نتایج رسیدیم که متغیر امنیت دارای با sig معادل ۰/۰۰۰ سطح معناداری قابل قبولی دارد و نشانگر اینست که فرضیه صفر رد می‌شود و فرضیه خلاف که بر وجود رابطه میان اقدامات قبل و بعد از شهرداری است ثابت می‌شود که با شدت ۰،۳ به مقدار کمی به عنوان یکی از عوامل کیفیت محیط بهبود پیدا کرده است. زیر ساخت

جدول شماره ۶: آمار توصیفی میزان رضایت

بشینه (max)	کمینه (min)	چولگی	انحراف میانگین	متغیرها
۴,۳۳	۱,۶۶	-۰,۰۹	۰,۴۶	قبل
۳۳,۰	۱,۸۲	۱۱,۳۴	۲,۵۶	بعد

جدول شماره ۷: آمار استنباطی میزان رضایت

رضایت کل	sig	t-student	میانگین	میزان رضایت
به طور کل			۲/۹۷	میزان رضایت
میزان رضایت	۰/۰۹	۱/۳۱		قبل
بعد از تغییرات مثبت است			۳/۲۶	میزان رضایت بعد

ماخذ: نگارنده

یافته‌های پژوهش

این پژوهش نشان داد که پروژه‌های شهری می‌توانند آثار متفاوتی را در زمینه ایجاد کیفیت در محیط‌های شهری در برداشته باشند. به دلیل اهمیت کارکردهای تخصصی در ایجاد پروژه‌های شهری، مسائل عمومی و موثر آن بر کیفیت شهری معمولاً مغفول می‌ماند. ایستگاه‌های مترو از جمله مراکز مهم حمل و نقل شهری هستند که در چارچوب سیستم یکپارچه حمل و نقل واجد ارزش کارکردی بالایی هستند لیکن این اهمیت به محیط‌های پیرامونی آن‌ها کشیده نمی‌شود و یا کمتر مورد توجه متخصصین امر می‌باشد.

در این میان توجه به تفاوت بین ادراک‌های استفاده کنندگان و کارشناسان از فضاهای شهری، در این موضوع که چه عواملی در کیفیت محیط شهری اهمیت دارد می‌تواند مهم و تاثیرگذار باشد. در بسیاری از موارد در نظرات کارشناسان خطاهایی وجود دارد که منجر به ناکارآمدی طرح‌های اجرا شده در جذب مخاطبان برای استفاده از فضای عمومی شهری می‌شود ولذا توجه به دیدگاه مستقیم مخاطبان می‌تواند برای حل این مسئله مفید واقع شود. در این پژوهش به ارزیابی موفقیت و عدم موفقیت مداخلات انجام شده توسط شهرداری در میزان ارتقا کیفیت فضای شهری پیرامون ایستگاه مترو پرداخته شد. با توجه به نتایج به دست آمده از کل مولفه‌ها به این نتیجه رسیده شد که مولفه‌های عبور و مرور، امنیت، زیر ساخت پیاده، سرزندگی و دعوت کنندگی، میزان ماندن در فضا، میزان تردد عبور و مرور پیاده و توجه به پیاده روهای جمعی، روشنایی، ساماندهی دستفروش‌ها و کیفیت نظافت بعد از اقدامات شهرداری بهبود یافته اند و این امر در برخورد مخاطبان و اخذ نظرات آن‌ها کاملاً مشهود می‌باشد و در مقابل

پیاده با sig معادل ۰/۰۰۲ سطح معناداری قابل قبولی دارد و فرضیه خلاف که بر وجود رابطه میان اقدامات قبل و بعد از شهرداری است ثابت می‌شود که با شدت ۶,۴۷ به مقدار قابل ملاحظه ای بهبود پیدا کرده است. دسترسی به ایستگاه‌های عبور و مرور و خوانایی با sig معادل ۰/۰۰۰ سطح معناداری قابل قبولی دارد و فرضیه خلاف که بر وجود رابطه میان اقدامات قبل و بعد از شهرداری است ثابت می‌شود که با شدت ۴,۱ به مقدار قابل ملاحظه ای بهبود پیدا کرده است. سرزندگی-دعوت کنندگی با sig معادل ۰/۰۰۳۲ سطح معناداری قابل قبولی دارد و فرضیه خلاف که بر وجود رابطه میان اقدامات قبل و بعد از شهرداری است ثابت می‌شود که با شدت ۰/۰۰۰ به مقدار قابل ملاحظه ای بهبود پیدا کرده است. فضای جمعی و میزان ماندن در فضا با sig معادل ۰/۰۰۰ سطح معناداری قابل قبولی دارد و فرضیه خلاف که بر وجود رابطه میان اقدامات قبل و بعد از شهرداری است ثابت می‌شود که با شدت ۳/۹۶ به مقدار قابل ملاحظه ای بهبود پیدا کرده است. روشنایی با sig معادل ۰/۰۰۰ سطح معناداری قابل قبولی دارد و فرضیه خلاف ثابت می‌شود و با شدت ۳,۶ به مقدار قابل ملاحظه ای بهبود پیدا کرده است. میزان دستفروشی با sig معادل ۰/۰۰۰ سطح معناداری قابل قبولی دارد و با شدت ۶ به مقدار قابل ملاحظه ای بهبود پیدا کرده است. میزان نظافت و ساختار پیاده رو هر دو با sig معادل ۰/۰۰۰ سطح معناداری قابل قبولی دارد و به ترتیب با شدت ۷,۶ و ۵,۷ به مقدار قابل ملاحظه ای بهبود پیدا کرده اند. و عواملی چون سرزندگی و اوقات فراغت، پیاده روی دسته جمعی با sig به ترتیب ۱,۰۰ و ۰,۵ معنادار نیستند، به این معنا که فرضیه صفر تایید می‌شود و فرضیه خلاف رد می‌شود که مبنی بر این است که رابطه معناداری میان این دو عامل در اقدامات قبل و بعد وجود ندارد. اختلاط کاربری، مبلمان و آسایش اقلیم با sig معادل ۰,۰ و ۰,۰۲ سطح معناداری قابل قبولی دارد و فرضیه خلاف ثابت می‌شود که دارای ارتباط معناداری میان قبل و بعد از اقدامات شهرداری است ولی این ۳ عامل به ترتیب با میزان ۲,۱۵ و ۲,۲ و ۲,۳ نسبت به عوامل قبل از اقدامات کاهش یافته اند و افت پیدا کرده اند. در نهایت با ارزیابی کلی نظرات کاربران در مورد رضایت کلی از اقدامات شهرداری، میانگین رضایت بعد از اقدامات شهرداری ۳,۲۶ که با میزان اختلاف ۰,۲۹ نسبت به قبل مثبت ارزیابی شده است که در جداول زیر ارائه شده است.

فصلنامه تحلیلی پژوهش معماری و شهرسازی، سال نهم، شماره ۳۱.

-حبیبی، سید محسن. ۱۳۸۶. مسیر پیاده گردشگری.

نشریه شماره ۹، هنرهای زیبا، ص ۴۳-۵۲.

-معینی، محمد مهدی. ۱۳۸۵. افزایش قابلیت

پیاده‌مداری گامی به سوی شهری انسانی‌تر. هنرهای

زیبا، شماره ۲۷، ص ۱۶

Fyfe, N, R. 1998. image of the street. london-routledge publication

Arth, michael E. (2010). Democracy and the common weath: Breaking the strangle hold of the special interests golden apple media, pp. 120-139, 363-386

Grant, J. (2006) Planning the Good Community: New Urbanism in Theory and Practice. London: Routledge

Cowan, Robert, The Dictionary of urbanism, streetwise press Ltd, London, 2005

Appleyard, D. 1981. Livable streets. Berkeley: Univ. of California. Press.

Arens, E., and P. Bosselmann. 1989. Wind, sun and temperature—predicting the thermal comfort of people in outdoor spaces. Building and Environment 24: 315–20.

Bacon, E. 1967. Design of cities. New York: Viking.

Banerjee, T. 2001. The future of public space—Beyond invented, streets and reinvented places. Journal of the American Planning, Association 67: 9–24.

Carmona, M., T. Heath, T. Oc, and S. Tiesdell. 2003. Public places—Urban spaces: The dimensions of urban design. Oxford, UK: Architectural Press.

Gehl, J. 1987. Life between buildings. New York: Van Nostrand Reinhold. 1989. 6: 9–17.

Hass-Klau, C., G. Crampton, C. Dowland, and I. Nold. 1999. Streets as living space: Helping public spaces play their proper role. London: ETP/Landor.

Jacobs, J. 1961. The death and life of great American cities. New York: Vintage Books.

Krier, L. 1992. Leon Krier: Architecture and urban design, 1967–1992. New York: St. Martin's. Krier, R. 1979. Urban space. New York: Rizzoli.

Montgomery, J. 1998. Making a city: Urbanity, vitality and urban design. Journal of Urban Design 3: 93–116.

Rapoport, A. (1990) History and Precedent in Environmental Design (New York: Plenum Press).

مولفه‌هایی چون تنوع کاربری، گذراندن اوقات فراغت، خوانایی و مبلمان شهری پیرامون دچار تغییر محسوسی نشده و در برخی موارد نتیجه معکوسی نیز از نگاه مخاطبان، بعد از اقدامات صورت گرفته توسط شهرداری نیز داشته‌اند. به عنوان مثال در مورد کیفیت مبلمان شهری و مولفه سازگاری با شرایط اقلیمی این مورد لحاظ نشده و مبلمان جایی قرار گرفته که استفاده‌ای برای شهروندان ندارد. داده‌های کمی ارائه شده نیز بیانگر رضایت عمومی مخاطبان از اقدامات شهرداری به طور بود.

نتیجه گیری و پیشنهادات

به عنوان خروجی نهایی، نتایج حاصل از این مقاله موکد این موضوع بود که به دلیل اهمیت بالای کارکرد ایستگاه مترو و به تبع آن آماده سازی فضای پیرامون آن توسط شهرداری، برخی از الزامات محدوده پیرامونی ایستگاه که مورد توجه بیشتر استفاده کنندگان قرار داشته است با سرعت بیشتری مورد توجه قرار گرفته و پاسخ به نیازهای عملکردی و فیزیولوژیک مانند امنیت، زیرساخت پیاده، روشنایی، میزان نظافت و وضعیت کلی پیاده روها در ایجاد سرزندگی و دعوت کنندگی و هم چنین میزان ماندگاری در فضای شهری، میزان تردد عبور پیاده و در نهایت رضایت عمومی کم‌ترتاثیرگذار بوده است. می‌توان نتیجه گرفت که مسولین شهری عواملی که فیزیکی هستند مانند مبلمان و نقاشی‌های دیواری و . . در اولویت قرار میدهند و عواملی که باعث ماندن طولانی مدت مردم در فضا میشوند را لحاظ نمیکنند و در این قسمت ضرورت توجه به ادراک مردم از فضای شهری قبل از اقدامات اساسی احساس می‌شود.

منابع و ماخذ

سرعت سی - دکتر جهان‌شاه پاکزاد - ۱۳۸۴ - انتشارات نشر دانشگاهی - چاپ اول

بررسی پیاده راهها، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران، ۱۳۹۰

واتسون، ۱۳۹۰ دونالد و پلاتوس، آلن وشیلی، رابرت جی. ۱۳۸۹. مجموعه کامل استانداردهای طراحی شهری. ترجمه کیانوش داگرحققی، مرکز مطالعات معماری و شهرسازی ایران.

پورسرتیپ، فریناز. ۱۳۸۹. پیاده راه : تحکیم رابطه انسان و محیط شهری. جستارهای شهرسازی،

- Jacobs, J. 1961. The death and life of great American cities. New York: Vintage.
- Jacobs, J. 1961. The death and life of great American cities. New York: Vintage.
- Jensen, S. U. 1998. DUMAS: Safety of pedestrians and two-wheelers. Note no. 51. Road Directorate, Division of Road Safety and Environment, Copenhagen, Denmark.
- Nasar, J. L., and B. Fisher. 1993. Hot spots of fear and crime. A multi-method investigation. *Journal of Environmental Psychology* 13: 187-206.
- Newman, O. 1972. Defensible space. Crime prevention through environmental design. New York: Collier. -
- Taylor, R., and A. Harrell. 1996. Physical environment and crime. Washington, DC: National Institute of Justice Research Report.
- Zelinka, A., and D. Brennan. 2001. Safescape: Creating safer, more livable communities through planning and design. Chicago: American Planning Association.
- NASAR, J. L. (1994) Urban design aesthetic s: the evaluati ve qualities of building exteriors, *Environment and Behavior*, 26, pp. 377±401.
- YEUNG, H. W. C and SAVAGE, V. R. (1995) The Singapor ean image of the Orchardsc ape, in: B. S. A. YEOH and L. KONG (Eds) *Portrait of Places*. Singapore : Times Edition.
- TUAN, Y. F. (1990) Realism and fantasy in art, history, and geograp hy, *Annals, Association of American Geograph ers*, 80, pp. 435±446.
- HULL, R. B., LAM, M. and VIGO, G. (1994) Place identity: symbols of self in the urban fabric, *Landscape and Urban Planning*, 28, pp. 109±120.
- APPLEYARD, D. (1979) The environment as a social symbol, *Journal of the American Planning Association*, 45, pp. 143

یادداشت‌ها

¹ *Urban Design Quality*

² *Place*

