

سنجش هم‌آوایی ادراک کاربران فضا با اصول طراحی شهرسازی ایرانی در بستر فرهنگ اسلامی

(مورد پژوهی: پیاده‌راه شهر میانه)

علی شکوفی¹، فاطمه جم^{2*} و عبدالحمید قنبران³

تاریخ دریافت: 1402/06/04

تاریخ پذیرش: 1402/10/14

(صفحات 98-83)

چکیده:

مقدمه: امروزه پیاده‌راه‌های شهری به‌عنوان یکی از رگ‌های حیات اجتماعی شهر محسوب می‌شوند. در ارزیابی پیاده‌راه در بافت زمینه‌ای ایران و در شهرهایی با تاریخچه فرهنگ اسلامی، هم‌آوایی ادراک کاربران فضا با طرح اجرا شده، می‌تواند در مطلوبیت بیشتر فضا مؤثر باشد.

روش تحقیق: بدین منظور، پژوهش حاضر با اتخاذ راهبردی پیمایشی و روشی ترکیبی، پیاده‌راه شهر میانه را که گذری کوتاه از زمان بهره‌برداری خود داشته به‌عنوان بستر مطالعه، مورد توجه قرار داده است. در گام نخست، ابعاد و مؤلفه‌های سنجش کیفیت فضای پیاده راه به گونه‌ای انطباقی با اصول شهرسازی ایرانی-اسلامی، با تحلیل محتوای متون شناسایی شده و در گام دوم، به منظور سنجش ادراک کاربران از فضای پیاده‌راه و بررسی نقش علت استفاده از فضا در این ادراک، از ابزار پرسشنامه محقق‌ساخته استفاده شده است. حجم نمونه بر اساس فرمول کوکران، برابر با 383 نفر به‌دست آمد که به‌منظور کاهش خطاهای احتمالی 400 پرسشنامه توزیع شد. در تحلیل داده‌ها نیز از نرم‌افزار SPSS نسخه 26 با انجام آزمون‌های T-Test و آنالیز واریانس (ANOVA) استفاده شده است.

نتایج و بحث: نتایج پژوهش نشان می‌دهد که بعد اجتماعی-فرهنگی در پیاده‌راه حاضر، دارای بیشترین مطلوبیت در انطباق با اصول شهر ایرانی در بستر فرهنگ اسلامی است. همچنین عامل خرید مهم‌ترین علت استفاده از فضای پیاده‌راه بوده و در بعد اجتماعی-فرهنگی و اقتصادی، در نظرات کاربران فضای پیاده‌راه تفاوت وجود دارد.

نتیجه‌گیری: بنابراین می‌توان بیان نمود که بهره‌گیری از نتایج بررسی هم‌آوایی نظر کاربران پس از اجرای طرح و دریافت خلأهای موجود در هر بعد طراحی، می‌تواند در اصلاح و بهبود کیفیت فضا مؤثر باشد.

واژگان کلیدی: پیاده‌راه، کاربران، شهر، شهرسازی ایرانی-اسلامی، میانه.

¹ کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی، تهران، ایران.

² استادیار گروه طراحی شهری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی، تهران، ایران، (نویسنده مسئول)، F.jam@sru.ac.ir

³ دانشیار گروه طراحی شهری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی، تهران، ایران.

1- مقدمه

امروزه پیاده‌راه‌های شهری به‌عنوان یکی از رگ‌های حیات اجتماعی شهر محسوب می‌شوند (نیاز اجتماع محور) که با توجه به ویژگی‌های خود در سامانه دسترسی و ترابری شهری و وجود کاربری‌های خدماتی، با نیاز زیست‌محور و با توجه به وجود کاربری‌های تجاری و تفریحی و غیره در بطن خود، در راستای نیاز تفریح‌محور و با هم‌راستایی عناصر مذهبی و فرهنگی چون مسجد به‌عنوان مهمترین عنصر شهر اسلامی، با نیاز معنامحور انسان هم‌سو هستند (Pourmohammadi et al., 2019). همچنین تأکید بر پیاده‌مداری در بعد سلامت‌محور و تکریم طبیعت با تزریق فضای سبز یا حفظ فضای سبز موجود در محور پیاده‌راه، در بعد طبیعت‌گرایی قابل توجه است (Harzandi et al., 2022). تمامی موارد طرح شده در بستر خود نمود می‌یابند. از آنجا که شهر و معماری ایرانی با گسترش اسلام در این سرزمین، تحت تأثیر فرهنگ اسلامی قرار گرفت، این فرهنگ، بخشی از بستر معنایی شهرهای ایران را تشکیل می‌دهد. لذا با فرض ارکان محتوایی و قوانین ثابت الهی، ارکان کالبدی و غیرکالبدی شهر ایرانی در بستر فرهنگ اسلامی مورد مطالعه قرار می‌گیرد. همچنین، این پیش‌فرض وجود دارد که شهر اسلامی را می‌توان مفهومی نسبی دانست که اصلی‌ترین ویژگی آن دارا بودن عدالت به‌عنوان دومین پیشران مکتب اسلامی است که باید در تمامی محورهای اجتماعی، کالبدی، اقتصادی، زیست‌محیطی و معنایی به اقتضای مسائل امروزی در شهرسازی نمود یابد (Harzandi et al., 2022). عدالت در اصل کلید واژه اصلی رویکردها و نظریات موجود در زمینه شهر انسان‌مدار و زیست‌پذیر معرفی می‌شود و در آن تأکید بر اجرای هر جزء در بهترین حالت ممکن است و در فضای فکری و رفتاری در شهر، با تعادل و هماهنگی نمود می‌یابد که شاید با نمود زیبایی نیز هم‌راستا باشد (Kamelifar et al., 2023). لذا تجلی کامل ابعاد طراحی هر جز شهر، از جمله پیاده‌راه، اگر از دیدگاه کاربران مورد سنجش قرار گیرد، موفقیت طراحی در آن شهر را در رسیدن به هدف عالی خود نشان خواهد داد. در این راستا، در نمونه مورد بررسی یعنی پیاده‌راه بازار شهر میانه، که در بخش

مرکزی این شهر قرار دارد، فرضیاتی در زمینه هم‌آوایی ادراک کاربران فضا با اصول طراحی شهرسازی ایرانی در بستر فرهنگ اسلامی و اولویت ابعاد، مؤلفه‌ها و سنجه‌های آن مطرح می‌شود و ارتباط علت استفاده از فضا توسط کاربران و انتخاب ابعاد طراحی پیاده‌راه مورد توجه است.

2-1- مروری بر پیشینه پژوهشی

عباس‌زاده و تمری (2012) در مقاله‌ای با عنوان «بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه به‌منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی (مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولیعصر تبریز)»، مؤلفه‌های سرزندگی، خوانایی، ایمنی، امنیت و نفوذپذیری را از مهمترین مؤلفه‌های کیفیت در فضای شهری معرفی نموده‌اند که دارای ارتباط معنادار با تعاملات اجتماعی استفاده‌کنندگان و در نتیجه حضورپذیری آنها در فضاست. شمعی و یوسفی (2017) در مقاله خود با روشی پیمایشی، رضایت افراد را به ترتیب در بعد کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و در نهایت زیست-محیطی دریافت کردند. در پژوهش کانونی و رضویان (2019)، در بعد اجتماعی، احداث پیاده‌راه مثبت و در بعد اقتصادی، بدون تأثیر مثبت ارزیابی شد. صفایی رینه، پوراحمد و زنگنه شهرکی (2019)، کاربری‌ها و فعالیت‌های متنوع و منعطف را عاملی برای تردد بیشتر افراد بیان می‌کنند که در ارتقای سرزندگی محور نقش مهمی ایفا می‌کند. بردی آنامرادنژاد، رازقی و آروین (2019)، در مقاله خود با روشی توصیفی-پیمایشی به گردآوری نظر استفاده‌کنندگان پرداختند. نتایج نشان داد که کارکرد فعالیت، اجتماع‌پذیری، دسترسی و آسایش منظر به ترتیب دارای بیشترین تا کمترین اهمیت هستند. رنجبرزاده، زیویار و رنجبر (2020) در مقاله خود با عنوان «بررسی عوامل مؤثر بر پیاده‌راه سازی از منظر بازآفرینی شهری (مورد مطالعه: منطقه 12 شهرداری تهران، خیابان باب همایون)» نشان دادند که شاخص‌های دسترسی به ترابری عمومی، استقرار کاربری اوقات فراغت، تعلق خاطر مکانی و اشتغال در پیاده‌راه و افزایش کیفیت ساختار پیاده‌راه و پرهیز از مصالح صلب و اختلاف

ترتیب وزن، شامل سرزندگی و دعوت کنندگی، سهولت حرکت، آسایش محیطی و دسترسی پذیری هستند. در مطالعات حوزه شهر اسلامی و ادراک شهروندان از اصول آن، حبیبی و مجتبی زاده (2019) شاخص‌های کالبدی و فیزیکی را شامل: مقیاس انسانی و مردم‌واری، نظم و تقارن، پیاده‌محوری، کیفیت زندگی و رفاه محلات مسکونی، وجود سلسله‌مراتب فضایی، پوشش گیاهی و مطلوبیت فضایی و اقلیمی، برجسته بودن مرکز محلات، ظاهر و زیبایی، وحدت فضایی و کالبدی، ایمنی و امنیت و سادگی و شاخص‌های بعد اجتماعی و مدنی را شامل: سازگاری با نیازهای مردم، برجسته نمودن نقش معتمدین، پایگاه اجتماعی مساجد، سرزندگی اجتماعی بازار و فضای خرید، انسجام اجتماعی، تعاملات اجتماعی، سرمایه اجتماعی و وجود گروه‌ها و نهادهای مردمی و شاخص‌های بعد ارزشی را شامل کرامت انسانی، تساوی حقوق شهروندی و عدالت فضایی، هویت‌مندی و حس تعلق به فضا، آرامش، معنویت و رضایتمندی معرفی می‌کنند. قاسمی، حمزه نژاد و مشکینی (2019)، در مطالعه خود مهمترین اصول محتوایی شهر ایرانی-اسلامی را عدالت، محله‌محوری، مسجدمحوری، پرهیز از انواع مزاحمت، محرمیت، زیبایی و ارتباط با طبیعت ذکر می‌کنند که در راستای پاسخ به نیازهای چهارگانه زیست‌محور، معنامحور، تفریح‌محور و معنامحور انسان است. خصم‌افکن نظام، نویدی‌مجد و فدوی انبیا (2020) در «بازشناسی الگوها و رویه‌های معماری زمینه‌گرا در اندیشه شهرهای اسلامی در عصر جهانی-سازی» به سلسله‌مراتب حضور، محرمیت، تزئینات، درون‌گرایی و تناسبات به‌عنوان نمونها و ساحت‌های اخلاقی در زمینه‌گرایی اشاره می‌کنند. هرزندی، مسعود و براتی (2022)، کالبد شهر اسلامی را شامل مفاهیم مسجدمحوری، درون‌گرایی، محله محوری و طبیعت‌گرایی، ماهیت اجتماعی آن‌را شامل امنیت اجتماعی، اخلاق شهروندی، نظارت اجتماعی، مشارکت اجتماعی، عدالت اجتماعی، تعاملات اجتماعی و ماهیت بعد حاکمیت و مدیریتی آن‌را شامل حاکمیت الهی، مدیریت اسلامی و رونق اقتصادی و مفاهیم بعد عدالت اجتماعی را شامل سیاست‌ها و رهبری آرمانشهر،

سطح در کف، ایجاد انگیزه برای حضور و ماندن در فضا و حفظ اسامی و بناهای شاخص در مسیر و افزایش ایمنی در جایگاه نخست هر مؤلفه قرار دارند. حیدری و محمدی (2020) در مطالعه بر روی مطلوبیت پیاده‌راه سبزه میدان شهر زنجان، دریافتند که اغلب شاخص‌ها ناپایدار و نسبی بوده و ایجاد رفاه و آسایش محیطی از طریق توسعه بهداشت و ایمنی می‌تواند در مطلوبیت فضای پیاده‌راه مؤثر باشد. ببری ده مجنون، مقدسی و دژدار (2021) در مقاله‌ای با عنوان «بررسی تأثیر عوامل کالبدی و فعالیتی در ایجاد کیفیات حسی در پیاده‌راه‌های شهری (مطالعه موردی: پیاده‌راه طاق بستان کرمانشاه)» نشان می‌دهند که معیارهای فعالیتی محیط، تسهیلات و امکانات محیطی بیشترین تأثیر را در ارتقای کیفیت حسی محیط دارند. مولوی و همکاران (2021) در بررسی نقش پیاده‌راه‌های شهری در ارتقای سرزندگی و تعاملات اجتماعی که بر روی پیاده‌راه مرکز شهر رشت انجام شد، دریافتند که به دلیل تنوع پایین دسترسی و کمبود خدمات شهری، رضایت شهروندان از شاخص کیفیت پیاده‌راه در سطح پایین قرار دارد. همچنین این پژوهش همبستگی دو شاخص تعاملات اجتماعی و سرزندگی را نشان می‌دهد. مولایی و خانی (2022) در مقاله خود با عنوان «تأثیر اصول و قواعد فقهی در برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای شهری (مطالعه موردی: محدوده پیاده‌راه پانزده خرداد تهران)» با روش تحلیل محتوای متون و استدلال منطقی و مطالعه اسنادی نشان می‌دهند که قواعدی چون میزان ارتفاع ابنیه، جانمایی و نحوه طراحی و ساخت بناها، آسیب پروژه‌ها به شهروندان، توجه به حریم افراد و همه شمولی موضوعات قابل برداشت از اصول فقهی در طراحی فضای شهری هستند. زینالی و همکاران (2022) در پژوهش خود، عامل امنیت و در زیرمجموعه بررسی آن، گشت‌زنی پلیس، روشنایی خیابان و پاکیزگی و عدم وجود موانع و سطح را در رضایت کاربران از سطح خدمات پیاده‌راه ولیعصر تبریز مؤثر معرفی نمودند. حیدرزاده و حقی (2022) در مطالعه‌ای با عنوان «ارزیابی موفقیت پیاده‌راه‌های شهری در جلب رضایت شهروندان، مقایسه تطبیقی پیاده‌راه‌های حافظیه و ارم شهر شیراز» دریافتند که شاخص‌ها به

مشارکت شهروندان، عدالت در آرمانشهر و رشد و توسعه فرآیندی ذکر می‌کنند.

3-1- چارچوب نظری

1-3-1- پیاده‌مداری و ضرورت ایجاد پیاده‌راه

تسلط خودرو بر فضای شهر، به عنوان یکی از پیامدهای انقلاب صنعتی، آلودگی هوا و به خطر افتادن منافع عابران پیاده، از جمله کاهش ایمنی و فعالیت اجتماعی را در پی داشت (Nieuwenhuijsen, 2020; Hosseini, 2021; Dičiūnaitė-Rauktienė et al., 2021). لذا دهه‌هاست که «دسترسی»، مفهومی مهم در برنامه‌ریزی ترابری است و مطالعات بسیاری تلاش در اندازه‌گیری و عملی کردن آن دارند. قابلیت پیاده‌روی یا پیاده‌مداری نیز به نوع خاصی از دسترسی‌پذیری اشاره دارد و در دو دهه اخیر توجه بیشتری را به خود جلب نموده است (De Vos et al., 2023; Valls & Clua, 2023). پیاده‌روی یک استراتژی احیای شهری به‌منظور افزایش پایداری و زیست‌پذیری در شهرهای خودرومحور است (Shahmoradi, Abtahi & Guimaraes, 2023) و می‌توان آن را عامل کلیدی و همانندترین روش جابه‌جایی به شاخصه‌های ترابری پایدار و عالی‌ترین نوع جابه‌جایی به لحاظ برقراری عدالت اجتماعی بین همه اقشار یک جامعه و نیز امن‌ترین و پاک‌ترین شیوه ترابری دانست (Kashanijou, 2010). در خصوص معانی پیاده‌مداری به‌عنوان یکی از مفاهیم مهم مبانی نظری طراحی شهری، اختلافات بسیاری وجود دارد. برخی از نظریه‌پردازان صرفاً آن را فعالیتی از نوع ترابری و برخی دیگر آن را فعالیتی سیاحتی، شامل ورزش، تفریح، گذران اوقات فراغت و ارتباطات اجتماعی می‌دانند که علاوه بر ابعاد اجتماعی و فرهنگی و ایجاد ادراکات حسی، باعث کاهش مضرات ناشی از زندگی ماشینی نیز می‌شود (Babri Dehmajnoni et al., 2021).

در راستای توجه به عابران پیاده، پیاده‌راه سازی اقدامی مطلوب با محدود کردن دسترسی وسایل نقلیه شخصی به برخی از نقاط شهر و تغییر این فضاها برای استفاده عابران است (Yassin, 2019) و نقش مهمی در ارتقای فعالیت‌های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی شهر دارد

(Mehrabani Golzar, 2018; Hajirezaei, 2019) و Tashakori (2019) پیاده‌راه‌ها کاربران را به زندگی سالم و دور از خودرو تشویق می‌کنند و متأثر از کالبد و فعالیت و نیاز محیط اطراف خود هستند. سونی و سونی¹ (2016) بیان می‌کنند که پیاده‌راه مطلق و بدون ترابری غیر موتوری، در دنیای کنونی امکان‌پذیر نیست، زیرا امکانات لازم حمل‌ونقلی برای وسایل نقلیه اضطراری و فروشگاه‌های خرده‌فروشی برای بارگیری و تخلیه ضروری است. بنابراین، پژوهشگران این مفهوم را به سه نوع، شامل پیاده‌روی تمام وقت، پاره وقت و آرام‌سازی ترافیک (Soni & Soni, 2016) یا به دو نوع عمده، شامل خیابان‌های عابر پیاده دائم یا موقت طبقه‌بندی کرده‌اند (Yassin, 2019; Habibi & Haghi, 2018). ضرورت ایجاد پیاده‌راه‌ها در ابعاد گوناگون قابل بررسی است. در بعد تاریخی، خیابان‌های عابر پیاده محور می‌توانند با جذب گردشگران، در احیای فعالیت‌های اقتصادی در مناطق تاریخی و تجاری مؤثر باشند و به پایداری اقتصادی بافت بیانجامند (Shahmoradi et al., 2023). در بعد اجتماعی و فرهنگی، پیاده‌راه می‌تواند زمینه تعاملات و روابط اجتماعی، احساس تعلق، مسئولیت و غرور، افزایش حس امنیت و ایمنی، حفظ و نگهداری میراث و مدیریت منابع شهری را فراهم آورد (Soni and Soni, 2016). در بعد ادراکی نیز تأثیرات غیرمستقیم مانند ادراک مثبت در ساکنان و گردشگران فضا (Alattar et al., 2021)، هم از نظر جسمی و هم از نظر ذهنی قابل توجه است (Ortega et al., 2020; World Health Organization, 2017). از منظر بعد زیست-محیطی، اثرات مثبت و آشکار اجرای طرح پیاده‌مداری، کاهش ترافیک، کاهش انتشار گاز کربن و آلودگی هوا، صرفه‌جویی در مصرف سوخت، کاهش صدا و بهبود میکرواقلیم خواهد بود (Nieuwenhuijsen, 2020; Soni and Soni, 2016). از منظر بعد اقتصادی، طرح‌های پیاده راه سازی به عنوان یکی از قابل توجه‌ترین موضوعات پروژه‌های بازآفرینی شهری مطرح می‌شوند (Carra et al., 2022). اگرچه در بحث اقتصادی همواره توافق میان گروه‌های درگیر چون خرده‌فروشان وجود ندارد، اما اکثر استدلالات می‌کنند که افزودن امکانات پیاده یا دوچرخه

رویه قابل قبول و حاکم بر جامعه ایرانی و شناسایی مصادیق متنوع فرهنگ ایرانی و اسلامی و چگونگی تأثیر آن بر ساخت شهرها بسیار با اهمیت است (Ketabollahi & Nejad Ebrahimi, 2022).

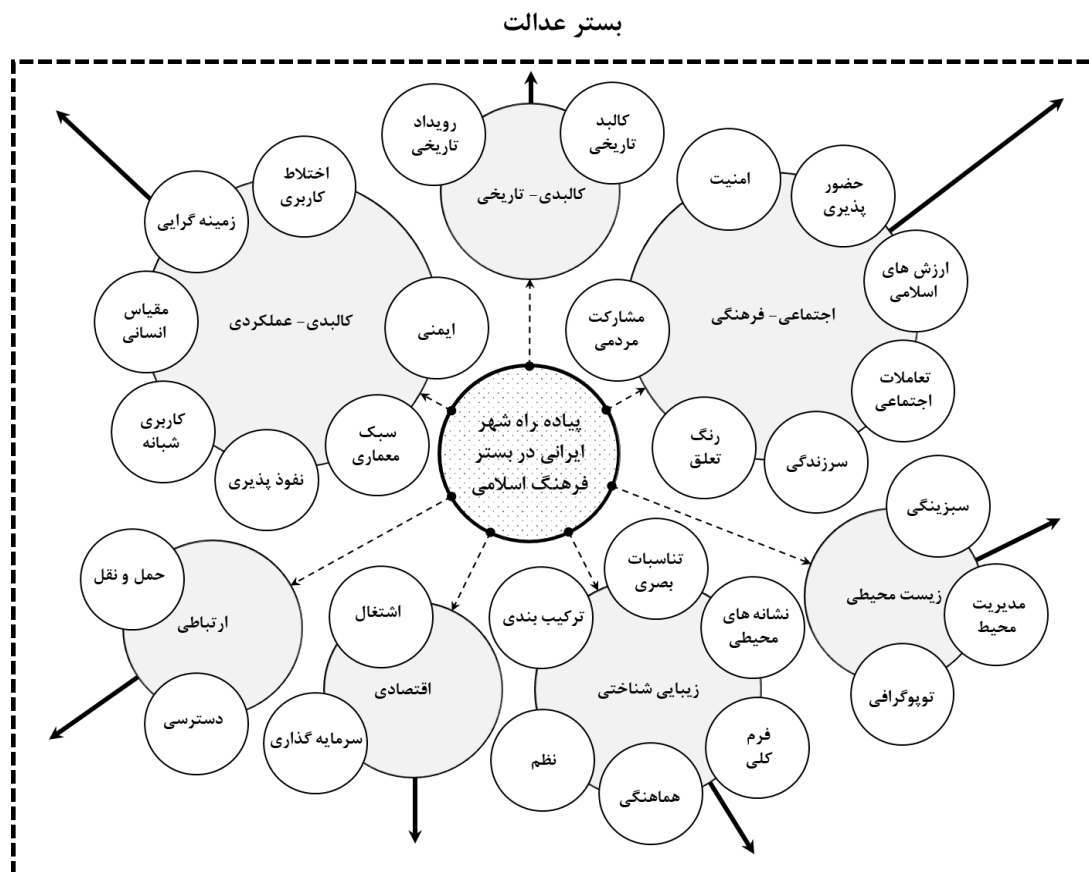
سازمان فضایی شهرهای ایرانی از چهار جزء ساختار، مرکز، قلمرو و کل‌های کوچک و نیز الگو و روابط میان آن‌ها شکل گرفته است. مرکز مهمترین جز سازمان فضایی شهر و امری مجرد و ذهنی است که می‌توان آن را چکیده شهر و اجماع رویدادهای آن دانست. مرکز در شهر دربرگیرنده عناصر اصلی شامل مسجد، میدان و بازار بوده که شروط لازم شهر محسوب می‌شوند و ساختار، قلمرو و کل‌های کوچک در این سازمان می‌توانند شروط کافی و مکمل با دارا بودن نقش خدماتی باشند (Abarghouei Fard & Mansouri, 2021). در شهر ایرانی، ساختار در گام نخست مرکز را به عناصر دروازه‌ای متصل کرده و با گذشت زمان و با رشد شهر و اضافه شدن سایر اجزا -محلات و مجموعه‌های شهری- توسعه می‌یابد. لذا ساختار، عامل ارتباطی اغلب خطی است که با سلسله مراتبی از گذرهای اصلی و فرعی، ارتباط میان اجزا را فراهم می‌کند.

در این پژوهش تأکید بر پیاده‌راه به‌عنوان جزئی از ساختار محوری شهری است که در مقیاس و موقعیت نمونه موردی حاضر، محوری اصلی محسوب می‌شود و مرکز مسجد جامع و بازار را نیز در خود جای داده است. در این پژوهش بنا بر نظر شکری یزدان آباد و همکاران (2020)، ماهیت شهر اسلامی را نسبی و بر پایه عدالت دانسته که هر شهر می‌تواند طی درجات کمال خود به سوی اسلامی‌تر شدن گام بردارد (Shokri Yazdan et al., 2020). لذا با فرض پایه عدالت، در بررسی ادراک کاربران از فضای پیاده‌راه با رویکرد شهرسازی ایرانی در بستر فرهنگ اسلامی، 7 شاخص اصلی طراحی پیاده‌راه و مؤلفه‌های آنها به شرح تصویر 1، مورد توجه قرار می‌گیرد.

به یک منطقه می‌تواند بازدیدکنندگان بیشتری را به منطقه جذب کند (Kang, 2016). پیاده‌راه از سویی دیگر می‌تواند در بعد ارتباطی امکان حضور ایمن‌تر کودکان و افراد مسن را فراهم می‌آورد (Zhu et al., 2022).

1-3-1- شهر ایرانی در بستر فرهنگ اسلامی

شهر به‌عنوان ظرف حیات جمعی انسانی، با ماهیت خود بر جنبه‌های مختلف روحی، روانی، فکری و جسمانی افراد تأثیرگذار است. از سویی دیگر، می‌توان شهر را در بعد کالبدی، تبلور فرهنگ جامعه دانست (Hasani et al., 2019; al., 2020). Pourmohammadi et al., 2019; al., 2020). نگاه کارکردی به فرهنگ، آن را ابزاری برای زیستن و رسیدن به اهداف معرفی می‌نماید، به گونه‌ای که زندگی اجتماعی با آن معنا می‌یابد. شهرهای ایرانی در طول زمان، در بستر خود تحت تأثیر فرهنگ اسلامی قرار گرفته‌اند. فرهنگ اسلامی با کلیه عناصر مادی و غیرمادی، مبتنی بر آموزه‌های اسلامی که منطبق با شرایط جوامع شکل می‌گیرد تعریف می‌شود. شهر ایرانی -اسلامی با تأثر از فرهنگ و اندیشه اسلامی، عاملی مهم در رسیدن به جامعه ایده‌آل، پایدار و رشد فضایل انسانی محسوب می‌شود و از نظر کالبدی، مظهر تجلی جهان‌بینی اسلامی است (Mousavi et al., 2021; Pourmohammadi et al., 2019). به‌صورت کلی، شاخص‌های فرهنگ اسلامی در ارتباط انسان با خدا، انسان با خود، انسان با طبیعت و انسان با جامعه، جامه عمل می‌پوشد که می‌تواند در کالبد شهر نیز نمود یابد. بدین معنا که هنگام سخن از شهر ایرانی در بستر فرهنگ اسلامی، اشاره اصلی به نظامی فرهنگی است که عناصر آن با ارزش‌های فرهنگ دینی ادغام شده است. این مسئله از گذشته در غالب عناصر اصلی شهر چون مساجد و جزئیاتی چون تزئینات و خط آسمان، با حفظ انسجام منظر به‌صورت یکپارچه و متحد عمل کرده است (Talaie et al., 2020). لذا فهم فرهنگ ایرانی -اسلامی به عنوان



تصویر 1- مدل مفهومی پژوهش
Fig. 1- The Conceptual model of research

2- روش تحقیق

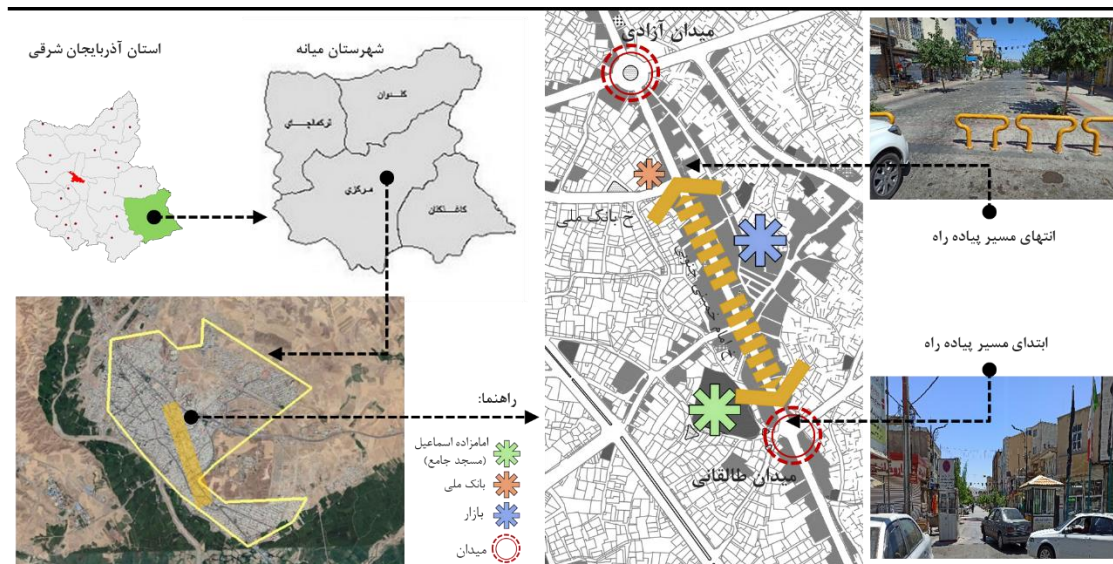
2-1- طراحی مطالعه

در این پژوهش از راهبرد پیمایشی و روش ترکیبی بهره گرفته شده است. ابعاد و مؤلفه های سنجش کیفیت فضای پیاده راه جهت تنظیم چارچوب مفهومی پژوهش و تهیه پرسشنامه، با تحلیل محتوای متون (مطالعه کتب، مقالات و مطالعات پیشین و اسناد و مدارک موجود) دسته بندی شده و نظر کاربران فضا با بهره گیری از ابزار پرسشنامه و مشاهده گردآوری شد. در تحلیل داده ها نیز از نرم افزار SPSS نسخه 26 استفاده شده است. جامعه آماری براساس اهداف و سوالات پژوهش، ساکنین شهر میانه هستند که در سطح تحلیل این پژوهش، افراد بالای 15 سال را که جمعیتی بالغ بر 95565 را تشکیل می دهند، شامل می شود. فرمول کوکران، حجم نمونه را 383 نفر برآورد نمود که به منظور کاهش خطاهای احتمالی در تکمیل پرسشنامه، 400 پرسشنامه محقق

ساخته توزیع شد. به منظور بررسی روایی پرسشنامه، از روایی صوری و در ارزیابی پایایی و تکرارپذیری پرسشنامه، از محاسبه آلفای کرونباخ استفاده شد. بدین منظور با توزیع حدود 10 درصد از پرسشنامه محقق ساخته، عددی برابر با 0.834 بدست آمد که پایایی سوالات را در سطح مناسب نشان می دهد.

2-2- بررسی محدوده مورد مطالعه- پیاده راه بازار میانه

پیاده راه بازار شهرستان میانه (سنگ فرش) در محدوده مرکزی شهر، در خیابان امام خمینی جنوبی و در حد فاصل ساختمان و خیابان بانک ملی در شمال و میدان طالقانی در جنوب واقع شده است که در بازه زمانی 1398 تا 1399 اجرا و به بهره برداری رسید. این پیاده راه به طول 410 متر و عرض 15.3 متر، دارای کشیدگی شمالی- جنوبی است (تصویر 2).



تصویر 2- موقعیت شهر میانه و محدوده مورد مطالعه
Fig. 2- The location of the Miyaneh city and the study area

(2020) نیز در مقاله خود بر حفظ اسامی و بناهای شاخص در مسیر، به‌عنوان شاخصی مؤثر در پیاده‌راه سازی با رویکرد بازآفرینی اشاره کرده‌اند.

بعد اجتماعی- فرهنگی

براساس نتایج کلی حاصل از پژوهش، بعد اجتماعی- فرهنگی دارای بیشترین مطلوبیت از نگاه کاربران است و در این بعد، براساس آنچه جدول 2 نشان می‌دهد، شرط صفر به معنای عدم تفاوت در اولویت ابعاد از نگاه کاربران رد می‌شود. در میان مؤلفه‌ها، مؤلفه تعاملات اجتماعی و سرزندگی با دارا بودن بیشترین اختلاف از سطح میانگین، دارای بیشترین مطلوبیت بوده و مؤلفه توجه به ارزش‌های اسلامی در شرایط فعلی پیاده‌راه، اختلاف کمتری از میانگین دارد. بدین معنا که این مؤلفه، در شرایط فعلی، از نگاه کاربران از مقبولیت کمتری برخوردار است. همچنین در مقیاس سنجش، نتایج نشان می‌دهد دو سنجه گذران اوقات فراغت و ایجاد گره‌های اجتماعی و فعالیتی به ترتیب از شاخص‌های سرزندگی و تعاملات اجتماعی از بیشترین مطلوبیت برخوردار هستند. لذا طراحی فعلی در این سنجه‌ها تا حد قابل قبولی با نیاز ساکنین هم‌راستا است. مطالعات مشابه در حوزه پیاده‌راه‌های شهری نیز بر نقش مؤلفه‌های

3- نتایج و بحث

در این بخش به ترتیب به آزمون و تحلیل فرضیه‌های پژوهش پرداخته می‌شود. فرضیه اول این‌گونه مطرح شد که «به نظر می‌رسد از دیدگاه استفاده‌کنندگان از فضا، ابعاد، مؤلفه‌ها و سنجه‌های طراحی پیاده‌راه با اصول شهرسازی ایرانی در بستر فرهنگ اسلامی، دارای اولویت یکسان نیستند.» به‌منظور آزمون این فرضیه از آزمون تی تک نمونه‌ای² بهره گرفته شده است. این آزمون روشی پارامتریک و یکی از انواع آزمون میانگین جامعه است. نتایج پژوهش به شرح ذیل است:

بعد کالبدی- تاریخی

براساس جدول شماره 1، در بعد کالبدی- تاریخی، همه مؤلفه‌ها در سطح 0.05 معنادار هستند و نشان می‌دهد فرضیه صفر یعنی اولویت یکسان مؤلفه، در سطح 5 درصد رد شده و در این میان، مؤلفه کالبد تاریخی با عدد 0.575 بالاتر از میانگین، دارای اهمیت بیشتری در بین شاخص‌های بعد کالبدی- تاریخی است. از میان سنجه‌های بعد کالبدی- تاریخی نیز یادآوری کالبد تاریخی از نگاه کاربران دارای بیشترین اهمیت است. اما در یادآوری رویداد تاریخی از نگاه کاربران، این محور به نسبت ضعیف عمل کرده است. رنجبرزاده، زیویار و رنجبر

حضورپذیری (Berdi Annamoradnejad et al., 2019) ارزش‌های اسلامی چون حریم افراد (Molaei & Khani, 2022)، تعاملات اجتماعی (Babri Dehmajnoni et al., 2021)، حس تعلق (Ranjbarzadeh et al., 2020) تأکید دارند.

سرزندگی (Abbaszadeh & Tamry, 2012; Molavi et al., 2021; Heidarzadeh & Haghi, 2022) شمولی (Molaei & Khani, 2022)، گذران اوقات فراغت (Ranjbarzadeh et al., 2020)، امنیت (Tamry, 2020; Zeynali Azim et al., 2022; Abbaszadeh & 2012)

جدول 1- نتایج آزمون T-TEST در بعد کالبدی- تاریخی

Tab. 1- The results of the T-TEST test in the physical- historical dimension

استاندارد آزمون = 3					سنجه	مؤلفه	بعد
اختلاف از میانگین	میانگین	میزان معناداری	درجه آزادی	آماره T			
0.442	3.44	0.000	399	8.61	حفظ سیر کالبد تاریخی	کالبد تاریخی	کالبد تاریخی- رویداد
0.707	3.70	0.000	399	13.05	یادآوری کالبد تاریخی		
0.575	3.57	0.000	399	9.53			
-0.63	2.37	0.000	399	-4.85	یادآوری رویداد تاریخی	رویداد تاریخی	
0.296	3.29	0.000	399	9.37	کل		

جدول 2- نتایج آزمون T-TEST در بعد اجتماعی- فرهنگی

Tab. 2- The results of the T-TEST test in the socio- cultural dimension

استاندارد آزمون = 3					سنجه	مؤلفه	بعد
اختلاف از میانگین	میانگین	میزان معناداری	درجه آزادی	آماره T			
0.607	3.60	0.000	399	10.97	نظارت پذیری	امنیت	فرهنگی- اجتماعی
0.637	3.63	0.000	399	12.75	کنترل دسترسی		
0.622	3.62	0.000	399	13.83			
0.527	3.52	0.000	399	9.08	خودمانی بودن فضا	حضورپذیری	
0.870	3.87	0.000	399	17.94	مبلمان مناسب فضا		
0.699	3.69	0.000	399	16.47			
0.342	3.34	0.000	399	5.23	نماد و سمبل ایرانی- اسلامی	ارزش های اسلامی	
0.517	3.51	0.000	399	9.62	محرمیت و حریم شخصی در فضا		
0.430	3.43	0.000	399	8.47			
0.920	3.92	0.000	399	19.22	گره‌های اجتماعی و فعالیتی	تعاملات اجتماعی	
0.812	3.81	0.000	399	14.65	همه شمولی فضا	سرزندگی	
1.092	4.09	0.000	399	22.95	گذران اوقات فراغت		
0.780	3.78	0.000	399	20.60			
0.467	3.46	0.000	399	9.51	تصویر عینی و ذهنی مناسب از عدالت	عدالت	
0.710	3.71	0.000	399	13.36	حضور فعالانه	مشارکت مردمی	
0.679	3.68	0.000	399	20.39	کل		



- بعد کالبدی - عملکردی
نتایج جدول 3 نشان می‌دهد که مؤلفه ایمنی در سطح 0.00 معناداری، از بیشترین مطلوبیت برخوردار بوده و میانگین بیشتری نسبت به سایر مؤلفه‌ها داشته است. این موضوع با توجه به طراحی جدید فضای پیاده‌راه دور از انتظار نیست. مقیاس انسانی و زمینه‌گرایی با میانگین 3.52 و 3.16 در رتبه‌های بعدی اهمیت قرار دارند. از میان سنجه‌های این بعد نیز، کیفیت سطح کف، روشنایی مناسب و تفکیک مسیر (پیاده و دوچرخه) از شاخص ایمنی، بیشترین مطلوبیت را دارند. مؤلفه‌های کاربری جمعی شبانه و اختلاط کاربری جاذب جمعیت و داشتن سبک معماری مشخص نیز با توجه به اختلاف منفی از میانگین، در وضعیت موجود از اهمیت کمتری از منظر کاربران فضا برخوردار هستند. پژوهش‌های مشابه بر اهمیت مؤلفه‌های ایمنی (Heydari & Mohamadi, 2020; Ranjbarzadeh et al., 2020; Molaei & Khani,

2022)، نفوذپذیری (Abbaszadeh & Tamry, 2012)، کاربری‌های شبانه‌روزی (Babri Dehmajnoni et al., 2021)، زمینه‌گرایی (Safaie Reyneh et al., 2019) و اختلاط کاربری (Berdi Annamoradnejad et al., 2019) در بعد کالبدی - عملکردی تأکید دارند.
- بعد زیست محیطی
بر اساس جدول 4، مؤلفه توپوگرافی و سنجه آن یعنی شیب زمین با عددی برابر 3.44 از مطلوبیت بیشتری در میان شاخص‌های زیست‌محیطی برخوردار است. اما در سایر مؤلفه‌ها و زیرشاخص‌های آن، توافق افراد بر روی درجه مطلوبیت پایین‌تر این مؤلفه‌ها است. در پژوهش‌های مشابه به مؤلفه‌های مدیریت محیط (Heydari & Mohamadi, 2020) و شیب مناسب راه (Ranjbarzadeh et al., 2020) و به‌طور کلی بعد زیست محیطی (Shamai & Usefi, 2017) اشاره شده است.

جدول 3- نتایج آزمون T-TEST در بعد کالبدی - عملکردی

Tab. 3- The results of the T-TEST test in the physical- functional dimension

استاندارد آزمون = 3					سنجه	مؤلفه	بعد
اختلاف از میانگین	میانگین	میزان معناداری	درجه آزادی	آماره T			
0.887	3.88	0.000	399	16.21	روشنایی مناسب	ایمنی	عملکردی - کالبدی
0.607	3.60	0.000	399	8.22	تفکیک مسیر (پیاده و دوچرخه)		
1.095	4.09	0.000	399	24.59	کیفیت سطح کف		
0.863	3.86	0.000	399	21.18			
-0.320	2.68	0.000	399	-6.10	داشتن سبک ایرانی - اسلامی	سبک معماری	
0.102	3.10	0.049	399	1.97	نفوذپذیری بصری	نفوذپذیری	
-0.527	2.47	0.000	399	-9.56	فعالیت‌های جمعی شبانه	کاربری شبانه	
0.520	3.52	0.000	399	10.09	مقیاس انسانی پیاده	مقیاس انسانی	
0.192	3.19	0.000	399	3.71	معماری با زمینه ایرانی - اسلامی شهر	زمینه‌گرایی	
0.137	3.13	0.010	399	2.58	وحدت و یکپارچگی در جز و کل		
0.165	3.16	0.000	399	3.82			
-0.307	2.69	0.000	3399	-5.39	اختلاط کاربری‌های جاذب جمعیت	اختلاط کاربری	
-0.312	2.68	0.000	399	-5.56	توزیع مناسب کاربری‌ها		
-0.322	2.67	0.000	399	-6.86			
0.189	3.18	0.000	399	6.41	کل		

جدول 4- نتایج آزمون T-TEST در بعد زیست محیطی

Tab. 4- The results of the T-TEST test in the environmental dimension

استاندارد آزمون = 3					سنجه	مؤلفه	بعد
اختلاف از میانگین	میانگین	میزان معناداری	درجه آزادی	آماره T			
-0.340	2.66	0.000	399	-5.66	آسایش محیطی	سبزیگی	زیست محیطی
-0.375	2.62	0.000	399	-6.27	توزیع فضا سبز پیاده‌راه		
-0.360	2.64	0.000	399	-6.75			
-0.140	2.86	0.026	399	-22.23	بهداشت و نگهداری محیط	مدیریت محیط	
0.445	3.44	0.000	399	8.62	شیب مناسب پیاده	توپوگرافی	
-0.110	2.89	0.014	399	-2.46	کل		

(2020) به دسترسی مناسب به حمل و نقل عمومی در این بعد اشاره دارند.

بعد اقتصادی

مطابق جدول 7، در بعد اقتصادی نیز تمام مؤلفه‌ها معنادار هستند. مؤلفه سرمایه‌گذاری نسبت به اشتغال با میانگین 3.64، از نظر کاربران فضا مطلوبیت بالاتری داشته و سنجه قابلیت سرمایه‌گذاری درون و بیرون بافتی به نسبت سایر سنجه‌ها در بالاترین سطح مطلوبیت است. رنجبرزاده، زیویار و رنجبر (2020) نیز بر اشتغال‌زایی محور پیاده تأکید کرده و آن را عاملی در مطلوبیت فضای پیاده‌راه با تأکید بر بازآفرینی شهری معرفی نموده‌اند.

در فرضیه دوم، پژوهش به دنبال آن است تا وجود رابطه میان علت عبور از فضای پیاده‌راه توسط کاربران و انتخاب اهمیت ابعاد را بررسی نماید. رفت و آمد و حضور در فضا به صورت روزانه با اهداف مختلفی صورت می‌گیرد و هر فرد در انتخاب ابعاد و شاخص‌ها با توجه به اهداف خود اقدام می‌کند. تحلیل توصیفی پرسش پژوهش، در زمینه علت حضور افراد در فضای پیاده‌راه نشان می‌دهد که بخش اصلی پاسخ‌دهندگان با فراوانی 66.7 درصد، کاربرانی هستند که به منظور خرید از فضای پیاده‌راه استفاده می‌کنند و سکونت در محور پیاده‌راه با فراوانی 2.2 درصد پایین‌ترین درصد حضور در این محور را به خود اختصاص داده است.

بعد زیبایی‌شناختی

جدول شماره 5 نشان‌دهنده اهمیت مؤلفه های بعد زیبایی‌شناختی است. براساس نتایج این جدول، شاخص فرم کلی با میانگین 3.42 بیشترین مطلوبیت را داراست. شاخص دوم در بعد زیبایی‌شناختی، شاخص نظم با میانگین 3.04 است. کمترین مطلوبیت نیز در شاخص هماهنگی با میانگین 2.55 مشاهده می‌شود. از میان سنجه‌های بعد زیبایی‌شناختی، بعد از سنجه محوریت، بنای معماری به‌عنوان عنصر نشانه‌ای دارای بیشترین مطلوبیت است. این امر به سبب وجود مسجد جامع به‌عنوان عنصر شاخص معماری قابل پیش‌بینی است. اما تزئینات، توجه به تقارن و ترکیب‌بندی جداره و اجزای پیاده راه، با اختلاف از میانگین، از نگاه کاربران در وضعیت مطلوبی قرار ندارند. در مجموع، بعد زیبایی‌شناختی در میان سایر ابعاد از مطلوبیت کمتری برخوردار است. تأکید بر فرم کلی پیاده‌راه در مطالعه رنجبرزاده، زیویار و رنجبر (2020) نیز گزارش شده است.

بعد ارتباطی

براساس جدول 6 مؤلفه دسترسی با میانگین 3.24 بیشترین اهمیت را در بعد ارتباطی به خود اختصاص داده است و سنجه دسترسی مناسب برای همه اقشار در این مؤلفه نیز بیشترین مطلوبیت را دارد. پژوهش عباس‌زاده و تمری (2012) نیز بر خوانایی و دسترسی و پژوهش حیدرزاده و حقی (2022) و رنجبرزاده، زیویار و رنجبر



جدول 5- نتایج آزمون T-TEST در بعد زیبایی شناختی

Tab. 5- The results of the T-TEST test in the aesthetic dimension

استاندارد آزمون = 3					سنجه	مؤلفه	بعد
اختلاف از میانگین	میانگین	میزان معناداری	درجه آزادی	آماره T			
0.230	3.23	0.000	399	4	بنای معماری	نشانه‌های محیطی	زیبایی شناختی
-0.147	2.85	0.010	399	-2.59	میلان		
-0.445	2.55	0.000	399	-8.66	تزئینات		
-0.130	2.87	0.007	399	-2.71		تناسبات بصری	
-0.130	2.87	0.020	399	-2.34	تناسب میان جداره‌ها		
-0.230	2.77	0.000	399	-4.03	تناسب اجزا و جداره		
-0.176	2.82	0.000	399	-3.61			
-0.305	2.69	0.000	399	-5.60	ترکیب بندی جداره و اجزای پیاده راه	ترکیب بندی	
-0.450	2.55	0.000	399	-8.23	تقارن	هماهنگی	
0.042	3.04	0.000	399	0.74	وحدت و تعادل	نظم	
0.425	3.42	0.000	399	7.65	محوریت	فرم کلی پیاده راه	
-0.120	2.88	0.006	399	-2.77	کل		

جدول 6- نتایج آزمون T-TEST در بعد ارتباطی

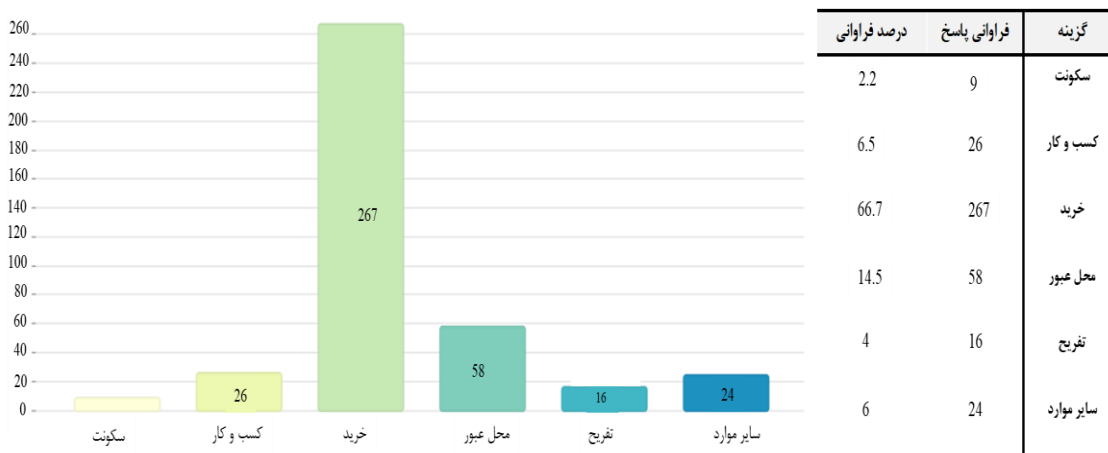
Tab. 6- The results of the T-TEST test in the communication dimension

استاندارد آزمون = 3					سنجه	مؤلفه	بعد
اختلاف از میانگین	میانگین	میزان معناداری	درجه آزادی	آماره T			
0.412	3.41	0.000	399	7.95	خوانایی برای همه اقشار	دسترسی	ارتباطی
0.425	3.42	0.000	399	7.65	دسترسی مناسب برای همه اقشار		
0.246	3.24	0.000	399	5.35			
0.080	3.08	0.000	399	1.35	دسترسی به حمل و نقل عمومی	حمل و نقل	
0.043	3.04	0.307	399	1.023	کل		

جدول 7- نتایج آزمون T-TEST در بعد اقتصادی

Tab. 7- The results of the T-TEST test in the economic dimension

استاندارد آزمون = 3					سنجه	مؤلفه	بعد
اختلاف از میانگین	میانگین	میزان معناداری	درجه آزادی	آماره T			
0.464	3.46	0.000	399	9.006	فرصت شغلی مناسب	اشتغال	اقتصادی
0.607	3.60	0.000	399	10.97	تنوع شغلی		
0.536	3.53	0.000	399	12.76			
0.647	3.64	0.000	399	9.46	قابلیت سرمایه گذاری درون و بیرون بافتی	سرمایه گذاری	
0.573	3.57	0.000	399	13.93	کل		



تصویر 3- علت عبور کاربران از فضای پیاده‌راه
 Fig. 3- The reason users cross the pedestrian way

میان استفاده‌کنندگان از پیاده‌راه تفاوت وجود دارد و سطح معناداری آن برابر با 0.034 است. در مقایسه ابعاد نیز در دو بعد اجتماعی-فرهنگی و اقتصادی بین نظرات استفاده‌کنندگان از فضای پیاده‌راه تفاوت معناداری وجود دارد. در بعد اجتماعی- فرهنگی سطح معناداری برابر با 0.018 و در بعد اقتصادی برابر 0.025 است. در سایر ابعاد، سطح معناداری عددی بیشتر از 0.05 را نشان می‌دهد. لذا تفاوتی از نظر کاربران فضا وجود ندارد.

به‌منظور بررسی این فرضیه و تعیین تفاوت‌های گروه‌های مختلف از آنالیز واریانس (ANOVA) استفاده شده‌است. در این روش سعی بر این است که اختلاف بین چند جامعه آماری، ارزیابی شود. در این آزمون فرض اولیه (H_0) آن است که میان میانگین جمعیت‌ها تفاوتی وجود ندارد و فرض ثانویه (H_1) آن است که حداقل بین میانگین دو گروه از جمعیت‌ها اختلاف معنادار وجود دارد. براساس نتایج پژوهش طبق جدول 8، به‌طور کلی

جدول 8- آنالیز واریانس مقایسه میانگین اهمیت شاخص‌ها براساس علت استفاده از فضا

Tab. 8- Perform variance analysis to compare the average significance of indicators based on the purpose of space utilization.

معیار تصمیم	آماره F	میانگین مربعات	درجه آزادی	مجموع مربعات خطا	منبع واریانس	بعد
0.294	1.231	.489	5	2.447	میان گروهی	تاریخی
		.398	394	156.657	درون گروهی	
			399	159.104	جمع کل	
0.018	2.774	1.215	5	6.076	میان گروهی	اجتماعی- فرهنگی
		.438	394	172.601	درون گروهی	
			399	178.678	جمع کل	
0.065	2.099	.715	5	3.577	میان گروهی	کالبدی- عملکردی
		.341	394	134.289	درون گروهی	
			399	137.866	جمع کل	
0.409	1.015	.676	5	3.382	میان گروهی	زیست‌محیطی
		.667	394	262.631	درون گروهی	

معیار تصمیم	آماره F	میانگین مربعات	درجه آزادی	مجموع مربعات خطا	منبع واریانس	بعد
			399	266.012	جمع کل	
0.265	1.295	.834	5	4.168	میان گروهی	زیبایی شناختی
		.643	394	253.523	درون گروهی	
			399	257.691	جمع کل	
0.388	1.049	.753	5	3.765	میان گروهی	ارتباطی
		.718	394	282.818	درون گروهی	
			399	286.582	جمع کل	
0.025	2.600	1.725	5	8.627	میان گروهی	اقتصادی
		.664	394	261.444	درون گروهی	
			399	270.071	جمع کل	
0.034	2.440	.730	5	3.648	میان گروهی	مجموع
		.299	394	117.825	درون گروهی	
			399	121.473	جمع کل	

4- نتیجه گیری

نتایج ارزیابی پس از اجرا در فضاهای شهری نشان می‌دهد که عدم انطباق ذائقه کاربران با آنچه طراحان ارائه می‌دهند، موجب پس‌زدگی فضا می‌شود. در این پژوهش با توجه به بستر اسلامی شهر میانه و طراحی اخیر این پیاده‌راه، هم‌آوایی ادراک کاربران با اصول طراحی شهرسازی ایرانی در بستر فرهنگ اسلامی در هفت بعد کالبدی- تاریخی، اجتماعی- فرهنگی، کالبدی- عملکردی، زیست‌محیطی، زیبایی‌شناسی، اقتصادی و ارتباطی مورد بررسی قرار گرفت. یافته‌های این مطالعه نشان داد که محور حال حاضر پیاده‌راه میانه از نظر رضایت کاربران در سطوح مختلفی قرار دارد. در برخی از ابعاد از جمله بعد **کالبدی- تاریخی** و بعد **اجتماعی- فرهنگی**، با توجه به قرارگیری عنصر محوری **مسجد** به‌عنوان مرکز در شهر ایرانی با بستر فرهنگ اسلامی و **بازار** در فضای پیاده‌راه موجود و با توجه به نیاز اجتماعی افراد به حضور در فضا و تبادل افکار، گفتگو و درهم تنیدگی نیازهای مادی و غیرمادی شهروندان، رضایت کاربران در حد قابل توجهی قرار دارد. اما در ابعادی مانند بعد **کالبدی- عملکردی**، **زیست محیطی** و **زیبایی‌شناسی و اقتصادی**، نیاز به اصلاح و

بهبود شرایط فعلی به چشم می‌خورد. لذا با توجه به نتایج این مطالعه، پیشنهاد می‌شود که در بازطراحی و اصلاح محور پیاده‌راه میانه به موارد زیر توجه گردد: تزریق کاربری جمعی شبانه با هدف حفظ حیات محور در سایر ساعات شبانه روز و ارتقای کیفیت آن، تقویت ارزش‌های اسلامی در قالب حفظ حریم شخصی و استفاده از نماد و سمبل‌های ایرانی و فرهنگ اسلامی، ایجاد تنوع در کاربری‌ها و توجه به نیازهای مختلف کاربران، ارتقای کیفیت فضای سبز و آسایش محیطی پیاده‌راه و مدیریت و نگهداری محیط، توجه به زیبایی‌شناسی و تناسب در طراحی محور، بهبود دسترسی به حمل و نقل عمومی و نیز استفاده از فرصت‌های سرمایه‌گذاری با ایجاد تزریق کاربری‌های متنوع. به‌طور کلی می‌توان بیان نمود که بهره‌گیری از نتایج بررسی هم‌آوایی ادراک کاربران پس از اجرای طرح و دریافت خلاهای موجود در هر بعد طراحی، می‌تواند در اصلاح و بهبود کیفیت فضا مؤثر باشد و بر سرزندگی فضا و هم‌راستایی نیاز کاربران و طرح‌های موجود بی‌انجامد.

پی‌نوشت

¹ Soni & Soni

² One Sample t-Test



Needs from the Perspective of Islam. *Naqshejahan*; 9 (3) :177-190. [in Persian]

Habibi, K., & Haghi, M. R. (2018). The Comparison of Iranian and Foreign Footpaths Based on ANP Method. *Journal of Iranian Architecture & Urbanism (JIAU)*, 9(1), 5-19. [in Persian]

Habibi, M., Mojtaba Zadeh, H. (2019). Assessing the perceptual reading of the citizens of the 20th district of Tehran from the characteristics of the Islamic city. *Journal of Geography*, 17(62), 138-156. [in Persian]

Hajirezaei, F. (2019). Categorization of various pedestrians, Bam-e-Tehran's as a natural-social walking trail. *Manzar, the Scientific Journal of landscape*, 11(47), 14-23. [in Persian]

Harzandi, S., Masoud, M., & Barati, N. (2022). An Approach to the Teachings of the Concept of the Islamic City for Today's, Urban Planning. *Urban Planning Knowledge*, 6(2), 41-59. [in Persian]

Hasani, S M., Hejazian, A., Saeedi Monfared S. (2020). Islamic Urbanism Paradigm (Adapted from Islamic View). *Fundamental Research on Humanities*, 6 (2), 111-132. [in Persian]

Heydari, MT, & Mohamadi, Sh. (2020). Qualitative Desirability Presentation of Urban Pedestrian way with People-Space Unification Approach (Case Study: Zanjan Sabze Meydan pedestrian way). *Geography*, 18(65), 68-82. [in Persian]

Heidarzadeh, E., & Haghi, M. R. (2022). Evaluation of the success rate of urban pedestrian-streets in citizens satisfaction, A comparative study of Hafezieh and Eram pedestrian streets in Shiraz. *Geographical Urban Planning Research (GUPR)*, 10(1), 63-79. [in Persian]

Hosseini, A., Abbasnejad Jelogir, M., Akhavan Anvari, A., & Sajjadi, S. A. (2021). Analysis of pedestrian in the central district of cities: The study of the Saf (Sepahsalar) pedestrian and Si-Tir Street in Tehran. *Geographical Urban Planning Research (GUPR)*, 9(2), 335-359. [in Persian]

Kang, C. D. (2016). Spatial access to pedestrians and retail sales in Seoul, Korea. *Habitat international*, 57, 110-120.

Kanooni, R., & Razvian, MT. (2019). Social and Economic Effects of Pedestrianization in Tehran from the standpoint of citizens (Case Study: 17

Abarghouei Fard, H., & Mansouri, S. A. (2021). Reviewing the Constituent Components of the Spatial Organization of Iranian City after Islam in the 9th–14th AH Travelogues. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape*, 13(55), 20-29. [in Persian]

Abbaszadeh, S., & Tamry, S. (2012). Analysis of Factors Affecting the Improvement of Pedestrian Walkway Spatial Quality and Pedestrian-oriented Spaces, to Increase the Social Interactions Level of People (The case study: Tarbiat & Valiasr axis, Tabriz metropolitan). *Motaleate Shahri*, 1(4), 95-104. [in Persian]

Alattar, M. A., Cottrill, C., & Beecroft, M. (2021). Sources and applications of emerging active travel data: A review of the literature. *Sustainability*, 13(13), 7006.

Babri Dehmajnoni, B., Moghadasi, Mm., & Dezhdar, O. (2021). The effect of physical and activity factors on creating sensory qualities in urban pedestrian ways (Case study: Kermanshah Taq-e Botan pedestrian way). *Iranian Architecture and Urbanism*, 12(1), 191-205. [in Persian]

Berdi Annamoradnejad, R., Razeghi, F., & Arvin, M. (2019). Evaluation of Components of Space Quality in Urban walkways (Case Study: Cultural walkway in Rasht). *Journal of Geography and Planning*, 23(69), 19-40. [in Persian]

Carra, M., Rossetti, S., Tiboni, M., & Vetturi, D. (2022). Can Urban Regeneration improve Walkability? A space-time assessment for the Tintoretto area in Brescia. *Transportation Research Procedia*, 60, 394-401.

De Vos, J., Lättman, K., Van der Vlugt, A. L., Welsch, J., & Otsuka, N. (2023). Determinants and effects of perceived walkability: a literature review, conceptual model and research agenda. *Transport reviews*, 43(2), 303-324.

Dičiūnaitė-Rauktienė, R., Gurskienė, V., Burinskienė, M., & Maliene, V. (2018). The usage and perception of pedestrian zones in Lithuanian cities: Multiple criteria and comparative analysis. *Sustainability*, 10(3), 818.

Ghasemi, K., Hamzenejad, M., Meshkini, A. (2019). Presenting the Physical Planning Pattern of the Islamic Iranian City to Respond to Human



Pourmohammadi, M., Bahrainy, S., & Davoudpour, Z. (2019). Islamic City: Imagination or Reality. *Urban Planning Knowledge*, 3(2), 33-47. [in Persian]

Ranjbarzadeh, S., Zivyar, P., & Ranjbar, M. (2020). The study of factors affecting pedestrianisation in terms of urban regeneration Case study: District 12 of Tehran Municipality, Bab Homayoun Street. *Geography (Regional Planning)*, 10(40), 363-378. [in Persian]

Safaie Reyneh, M., pourahmad, A., & zanganeh, S. (2019). Spatial analysis of vitality in urban spaces A Case Study of the Tehran 17 September Walkway. *Sustainable city*, 2(2), 107-124. [in Persian]

Shahmoradi, S., Abtahi, S. M., & Guimarães, P. (2023). Pedestrian street and its effect on economic sustainability of a historical Middle Eastern city: The case of Chaharbagh Abbasi in Isfahan, Iran. *Geography and Sustainability*, 4(3), 188-199.

Shamai, A., & Usefi, S. (2017). Evaluation of urban development plans from the perspective of citizens Case of study: Pedestrian construction of Salman Farsi Street, Ahvaz. *Geography*, 15(53), 112-132. [in Persian]

Shokri Yazdan Abad, S., Hamzenejad, M., hosseinimoghaddam, F. (2020). Assessment of Iranian Islamic and human values in the periods of transformation of the city from traditional to modern fabric and the method of preserving it in the future cities. *Urban Planning Knowledge*, 3(4), 111-128. [in Persian]

Soni, N., & Soni, N. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. *Land use policy*, 57, 139-150.

Talaei, M., Ansari, M., & Dorjvar, F. (2020). The Role of Ornamentations in Retrieving Iranian-Islamic Identity of Urban Façades; Case Study: Mashhad's Bala and Paein Khiaban Historical Axes. *Armanshahr Architecture & Urban Development*, 12(29), 99-112. [in Persian]

Valls, F., & Clua, Á. (2023). Modeling Barcelona sidewalks: A high resolution urban scale assessment of the geometric attributes of the walkable network. *PloS one*, 18(7), e0284630.

World Health Organization, (2017). Physical activity. <https://www.who.int/en/news-room/fact->

Shahrivar Pedestrian path). *Hoviatshahr*, 12(4), 19-34. [in Persian]

Kamelifar., Z., Pourmohammadi, M., & Rustayi,SH. (2023). Identification of Islamic City Drivers by Interpretive Phenomenological Analysis or IPA. *Urban Planning Knowledge*, 6(4), 68-89. [in Persian]

Kashanijou, KH., (2010). Recognizing Theoretical Trends in Relation to Urban Public Space. *Hoviatshahr*, 4(6), 95-106. [in Persian]

Ketabollahi, K., Nejad Ebrahimi, A. (2022). The Role of Culture of Islamic Sects in the Social Cohesion of Historical Neighborhoods- Case Study: Sartpuleh Neighborhood of Sanandaj, *Journal Urban and Regional Development Planning*, 7(21), 161-191. [in Persian]

Khasm Afkan Nezam E, Navidi Majd F, Fadavi Anbiayee B. (2020). Re-evaluation of the Patterns and Practices of Contextual Architecture in Islamic Cities in the Age of Globalization. *Culture of Islamic Architecture and Urbanism (CIAUJ)*, 5 (1) :123-149. [in Persian]

Nieuwenhuijsen, M. J. (2020). Urban and transport planning pathways to carbon neutral, liveable and healthy cities; A review of the current evidence. *Environment international*, 140, 105661.

Molaei, A., & Khani, H. (2022). Definition the Fiqh's Principles and Laws in Planning and Design of Islamic Urban Spaces (Case Study: 15 Khordad Walkway). *Islamic Law*, 19(72), 153-184. [in Persian]

Molavi, M., Hamidi, A., Faridi Foshtomi, A., & Ariapasand, Z. (2021). Evaluation of the Role of Urban Pedestrian Streets in Improving the Urban Vitality and Social Interactions (Case Study: Pedestrian Street of Rasht). *Geographical Urban Planning Research (GUPR)*, 9(3), 881-908. [in Persian]

Mousavi, K. S., Alaei, A., & Mousavi, S. R. (2021). Spatial Perception in the Concepts and Foundations of the Patterns that Shape the Islamic City. *Scientific Journal of New Islamic Civilization Fundamental Studies*, 4(1), 1-40. [in Persian]

Ortega, E., Martín, B., De Isidro, Á., & Cuevas-Wizner, R. (2020). Street walking quality of the 'Centro' district, Madrid. *Journal of Maps*, 16(1), 184-194.

equations (case study: Valiasr sidewalk in Tabriz). *Sustainable Urban Development*, 3(7), 101-121. [in Persian]

Zhu, M., Sze, N. N., & Newnam, S. (2022). Effect of urban street trees on pedestrian safety: A micro-level pedestrian casualty model using multivariate Bayesian spatial approach. *Accident Analysis & Prevention*, 176, 106818.

sheets/detail/physical-activity (accessed 3 November 2023).

Yassin, H. H. (2019). Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism. *Alexandria Engineering Journal*, 58(1), 251-259.

Zeynali Azim, A., Babazadeh Oskouei, S., & Noorizadeh, Z. (2022). Measuring satisfaction of sidewalk services as an urban space with the help of factor analysis methods and structural

