

تبیین نقش پیاده‌راه‌ها در افزایش روحیه شهروندان به منظور کاهش جرم و جنایت در فضای شهری (نمونه مورد مطالعه: شهرستان الیگودرز)

محمد بهزادپور*، حمید بذریچ**، سید محمد رضا موسوی***

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۸/۱۹ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۲/۰۸

نوع مقاله: پژوهشی - ۱۱۷-۱۳۲

چکیده

پیاده‌راه‌ها به‌عنوان یکی از اجزای کلیدی فضاهای عمومی شهری، نقش مهمی در شکل‌دهی به حس سرزندگی، افزایش تعاملات اجتماعی و ارتقاء روحیه شهروندان ایفا می‌کنند. پژوهش حاضر با روش توصیفی-تحلیلی و با هدف بررسی تأثیر کیفیت پیاده‌راه‌ها بر ارتقاء احساس تعلق به فضا، افزایش کیفیت زندگی شهری و کاهش جرم و جنایت، در شهرستان الیگودرز انجام شده است. داده‌ها از طریق پرسش‌نامه و مشاهده میدانی گردآوری و با استفاده از نرم‌افزار SPSS و آزمون‌های آماری نظیر ضریب همبستگی پیرسون و رگرسیون چندمتغیره تحلیل شده‌اند. یافته‌ها نشان می‌دهد که پیاده‌راه‌ها با فراهم کردن محیطی ایمن و مناسب برای تردد و ارتباطات اجتماعی، زمینه‌ساز حضور فعالانه شهروندان در فضاهای عمومی و کاهش احساس ناامنی می‌گردند. همچنین، طراحی مناسب این فضاها می‌تواند نقش مؤثری در کاهش جرائم خیابانی و ارتقاء سرزندگی شهری داشته باشد. نتایج تحقیق نشان داد که افزایش کیفیت پیاده‌راه‌ها در الیگودرز به‌طور مستقیم با ارتقاء روحیه شهروندان، افزایش تعاملات اجتماعی و کاهش بروز جرم و جنایت ارتباط دارد. از این‌رو، توجه به طراحی و اجرای اصولی پیاده‌راه‌ها می‌تواند در کاهش وابستگی به وسایل نقلیه شخصی و بهبود کیفیت فضای شهری مؤثر باشد و باید به‌طور جدی در سیاست‌گذاری‌های شهری شهرستان مورد توجه قرار گیرد.

واژه‌های کلیدی: پیاده‌راه، فضای شهری، سرزندگی، روحیه شهروندان، شهرستان الیگودرز

مقدمه

تأمین حرکت پیاده در شهر و ایجاد فضاهای شهری مناسب برای حضور مردم در محیط شهری، موجب طرح گرایشها و دیدگاه‌های جدیدی در عرصه شهرسازی و معماری جهان شده است (جهانگیر و همکاران، ۱۴۰۰: ۱). شهرها و مجتمع‌های زیستی از جمله بارزترین و ملموس‌ترین جلوه‌های فرهنگ بشری هستند که با نمایش فضاهای عینی و قابل ادراک، بسیاری از مؤلفه‌های فکری و ذهنی متأثر و منتج از آن را بیان می‌کنند (صابرمنش و همکاران، ۱۴۰۰: ۳). پیاده‌راهها، به‌عنوان عنصر کلیدی نقش اجتماعی دارند که در آن عابر پیاده تسلط کامل را داراست. فضای کالبدی ضعیف برای عابرین پیاده عامل تسلط ماشین بر فضاهای شهری عمومی بوده و باعث کم‌رنگ‌شدن پیاده‌روی‌های صمیمی شهروندان و تعاملات اجتماعی شهروندان است (آرام و منصوریان، ۱۴۰۰: ۳). شهرها متشکل از راه‌ها، خیابان‌ها، پارک‌ها و پیاده‌روها هستند. طبق نظریه بیان اپلی‌اید، خیابان‌های ما از نقطه‌نظر اجتماعی فضاهای مرده‌ای هستند که علت اصلی مرگ آنها همان خودرو است که به‌خاطر آن ساخته شده‌اند. پیاده‌روی در فضاهای شهرها سرزندگی را به مناطق شهری می‌آورد که این موضوع افزایش سطح اقتصادی، تعاملات اجتماعی و بهبود کیفیت زیست‌محیطی شهر را به ارمغان می‌آورد (جیکوبز، ۱۹۶۱: ۱۵۰). نوع ارتباطی که حرکت پیاده در شهر ایجاد می‌کند، چه بین افراد و چه با محیط طبیعی و مصنوع اطرافشان، در غنای فرهنگی و اجتماعی زندگی شهری تأثیر چشمگیری دارد، حال آنکه سرنشینان اتومبیل فقط ارتباطی گسیخته و دورادور با محیط اطراف دارند امنیت و آسایش شهروندان یکی از عواملی است که باعث افزایش کیفیت شهری می‌شود. امروزه کاربرد پیاده‌راهها به‌ویژه در

حفاظت از بافت‌های کهن شهری، جایگاه خود را در مباحث شهرسازی یافته و به‌عنوان ابزاری مفید در جهت حفظ فضاهای بافت شهری کهن و آشتی آن با فضاهای مدرن شهری و ساکنان آن استفاده می‌شود (کلانتوری خلیل‌آباد و همکاران، ۱۳۹۵: ۱). پیاده‌راهها در جابه‌جایی ساکنان شهرها و انتقال ترافیک مناطق مختلف شهر نقش بسزایی دارند. امروزه افزایش جمعیت شهرها و معضلات ترافیکی موجود، لزوم توجه بیشتر به ایجاد پیاده‌راهها و مسیرهای پیاده را تداعی می‌کند. توسعه پیاده‌راهها و تشویق مردم به پیاده‌روی در توسعه پایدار شهرها نقش مؤثری ایفا خواهد کرد، منوط به اینکه در طراحی پیاده‌راهها از استانداردها و معیارهای موجود استفاده گردد (ر.ک: Forrester, 2008). افزایش تنوع عملکردی در ساعت‌های شبانه‌روز کابران را به پیاده‌روی در محیط‌های شهری تشویق می‌کند و امکان پیاده‌راه‌سازی در چنین محیطی با عملکردهای متفاوت و زیاد همراه می‌شود. انتخاب افراد جهت پیاده‌روی و لذت از یک محیط شهری مانند پیاده‌راه می‌تواند طبق درک ذهنی‌شان از محیط، یا ویژگی‌های محیطی فضای شهری انجام شود. پیاده‌راهها معابری با نقش اجتماعی زیاد هستند که باعث ایجاد هیجان و سرزندگی در محیط‌های شهری می‌شوند و شهروندان را به حضور متعدد در شهر سوق می‌دهند. بهترین شاخص‌ها در جهت ارتقای کیفیت فضا، مشتمل بر اهمیت ترمیم پیاده‌راهها و ساخت مسیرهای پیاده مطمئن و زیبا، توجه به آرامش شهروندان و راحتی مسیر، دقت بر حفظ پاکیزگی فضا، گسترش تنوع فضای سبز، ارتقاء کیفیت منظر محدوده و توجه به سرزندگی در محیط شهری است (قاسمی‌سیانی و فرتاش‌مهر، ۱۴۰۲: ۵). این روزها نقش مبلمان شهری در خدمت‌رسانی به شهروندان هر شهر بر کسی پوشیده نیست. اما مسئولین

و کاهش وقوع جرم و جنایت در فضاهای شهری خواهد انجامید. همچنین، دسترسی بهتر و گسترده‌تر به پیاده‌راه‌هایی ایمن، جذاب و کاربرپسند، می‌تواند به کاهش جدایی اجتماعی و تقویت حس تعلق شهروندان به محیط شهری منجر شود. این تغییرات اجتماعی و فضایی، به‌ویژه در کاهش نرخ جرایم خرد و غیرخشونت‌آمیز، تأثیرگذار خواهد بود و در مجموع به بهبود کیفیت زندگی شهری در شهرستان الیگودرز کمک می‌کند.

پیشینه تحقیق

در دهه‌های اخیر، با توجه به افزایش تراکم جمعیت شهری و تغییرات اجتماعی و فرهنگی در مناطق مختلف، توجه به طراحی و ساخت فضاهای عمومی شهری بیش از پیش اهمیت پیدا کرده است. در این راستا، به بررسی پیشینه تحقیقاتی و نظریات مطرح‌شده در این زمینه پرداخته می‌شود در این حوزه پژوهش‌های خوبی انجام گرفته که در جداول ذیل برخی از آنها ارائه می‌شود:

ودست‌اندرکاران امور شهری معتقدند که گذشته از خدمات‌رسانی، حفظ هویت و زیبای سیمای شهری نیاز اولویت‌های بالایی برخوردار است. چنانچه بعضاً مشاهده می‌شود با گسترش بی‌ضابطه بسیاری از شهرهای بزرگ افزایش جمعیت رفته‌رفته تسلط مسئولین شهری به کنترل اوضاع اجتماعی و پرداختن به امورسیما شهرها و ساماندهی آنها کمتر از گذشته می‌شود و گاهی هویت حفظ سیمای بصری در زیرپوشش عملکردها و پاسخ به نیاز روزمره شهروندان به فراموشی سپرده می‌شود (زندیه، ۱۳۸۵: ۲).

هدف اصلی این پژوهش، بررسی تأثیر پیاده‌راه‌ها بر افزایش سرزندگی شهری و کاهش میزان جرم و جنایت در شهرستان الیگودرز است. بر این اساس، فرضیه تحقیق این است که وجود پیاده‌راه‌هایی با طراحی مناسب و کارکردی در این شهرستان می‌تواند موجب تقویت حس سرزندگی و افزایش تعاملات اجتماعی میان شهروندان شود؛ امری که در نهایت به کاهش احساس ناامنی

جدول ۱: پیشینه پژوهش در مورد پیاده‌راه‌ها (نگارندگان، ۱۴۰۳)

پژوهشگر	سال	موضوع پژوهش	نتایج پژوهش
سونگ ولی و Lee	۲۰۱۵	محیط مسکونی ساخته شده و فعالیت پیاده‌روی: شواهد تجربی سرزندگی شهری جین جیکوبز	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 سنول مؤثر است.
رینگ و همکاران	۲۰۱۸	ارزیابی صریح بر سرزندگی شهری	نتایج نشان می‌دهد که الگوی زندگی در شیکاگو و ووهان متفاوت هستند. دسترسی و تنوع در شیکاگو برتر است، درحالی‌که ووهان دارای بالاتر تراکم جمعیت و شرایط زیستی مناسب است.
سادات و آرام؛	۱۴۰۰	مروری بر سرزندگی در پارک مهریزی شهر یاسوج	وجود فضاهای متنوع و مکان‌های فرهنگی برای برگزاری مراسمات بر ارتقا سرزندگی فضای شهری در این سایت مؤثر است. همچنین مؤلفه زیباشناسی از بالاترین سطح مطلوبیت و مؤلفه خدماتی از پایین‌ترین سطح برخوردار است.
غضنفرپور و همکاران	۱۳۹۸	سنجش سرزندگی و حیات شبانه میدان نقش جهان اصفهان با تأکید بر امنیت پایدار شهری	نتایج تکنیک حاکی از آن است که شاخص اجتماعی با وزن ۰/۳۹۹ در رتبه اول، شاخص سرزندگی با وزن ۰/۲۷۱ در رتبه دوم، شاخص امنیت با وزن ۰/۲۱۷ در رتبه سوم و شاخص کالبدی با وزن ۰/۱۷۴ در رتبه چهارم قرار گرفت.

پژوهشگر	سال	موضوع پژوهش	نتایج پژوهش
کاشی و همکاران	۱۳۹۸	سرزندگی شهری مفهومی میان‌رشته‌ای، (واکاوی اصول، ابعاد و شاخص‌ها)	سرزندگی شهری کیفیتی ویژگی ذاتی و مبتنی بر محیط نبوده و به‌عنوان رخدادی اجتماعی فضایی، نتیجه یک‌روند درازمدت از رضایت کاربران در فضاهای شهری
غلامی بیمرغ و جزی	۱۳۹۹	نقش پیاده‌مداری بر افزایش سرزندگی فضاهای شهری، مطالعه موردی: شهرگزبُرخوار	طبق نتایج به‌دست‌آمده، شاخص سرزندگی شهری تحت‌تأثیر اجرای طرح پیاده‌مداری قرار گرفته و با اجرای طرح پیاده‌مداری، می‌توان افزایش سرزندگی شهری را با مقدار میانگین ۰/۸۵ در شهرگزبُرخوار، انتظار داشت.
حسین‌زاده و صفرعلی‌زاده	۱۳۹۹	سنجش و ارزیابی وضعیت مؤلفه‌های سرزندگی شهری از منظر شهروندان (مطالعه موردی: شهر ارومیه)	بین پایگاه اجتماعی - اقتصادی شهروندان و میزان سرزندگی شهری در شهر ارومیه با استفاده از مؤلفه‌های تحصیلات و مدت سکونت در منطقه رابطه معناداری وجود دارد. در نهایت می‌توان نتیجه‌گیری کرد که وضعیت مؤلفه‌های سرزندگی شهری از نظر شهروندان به‌صورت یکسان نبوده است.
معروفی	۱۴۰۰	بررسی نقش مؤلفه‌های سرزندگی پارک‌های شهری بر احساس تعلق محله‌ای (نمونه موردی: پارک شهدای هادی‌آباد قزوین)	با توجه به نقش مؤلفه‌های سرزندگی پارک‌های شهری و میزان تأثیرگذاری هر یک از آنها بر ایجاد و تقویت احساس تعلق محله‌ای و تلاش برای حفظ آنها در محله‌های شهری به‌ویژه محله مورد مطالعه باعث بالارفتن کیفیت محیطی و توسعه اجتماعی و کالبدی محدوده مورد مطالعه خواهد شد.

در جدول شماره ۱ به بررسی پیشینه در باب پیاده‌راه و در جدول شماره ۲ به تبیین پیشینه پژوهش در خصوص جرم و جنایت پرداخته شده است.

جدول ۲: پیشینه پژوهش جرم و جنایت (نگارندگان، ۱۴۰۳)

عنوان پژوهش	نویسندگان	سال انتشار	چکیده	نتیجه‌گیری
بررسی تأثیر طراحی پیاده‌راه‌ها بر کاهش جرم شهری	رضایی، م؛ سلیمانی، ف.	۱۳۹۵	این تحقیق به بررسی ارتباط طراحی فضاهای عمومی شهری (به‌ویژه پیاده‌راه‌ها) با کاهش وقوع جرم در شهرها پرداخته است.	نتایج نشان می‌دهد که طراحی مناسب پیاده‌راه‌ها و افزایش نورپردازی و فضای سبز باعث کاهش احساس ناامنی می‌شود.
نقش پیاده‌روی در کاهش رفتارهای پرخطر و جرم در شهرها	حسینی، ج؛ محمدی، ص.	۱۳۹۷	این مقاله به بررسی تأثیر پیاده‌روی در کاهش رفتارهای پرخطر و جرم‌های مرتبط با فضاهای شهری می‌پردازد.	پیاده‌روی در فضاهای شهری که طراحی مناسب دارند، می‌تواند از وقوع بسیاری از جرائم جلوگیری کند.
تحلیل تأثیر طراحی پیاده‌راه‌ها امن بر کاهش جرایم خیابانی	احمدی، ح؛ رحمانی، م.	۱۳۹۸	پژوهش حاضر بر اهمیت طراحی پیاده‌راه‌های امن و توجه به استانداردهای امنیتی در کاهش جرایم خیابانی تمرکز دارد.	طراحی پیاده‌راه‌های امن و جذاب می‌تواند امنیت اجتماعی را در محله‌ها افزایش دهد.
ارزیابی کیفیت طراحی پیاده‌راه‌ها و ارتباط آن با احساس امنیت شهروندان	شجاعی، ف؛ معینی، س.	۱۴۰۰	این مطالعه به ارزیابی کیفیت طراحی پیاده‌راه‌ها و تأثیر آن بر احساس امنیت شهروندان در محله‌های مختلف می‌پردازد.	نتایج نشان داد که پیاده‌راه‌های باکیفیت بالا باعث افزایش احساس امنیت و کاهش جرایم خیابانی می‌شود.

را فراهم می‌کند. وسایل بازی و سرگرمی مانند زمین اسکیت، فضاهای بازی بولینگ، میز تنیس، کاشی نقش‌دار و خطوطی برای بازی موجب صرف زمان عابران در محیط شهری است. پوشش گیاهی باید به‌گونه‌ای کاشته شوند که رشد آنها مزاحم رفت‌وآمد شهروندان پیاده‌نگردد و نیاز به مراقبت نداشته باشند (امیری و همکاران، ۱۳۹۵: ۶).

شهر اثر هنری بزرگی است که آفرینندگانی به وسعت خود و به تعداد جمعیتش دارد. هدف اصلی یک شهر ایجاد فضایی دلنشین برای شهروندانی است که در آن زندگی می‌کنند (قیطران‌پور و کوچکی، ۱۴۰۱: ۵). تاریخچه ساخت پیاده‌راه به مدل امروزی آن به ۷۰ سال قبل برمی‌گردد و شهرهای اروپایی به‌ویژه کشور آلمان و هلند در این جهت در جهان جلودار بوده‌اند (قاسمی‌سیانی و فرتاش‌مهر، ۱۴۰۲: ۶). عرصه‌های عمومی شهری مهم‌ترین بخش شهرها و محیط‌های شهری هستند که در چنین عرصه‌هایی بیشترین تماس، ارتباط و تعامل میان انسان‌ها رخ می‌دهد رابطه بین طراحی و برنامه‌ریزی فضای شهری و سرزندگی شهری، تاریخی طولانی دارد. فضای شهری یکی از ترکیبات شهر است که تاریخ ملت‌ها را در دوره‌های گوناگون شکل می‌دهد و منتقل می‌کند. فضای شهری مکانی است که زندگی شهری و اجتماعی در آن جریان می‌یابد (هدایت‌نژاد و همکاران، ۱۳۹۸: ۵). یک مکان شهری خوب باید دارای تراکم مناسب برای تمرکز مردم بوده و برای تحریک تماس و کنش متقابل و زندگی خیابانی از تنوع نیز برخوردار باشد از مشخصات فضای عمومی شهری دسترسی‌پذیری و همگانی بودن آنهاست. چنین فضاهایی عاری از مبادلات قدرت و هر نوع بی‌عدالتی عرصه را برای مشارکت همگان فارغ از هر نوعی که باشند مهیا می‌نماید. فضای عمومی شهر، صحنه نمایش زندگی روزمره مردم است و

با توجه به جداول پیشینه تحقیق، مشخص می‌شود که پیاده‌راه‌ها و مبلمان شهری در بهبود روحیه شهروندان و کاهش جرم و جنایت نقش مؤثری دارند. همچنین، افزایش فضای سبز، بهبود کیفیت نورپردازی و طراحی مناسب فضاهای عمومی می‌تواند موجب تقویت حس امنیت و سرزندگی در فضاهای شهری شود. نتایج مطالعات پیشین همچنین نشان می‌دهد که ایجاد فضاهای عمومی کارآمد و افزایش دسترسی به پیاده‌راه‌ها از طریق طراحی اصولی، به کاهش رفتارهای ضداجتماعی و افزایش تعاملات مثبت اجتماعی کمک می‌کند. بنابراین، توجه به این عوامل در طراحی و ساماندهی فضاهای شهری شهرستان الیگودرز می‌تواند به بهبود کیفیت زندگی شهری، کاهش مشکلات اجتماعی و ارتقاء امنیت در فضاهای عمومی منجر شود. لذا پژوهش‌های فوق‌هیچ‌کدام در شهرستان الیگودرز انجام نشده و کمتر به موضوع روحیه شهروندان پرداخته شده است.

مبانی نظری پژوهش

ساخت محیط‌های شهری بدون حضور خودرو و اختصاص آن به شهروندان پیاده، به‌تنهایی نمی‌تواند موجب افزایش سرزندگی فضا و جذب گسترده کاربران شود؛ چراکه قبل از ساخت طرح پیاده‌راه‌سازی رفت‌وآمد خودرو موج شلوغی فضا، همچنین رونق اقتصادی محیط بوده است. بر این اساس باید در جهت محدودیت دسترسی اتومبیل به محدوده، به دیگر شاخص‌های مؤثر در سرزندگی فضا که در پژوهش به آنها پرداخته شد دقت شود تا محیطی سرزنده و خوب جهت حضور مردم ایجاد کرد. پیاده‌راه‌ها فضاهایی در شهر هستند که کاربر را برای مدتی کوتاه از استفاده خودرو، ازدحام خیابان و... جدا کرده و در جهت نیازها، فرصتی مناسب برای تعامل با شهر و مردم دیگر

در تقابل با فضای زندگی خصوصی تحریک می‌شوند (جیکوبز، ۱۹۶۱: ۱۵۵).

سرزندگی به فضا و فعالیت شهری نسبت داده می‌شود که به سلامت جسمی، روانی، اجتماعی و پیشرفت شخصی شهروندان کمک می‌کند و فضای شهری مطلوبی را تصویر می‌کند که غنای روحانی و فرهنگی را ایجاد کرده و بازتاب می‌آفریند (گیاهاکار و فروزنده، ۱۴۰۳: ۶). سرزندگی در مفهوم کلی به خودکفایی، پایداری، سازگاری، انعطاف‌پذیری، ظرفیت برای تغییر، خودسازی، مسئولیت و امنیت مربوط

می‌شود. سرزندگی شهری یعنی ظرفیت شهر برای پاسخ‌دادن و انطباق با شرایط حیات و زندگی فرد در میان جمع بودن و آنچه به فضا زندگی می‌بخشد مردم و حضور فعال و پر شور و نشاط آنها در فضا (غلامی و دهقان، ۱۳۹۹: ۵) سرزندگی به خودکفایی، پایداری، سازگاری، انعطاف‌پذیری، ظرفیت برای تغییر، خودسازی، مسئولیت و امنیت مرتبط می‌شود. سرزندگی شهری به معنی ظرفیت شهر برای پاسخ‌دادن و انطباق با شرایط است (آرام و منصوریان، ۱۴۰۰: ۵).

جدول ۳: تعریف سرزندگی از دیدگاه روان‌شناسان

ردیف	تعریف سرزندگی	نام روان‌شناس
۱	سرزندگی را به‌عنوان احساس درونی انرژی، شور و نشاطی تعریف می‌کنند که از درون فرد برخاسته و با انگیزش درونی مرتبط است. این احساس به فرد کمک می‌کند تا در فعالیت‌ها با انگیزه و علاقه شرکت کند.	مورگان و رایان (۲۰۰۷)
۲	سرزندگی حالتی مثبت و باطراوت از بودن است که در آن فرد احساس شادابی، نشاط و آمادگی برای تجربه‌های زندگی دارد. این حالت با هیجانات مثبت، انرژی روانی و مشارکت فعال در زندگی روزمره همراه است.	فردریک و بوستیک (۲۰۰۲)
۳	از دید آنها، سرزندگی به‌معنای احساس توانمندی و پرنرژی بودن در کارها و فعالیت‌های مختلف است.	کاتر و لوتار (۲۰۰۲)

معیارهای ارزیابی پیاده‌راه‌ها

معیارهایی جهت ارزیابی پیاده‌راه‌ها مدنظر است که کیفیت و میزان دسترسی آنها بیشتر مورد توجه است. طراحی پیاده، عملاً جنبه کالبدی یا ترافیکی نداشته، زیرا با اهداف بزرگ اجتماعی و فرهنگی همراه است (Forrester, 2008).

۱. شاخص‌های اجتماعی - اقتصادی: ایجاد پیاده‌راه در مسیرهای تاریخی و پرتردد باعث جذب‌شدن عابران می‌شود. از مهم‌ترین مؤلفه‌ها سلطه بر فرهنگ پیاده‌روی، ایمنی در پیاده‌راه‌ها برای فعالیت عابران در ساعات مختلف شبانه‌روزی است (مدی و همکار، ۱۳۹۲: ۵).

۲. شاخص‌های کالبدی - فضایی: ساماندهی پیاده‌راه‌ها از عوامل مهم بر رونق مراکز خرده‌فروشی قدیمی و جدید و دسترسی راحت به خدمات جزئی اما مهم

روزمره به حساب می‌آید. کاربری‌های متفاوت تجاری و مسکونی عامل فعالیت شبانه‌روزی عابران پیاده در سطح شهر است.

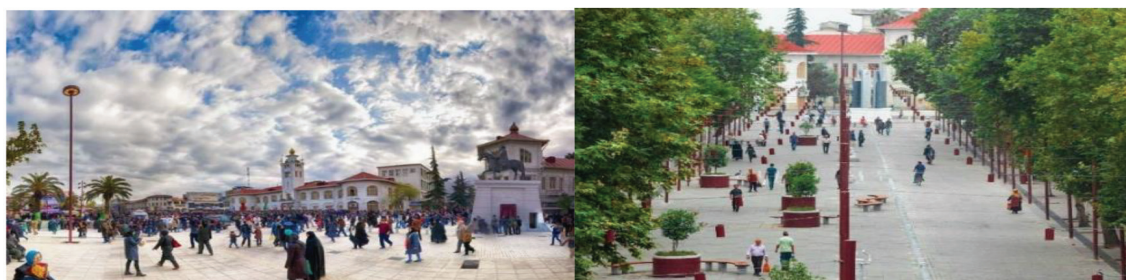
۳. شاخص‌های ترافیک و دسترسی: سفرهای پیاده و سواره بهتر در ارتباط هم ایجاد شود. در حالت نبودن افراد پیاده در محیط شهری رفت‌وآمد باقی وسایل نقلیه بی‌معنی است. براین‌اساس تردد پیاده اولویت خیلی بالایی داراست. ساخت ایستگاه تاکسی و محل توقف خودرو برای سواره و پیاده نمودن عابران در کنارگذر عابر پیاده ضروری است. براین‌اساس طرح پیاده‌راه نباید در به‌وجود آمدن تراکم ترافیکی در باقی محل‌های منطقه مرکزی تجاری شود (قیطران‌پور و کوچکی، ۱۴۰۱).

۴. شاخص‌های طراحی شهری: ایجاد کف‌سازی خوب و تأکید به خط آسمان، جداره‌ها و فضای اطراف باعث ارتقای

(مدنی و همکاران، ۱۴۰۰: ۵) بودن انسان در يك فضا باعث روح بخشیدن و سرزندگی آن محیط می‌شود. تعاملات اجتماعی بیشتر در محیط پیاده شهری اتفاق می‌افتد که دلیل تقویت و لزوم نقش پیاده‌راه‌ها در شهر است. پیاده‌راه‌ها یکی از محیط‌های مناسب برای ایجاد تعاملات اجتماعی مردم هستند (غلامی و دهقان، ۱۳۹۹: ۸). بر این اساس می‌توان به‌عنوان نمونه پیاده‌راه‌سازی در میدان شهرداری رشت را به‌عنوان یک نمونه موفق اشاره کرد.

کیفیت راه می‌شود. ساخت محیطی برای مکث، نصب چراغ‌ها، سرویس‌های بهداشتی عمومی و تابلوهای جهت‌یابی طراحی مناسب مسیر است. توجه به تأثیرات اقلیمی پیاده‌راه‌ها، آلودگی زیست‌محیطی، نقش درخت و پوشش گیاهی و... نیز ضروری است (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۰).

احساس جمعی اجتماع‌های محلی و وابستگی‌های احساسی به يك مکان در حال ناپدید شدن است پیاده‌راه‌ها را عامل ایجاد امنیت و تقویت تعاملات اجتماعی می‌دانند



تصویر ۱ و ۲: پیاده‌راه‌سازی در میدان شهرداری رشت (نگارندگان، ۱۴۰۳)

جدول ۴: معیارها و مؤلفه‌های مؤثر بر سرزندگی در پیاده‌راه‌ها

مؤلفه			معیار	
کیفیت فیزیکی کف‌سازی جهت پیاده‌روی	تنوع کاربری‌ها و عملکردی	چیدمان و جانمایی و تعداد و کیفیت عناصر مبلمان	نظافت و پاکیزگی	خدماتی
رنگ‌های به کار گرفته شده در کف‌سازی	وضعیت تنوع گونه‌ای پوشش گیاهی	هماهنگی رنگ‌های به‌کاررفته شده در مبلمان و کف‌سازی پیاده‌روها	زیبایی (کیفیت بصری) فضای سبز - کاشت درختان مناسب با اقلیم	زیبایی‌شناسی
انجام فعالیت‌های اجتماعی و جمعی	فضاهای طراحی شده برای گذران اوقات فراغت	کیفیت فضاهای ورزشی در پارک	تعداد فضاهای ورزشی پارک	تفریحی
راحتی و شناسایی مسیرهای منتهی به مکان‌های مختلف پارک		سریع برای رسیدن به خیابان-هوای اطراف از درون پارک	به پارک از سایر نقاط شهر	دسترسی
هشدارهای ایمنی		فضاهای ورزشی	زمین‌بازی کودکان	ایمنی
جذابیت روشنایی		کیفیت روشنایی		روشنایی
برآورد نشاط و شادی و آرامش به‌واسطه فضای سبز - حس تعلق و یادآور بودن خاطره		جذابیت فضاهای پارک - تمایل به حضور دوباره		ادراکی - احساسی

پیاده‌راه‌های شهری بر ارتقاء حس سرزندگی، روحیه شهروندان و کاهش جرم و جنایت در شهرستان الیگودرز می‌پردازد. این مطالعه با تمرکز بر شناخت وضعیت موجود و تحلیل

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع توصیفی-تحلیلی و از حیث هدف، در زمره تحقیقات کاربردی قرار می‌گیرد که به بررسی تأثیر

روابط میان متغیرهای پژوهش، تلاش دارد تا با بهره‌گیری از داده‌های میدانی، راهکارهایی مبتنی بر شواهد برای بهبود کیفیت فضاهای عمومی ارائه دهد، جامعه آماری این پژوهش را کلیه شهروندان ساکن شهرستان الیگودرز تشکیل می‌دهند که از پیاده‌راه‌ها و پیاده‌روهای شهری استفاده می‌کنند. برای گردآوری داده‌ها، از ابزار پرسش‌نامه محقق‌ساخته با مقیاس لیکرت پنج‌درجه‌ای بهره گرفته شده است. روایی صوری و محتوایی پرسش‌نامه با استفاده از نظرات متخصصان حوزه شهرسازی و علوم اجتماعی تأیید شده و پایایی آن از طریق محاسبه ضریب آلفای کرونباخ سنجیده شده است. همچنین، از روش مشاهده میدانی هدفمند برای تکمیل اطلاعات و تحلیل محیطی استفاده شده است. داده‌های گردآوری شده با استفاده از نرم‌افزار SPSS مورد تحلیل قرار گرفته‌اند. در مرحله تحلیل آماری، از آزمون‌های آمار توصیفی (میانگین، انحراف معیار، فراوانی)، و آزمون‌های آمار استنباطی شامل ضریب همبستگی پیرسون و رگرسیون چندمتغیره برای بررسی روابط بین متغیرهای مستقل و وابسته استفاده شده است.

محدوده مورد مطالعه این پژوهش شهرستان الیگودرز است و جامعه آماری در این تحقیق شامل شهروندانی که در پیاده‌راه‌های معابر اصلی شهرستان الیگودرز حضور داشته‌اند. به منظور انتخاب نمونه آماری، از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده استفاده شده است. و جهت افزایش دقت و تعمیم‌پذیری نتایج، از نمونه‌گیری طبقه‌ای متناسب با حجم جامعه نیز بهره گرفته شده است تا تنوع گروه‌های سنی، جنسیتی و اجتماعی در نمونه لحاظ گردد. حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران

محاسبه شده و تلاش شده است نمونه‌ای معرف از کل جامعه مورد بررسی قرار گیرد در دو مرحله اقدامات انجام شده در مرحله اول، بازدید از پیاده‌راه معابر اصلی محدوده مورد مطالعه شهرستان الیگودرز و در دومین مرحله برای شناسایی تأثیر شاخص‌ها در ارتباط با رضایتمندی از سرزندگی در پیاده‌راه‌ها، میانگین هرکدام از شاخص‌ها با توجه به طیف لیکرت ۵ تایی پرسش‌نامه‌ای تهیه گردید.

محدوده مورد مطالعه

الیگودرز مرکز شهرستان الیگودرز و در شرق استان لرستان و با جمعیت ۹۰۷۹۹ در سال ۱۳۹۵ بعد از خرم‌آباد، بروجرد و دورود و کوهدشت پنجمین شهر پرجمعیت لرستان است. شهر الیگودرز در دامنه کوهستانی و با آب‌وهوایی سرد در زمستان و مطلوب و معتدل در بهار و تابستان شرق استان لرستان است؛ همچنین، از شهرهای مرتفع و مناطق سردسیر ایران است. دیرینگی آن به بیش از ۷۰۰ سال می‌رسد. شهر الیگودرز دومین شهر فرمانداری ویژه استان لرستان است. این شهر به دلیل موقعیت جغرافیایی یکی از شاه‌راه‌های جاده‌ای استان لرستان است. الیگودرز به‌خاطر داشتن مراکز درمانی، مراکز آموزش عالی و امکانات شهری مناسب در استان لرستان از اهمیت زیادی برخوردار است الیگودرز در گذشته از چهار محله ورزندان، مجیان، ده تیرانی و ده محمدرضا تشکیل شده بود هرچند که توسعه اخیر شهر این مرزبندی را نامحسوس کرده است. محدوده مورد مطالعه در این پژوهش شامل پیاده‌روهای محله ده محمدرضا، ساحلی، طالقانی جنوبی، خیابان امام‌ره است.



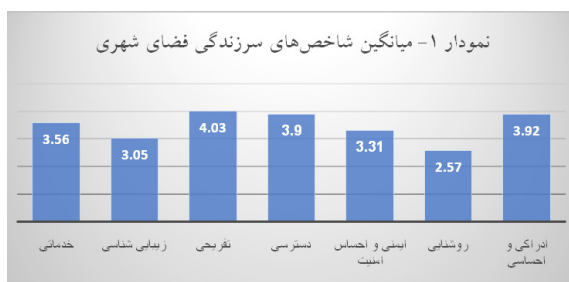
تصویر ۳: محل مورد مطالعه (نگارندگان، ۱۴۰۳)

میانگین شاخص‌های بررسی شده در این پژوهش در جدول شماره ۶ آورده شده است و در این میان شاخص تفریحی با میانگین ۴/۰۳ از ۵ با بیش‌ترین میزان و شاخص روشنایی با مقدار ۲/۵۷ از ۵ کم‌ترین میزان را داشته‌اند.

جدول شماره ۶: میانگین شاخص‌ها

میانگین	شاخص‌ها
۳/۵۶	خدماتی
۳/۰۵	زیبایی‌شناسی
۴/۰۳	تفریحی
۳/۹۰	دسترسی
۳/۳۱	ایمنی و احساس امنیت
۲/۵۷	روشنایی
۳/۹۲	ادراکی-احساسی

منبع: یافته‌های پژوهش (۱۴۰۳)



نمودار شماره ۱: میانگین شاخص‌ها

(منبع: یافته‌های پژوهش. ۱۴۰۳)

تحلیل یافته‌ها

از جمله یافته‌های توصیفی مورد بررسی در تحقیق حاضر می‌توان به سن، جنس، وضعیت اشتغال، سطح تحصیلات و محل زندگی جامعه آماری اشاره نمود که در جداول شماره ۵ نشان داده شده است:

جدول شماره ۵: یافته‌های توصیفی پرسش‌شوندگان

سن	
۱۵-۲۰	۲۸,۵%
۲۱-۴۰	۴۱,۵%
۴۱-۶۰	۱۳%
۶۰ <	۱۷%
جنس	
مرد	۵۰%
زن	۵۰%
شغل	
دولتی	۲۳%
آزاد	۲۶%
بیکار	۳۲%
دانشجو	۱۹%
تحصیلات	
دیپلم	۱۹,۵%
کاردانی	۱۹%
کارشناسی	۴۴,۵%
کارشناسی ارشد	۱۰%
دکتری	۷%
محل زندگی	
محل ده محمدرضا	۳۲%
محل دیگر	۶۸%

منبع: یافته‌های پژوهش (۱۴۰۳)

۱- به نظر می‌رسد که پیاده‌راه‌ها بر افزایش روحیه شهروندان، تعاملات اجتماعی، اقتصادی و سرزندگی فضای شهری تأثیر می‌گذارد. به‌منظور بررسی فرضیه اصلی پژوهش از تکنیک تحلیل مسیر استفاده شده است. برای انجام تحلیل مسیر به‌طور متوالی

چندین آزمون رگرسیون انجام می‌شود. در گام اول پیاده‌راه‌ها به‌عنوان متغیر ملاک اصلی و نهایی، متغیرهای «افزایش روحیه شهروندان، تعاملات اجتماعی، اقتصادی و سرزندگی فضای شهری»، به‌عنوان متغیر پیش‌بین به برنامه رگرسیونی معرفی شدند که نتایج آن در جدول زیر ارائه می‌گردد.

جدول ۷: مشخص‌کننده‌های کلی تحلیل رگرسیون متغیرهای پیش‌بین که پیاده‌راه‌ها بر افزایش روحیه شهروندان، تعاملات اجتماعی، اقتصادی و سرزندگی فضای شهری (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۳)

شاخص آماری مدل رگرسیون	ضریب همبستگی (R)	ضریب تعیین R^2	تعدیل شده R^2 $\frac{N t^2 S^2}{N d^2 + t^2 S^2}$ $\frac{N t^2 S^2}{N d^2 + t^2 S^2}$	آزمون F	سطح معناداری
پیاده‌روها بر افزایش روحیه شهروندان	۰/۹۷۷	۰/۹۵۴	۰/۹۵۲	۵۷۸/۴۶۷	۰/۰۰۰۱

باتوجه به جدول ۷ ضریب همبستگی چندمتغیره بین متغیر پیش‌بین بر افزایش روحیه شهروندان، تعاملات اجتماعی، اقتصادی و سرزندگی فضای شهری برابر ۰/۹۷۷ است. R^2 میزان برآورد واریانس پیاده‌راه بر افزایش روحیه شهروندان است که توسط متغیر پیش‌بین تبیین می‌شود. با توجه به مقدار ضریب تعیین $R^2=۰/۹۵۴$ حدود ۹۵/۴ درصد از پیاده‌روها در مجموع

توسط روحیه شهروندان، قابل تبیین است. همچنین باتوجه به مقدار F و سطح معناداری به‌دست‌آمده (Sig ۰/۰۰۰۱) و $۵۷۸F=۴۶۷$ که در سطح ۰/۰۵ معنی‌دار است (زیرا $۰/۰۵ < Sig$)، می‌توان گفت که متغیر پیش‌بین روحیه شهروندان قادر است تغییرات متغیر پیاده‌راه‌ها بر افزایش روحیه شهروندان را تبیین کند.

جدول ۸- ضرایب رگرسیونی متغیرهای پیش‌بین بر روی پیاده‌راه‌ها بر افزایش روحیه شهروندان (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۳)

شاخص آماری مدل رگرسیون	ضرایب استاندارد نشده	خطای استاندارد	بتای استاندارد (β)	آزمون t	سطح معناداری sig
پیاده‌راه	۰/۰۷۹	۰/۰۷۱	۰/۰۸۵	۱/۱۱۲	۰/۲۷۱
روحیه شهروندان	۰/۹۶۹	۰/۰۸۳	۰/۸۹۷	۱۱/۶۸۰	۰/۰۰۰۱

جدول ۸ ضرایب استاندارد (β) و ضرایب غیراستاندارد (B) متغیرها را نشان می‌دهد. مقدار t و سطح معنی‌داری آن معنی‌دار بودن ضرایب هر یک از متغیرها را نشان می‌دهد.

سطح معنی‌داری متغیر پیاده‌راه‌ها بیشتر و روحیه شهروندان کمتر از ۰/۰۵ است. بنابراین رابطه بین پیاده‌راه‌ها بر روحیه شهروندان معنی‌دار است ضرایب β نشان می‌دهد که

ضریب تأثیر رگرسیونی متغیر پیاده راه‌ها و روحیه شهروندان به ترتیب ۰/۰۸۵ و ۰/۸۹۷ است. ۲- به نظر می‌رسد که عواملی چون سرزندگی، ایمنی و امنیت، دسترسی مناسب، رعایت ضوابط در طراحی و جذابیت بصری

پیاده‌راه‌ها باعث افزایش میزان تردد افراد و حضور آنها در فضای شهری تأثیر دارد. برای بررسی این فرضیه از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شده که نتایج آن در جدول زیر ارائه می‌شود.

جدول ۹- ماتریس همبستگی پیرسون بین سرزندگی شهروندان با عوامل ایمنی، ضوابط طراحی و جذابیت بصری پیاده‌راه‌ها (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۳)

عوامل ایمنی، ضوابط طراحی و جذابیت بصری پیاده‌روها		متغیر
سطح معناداری	ضریب همبستگی ۰/۹۰۱	متغیرهای وابسته
۰/۰۰۰۱		بین سرزندگی شهروندان با عوامل ایمنی، ضوابط طراحی و جذابیت بصری پیاده‌راه‌ها

$$p \leq 0/0001^{**}$$

نتیجه‌گیری

تحلیل‌های آماری نشان می‌دهند که بین متغیر «پیاده‌راه‌ها» و «روحیه شهروندان»، رابطه معناداری وجود دارد ($p < 0/05$)، به این معنی که طراحی و ویژگی‌های پیاده‌راه‌ها بر روحیه و احساسات شهروندان تأثیرگذار هستند. ضریب تأثیر رگرسیونی (β) برای این رابطه برابر با ۰/۸۹۷ است که نشان‌دهنده تأثیر قوی پیاده‌راه‌ها بر بهبود روحیه شهروندان است. همچنین، تحلیل همبستگی میان «سرزندگی شهروندان» و سه عامل «ایمنی»، «ضوابط طراحی» و «جذابیت بصری پیاده‌راه‌ها»، نشان‌دهنده همبستگی مثبت و معناداری با ضریب همبستگی (r) برابر با ۰/۹۰۱ و سطح معناداری (p) کمتر از ۰/۰۰۰۱ است. این نتایج به وضوح حاکی از آن هستند که ویژگی‌های مختلف پیاده‌راه‌ها مانند ایمنی، طراحی و جذابیت بصری تأثیر قابل توجهی بر حس سرزندگی و تعاملات اجتماعی شهروندان دارند.

در مجموع، این نتایج نشان می‌دهند که پیاده‌راه‌ها نه تنها بر روحیه شهروندان بلکه بر سرزندگی و کیفیت تعاملات اجتماعی آنان نیز تأثیر مثبتی دارند و به‌طور قابل توجهی

باتوجه به اطلاعات جدول ۹ بین سرزندگی شهروندان با عوامل ایمنی، ضوابط طراحی و جذابیت بصری پیاده‌راه‌ها همبستگی بالا، مثبت و معنی‌داری در سطح ۰/۰۰۰۱ وجود دارد ($p < 0/0001$) و می‌توان گفت بین سرزندگی شهروندان با عوامل ایمنی، ضوابط طراحی و جذابیت بصری پیاده‌راه‌ها رابطه معناداری وجود دارد؛ یعنی این فرض مورد تأیید است. بر این اساس، فرضیه پژوهش مبنی بر اینکه «افزایش ایمنی، رعایت ضوابط طراحی و ارتقای جذابیت بصری پیاده‌راه‌ها موجب افزایش حس سرزندگی در میان شهروندان می‌شود»، مورد تأیید قرار می‌گیرد. این یافته بیانگر آن است که توجه به کیفیت طراحی فضاهای پیاده‌محور نه تنها در بهبود زیبایی و کارکرد فضاهای شهری مؤثر است، بلکه نقش تعیین‌کننده‌ای در ارتقای کیفیت زندگی روانی و اجتماعی شهروندان ایفا می‌کند. در واقع، طراحی مناسب پیاده‌راه‌ها با افزایش حس امنیت، دلپذیری محیط و ارتقای تعاملات اجتماعی، به‌طور مستقیم بر حس سرزندگی افراد تأثیرگذار است.

بر کاهش احساس ناامنی و ارتقای کیفیت زندگی شهری تأثیرگذار هستند.

همچنین مشخص شد که پیاده‌راه‌ها در فضاهای شهری نه تنها به عنوان مسیرهای تردد بلکه به عنوان عاملی مؤثر در افزایش حس سرزندگی، روحیه مثبت شهروندان و کاهش جرم و جنایت در محیط‌های شهری عمل می‌کنند. این تحقیق با توجه به فرضیات و اهداف تحقیقاتی، نقش شاخص‌های مختلفی همچون دسترسی، روشنایی، ایمنی، احساس امنیت، تفریحی، خدماتی و زیبایی‌شناسی در ارتقای کیفیت زندگی و کاهش جرایم بررسی کرده است.

۱. دسترسی: پیاده‌راه‌هایی که دسترسی آسان به فضاهای شهری مختلف را فراهم می‌کنند، موجب افزایش حضور شهروندان در این فضاها می‌شوند. دسترسی به امکانات عمومی مانند حمل و نقل عمومی، فروشگاه‌ها و مراکز خدماتی در کنار پیاده‌راه‌ها باعث افزایش تعاملات اجتماعی و کاهش جدایی اجتماعی می‌شود که به نوبه خود احساس امنیت را تقویت می‌کند. این امر همچنین می‌تواند به کاهش وقوع جرایم خرد و افزایش نظارت اجتماعی کمک کند.

۲. روشنایی: روشنایی مناسب در پیاده‌راه‌ها به ویژه در شب، از عوامل کلیدی در ایجاد احساس امنیت است. طراحی نورپردازی با استفاده از نورهای ملایم و متناسب با محیط می‌تواند حضور شهروندان در فضاهای عمومی را افزایش دهد و از طرفی کاهش وقوع جرایم به ویژه سرقت‌های خیابانی را تسهیل کند. نبود نور مناسب در پیاده‌راه می‌تواند باعث ایجاد فضاهایی ناامن و کم‌تردد شود که زمینه‌ساز بروز جرم و جنایت خواهد بود.

۳. ایمنی: ایمنی فیزیکی پیاده‌راه‌ها از جمله در نظر گرفتن عرض مناسب، حذف موانع فیزیکی و طراحی صحیح تقاطع‌ها، مستقیماً بر احساس امنیت شهروندان تأثیر

دارد. پیاده‌راه‌هایی که از لحاظ فیزیکی ایمن هستند و در آنها خطرات احتمالی نظیر سقوط و تصادفات کاهش یافته‌اند، باعث می‌شوند شهروندان بدون نگرانی از آسیب فیزیکی یا تهدیدات امنیتی، از فضای عمومی استفاده کنند.

۴. احساس امنیت: طراحی پیاده‌راه‌ها باید به گونه‌ای باشد که شهروندان احساس امنیت روانی نیز داشته باشند. پیاده‌راه‌هایی با طراحی باز و دید بالا که امکان نظارت اجتماعی را فراهم می‌آورد، می‌تواند تأثیر زیادی بر کاهش احساس ناامنی و همچنین کاهش جرایم داشته باشد. در این فضاها، حضور افراد در ساعات مختلف روز، باعث می‌شود که محیط شهری زنده و ایمن به نظر برسد.

۵. تفریحی: وجود فضاهای تفریحی و فعالیت‌های اجتماعی مانند نیمکت‌ها، فضای سبز و مناطق بازی برای کودکان، موجب می‌شود که پیاده‌راه‌ها به محیط‌هایی جذاب و دوستانه تبدیل شوند. این فضاها با کاهش انزوا و افزایش تعاملات اجتماعی می‌توانند از سطح تنش‌های اجتماعی بکاهند و زمینه‌ساز بهبود روحیه عمومی شهروندان شوند.

۶. خدماتی: پیاده‌راه‌هایی که با خدمات عمومی مانند ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی، فروشگاه‌ها، کافه‌ها و رستوران‌ها همراه هستند، به ایجاد یک محیط شهری فعال و پویا کمک می‌کنند. وجود چنین امکاناتی می‌تواند موجب افزایش تردد شهروندان در فضاهای عمومی شود و به کاهش فعالیت‌های مجرمانه در مناطق خاص منجر گردد.

۷. زیبایی‌شناسی: یکی از شاخص‌های مهم در طراحی پیاده‌راه‌ها، زیبایی‌شناسی محیط است. پیاده‌راه‌هایی که از منظر زیبایی‌شناسی جذاب و دلنشین طراحی شده‌اند، به‌طور مستقیم بر رضایت و رفاه روانی

پیاده‌روی در جاهایی که مقررات و ضوابط طراحی رعایت شده و مسیر از لحاظ روحی و درک ذهنی برای افراد لذت‌بخش باشد را ترجیح می‌دهند و این امر باعث به‌وجود آمدن سرزندگی در فضای شهری و افزایش تعاملات در شهر می‌شوند.

نتایج نشان داد که پیاده‌راه‌ها در کیفیت زندگی و فضاهای شهری، سرزندگی و تعاملات شهری شهروندان نقش بسزایی دارند. رسیدگی و طراحی مناسب پیاده‌روها باعث حضور شهروندان در فضای شهری خواهد شد همچنین در کاهش جرم و جنایت بسیار مؤثر است. این امر پیاده‌روی را افزایش داده و استفاده بیش از حد وسایل نقلیه شخصی را کاهش می‌دهد. مؤلفه‌های تأثیرگذار بر حضور مردم در فضای شهری و استفاده از پیاده‌راه‌ها شامل امنیت و ایمنی، سرزندگی، خوانایی، دسترسی به کاربری‌ها، دسترسی مناسب معلولین و ناتوانان جسمی، جذابیت بصری و... است که رعایت آنها حضور هر چه بیشتر مردم را در فضاهای شهری و پیاده‌راه‌ها حاصل می‌شود.

پیشنهادها

با در نظر گرفتن یافته‌های تحقیق، راهکارها و پیشنهادهایی در زمینه رویدادها، مبلمان و پیاده‌راه‌ها و عناصر موجود در پارک، تجهیزات و خدمات برای بهبود نورپردازی و ارتقای هرچه بیشتر کیفیت سرزندگی به شرح زیر ارائه شده است:

۱- بهبود مبلمان شهری با تمرکز بر ایجاد فضاهای امن، کاربردی و متناسب با نیازهای کاربران، به‌ویژه در مسیرهای پرتردد پیاده، به‌منظور افزایش کیفیت محیطی و کاهش زمینه‌های بروز جرم.

۲- افزایش پوشش فضای سبز و کاشت گیاهان متنوع در نقاط استراتژیک شهر، خصوصاً در مسیر پیاده‌راه‌ها، جهت ارتقاء زیبایی بصری، کاهش استرس روانی

شهروندان تأثیر می‌گذارند. طراحی‌های زیبای شهری، فضای مناسب برای فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی را فراهم کرده و باعث تقویت احساس تعلق به محیط می‌شوند. این امر به‌طور غیرمستقیم در کاهش رفتارهای ضداجتماعی و جرایم مؤثر است.

با توجه به شاخص‌های مطرح‌شده، نتایج تحقیق نشان می‌دهند که طراحی پیاده‌راه‌ها باید با دقت و توجه به ابعاد مختلفی از جمله دسترسی، روشنایی، ایمنی، احساس امنیت، تفریحی بودن، خدماتی بودن و زیبایی‌شناسی صورت گیرد تا بتواند به بهبود کیفیت زندگی شهری و کاهش نرخ جرم و جنایت کمک کند. پیاده‌روهایی که تمامی این ویژگی‌ها را دارا هستند، محیطی امن، شاداب و با تعاملات اجتماعی بالا را فراهم می‌آورند که به‌نوبه خود موجب کاهش جرایم اجتماعی و افزایش روحیه عمومی شهروندان می‌شود؛ لذا مسئولان شهری باید به اهمیت طراحی دقیق این فضاها توجه بیشتری داشته باشند و سیاست‌گذاری‌های شهری را در جهت بهبود وضعیت پیاده‌راه‌ها و فضاهای عمومی پیش ببرند.

مهم‌ترین راهکارها در زمینه بهبود کیفیت محیط، شامل توجه به بهسازی و نوسازی، ایجاد مسیرهای امن، جذاب و پاکیزه، توجه به آسایش، آرامش و راحتی عابری، افزایش فضای سبز و گیاهان، فراهم کردن محیط‌های تفریحی و سرگرمی و... برای شهروندان استکهاین راهکارها در آخر سر زندگی، تعاملات اجتماعی و فرهنگی فضای شهری را افزایش داده و محیطی بهتر را برای راحتی شهروندان به وجود می‌آورد.

با انجام این تحقیق می‌توان گفت فرضیات مطرح شده در اول مقاله قابل قبول بوده و با مطالعه‌های اسنادی و غیراسنادی صورت‌گرفته این فرضیات تأیید می‌گردد. در این پژوهش متوجه می‌شویم که مردم

شهروندان و بهبود حس امنیت در فضاهای عمومی.

۳- ساماندهی مدیریت پسماند شهری از طریق جمع‌آوری منظم زباله‌ها در سطح شهر و حاشیه آن، به منظور حفظ پاکیزگی محیط، افزایش کیفیت زیست‌محیطی و جلوگیری از تبدیل شدن فضاهای رهاشده به مکان‌هایی جرم‌خیز.

۴- بازفعال‌سازی فضاهای مرده شهری از طریق تغییر کاربری این فضاها به کاربری‌های فعال، نظیر کاربری‌های فرهنگی، تجاری یا خدماتی، در مسیر پیاده‌راه‌ها به منظور افزایش نظارت طبیعی و کاهش جرم.

۵- طراحی و ایجاد عرصه‌های جمعی و نیمه‌خصوصی با رویکرد منظرین و متناسب با فرهنگ بومی منطقه برای تقویت تعاملات اجتماعی و حضور هدفمند شهروندان در فضاهای عمومی.

۶- طراحی اصولی پیاده‌راه‌ها با در نظر گرفتن سلسله‌مراتب حرکتی، کنترل تردد وسایل نقلیه موتوری و تفکیک مسیرهای پیاده و سواره، برای ارتقاء ایمنی و افزایش امنیت روانی کاربران.

۷- ترغیب شهروندان به حضور فعال در پیاده‌راه‌ها از طریق اجرای پروژه‌های زیباسازی، بهبود دسترسی، طراحی مسیرهای متصل و تقویت زیرساخت‌های اجتماعی و اقتصادی در حاشیه پیاده‌راه‌ها.

۸- ایجاد رمپ‌ها و دسترسی‌های مناسب برای افراد دارای محدودیت حرکتی در بخش‌های مورد نیاز، با رعایت شیب استاندارد و مصالح مناسب، جهت تضمین عدالت فضایی و ارتقاء کیفیت دسترسی همگانی.

۹- طراحی و احداث مسیرهای ویژه دوچرخه در امتداد خیابان‌ها و پیاده‌راه‌ها به منظور تشویق استفاده از حمل‌ونقل پاک، کاهش ترافیک و افزایش پویایی اجتماعی در محیط شهری.

۱۰- بهبود کیفیت کف‌سازی پیاده‌روها با استفاده از مصالح بادوام، ضد لغزش و مناسب برای انواع کاربران، جهت ارتقاء-ایمنی حرکتی، زیبایی بصری و حس رضایت شهروندان.

۱۱- نصب و ارتقاء سیستم‌های نورپردازی شهری به‌ویژه در طول پیاده‌راه‌ها و نقاط کم‌نور، به منظور افزایش حضور شهروندان در ساعات شب، کاهش فضاهای تاریک و تقویت حس امنیت در فضاهای عمومی.

منابع

امیری، حسین و مهدی حکمت و مریم بیرانوندزاده و مهدی خداداد (۱۳۹۵) رضایت‌مندی شهروندان از کیفیت میلمان پارک‌های محلات شهری در کلان‌شهر تهران، فصلنامه مطالعات مدیریت شهری، ۸(۲۸)، صص ۴۷-۵۶. <https://www.sid.ir/paper/199301/fa>

افراد، کاظم (۱۳۹۵) میلمان شهری و کاهش احتمال وقوع جرم در فضاهای شهری جرم‌خیز (مطالعه موردی: بوستان کارگران شهر بیرجند)، فصلنامه دانش انتظامی خراسان جنوبی، ۵(۳)، صص ۲۳-۵۱. <https://www.magiran.com/p1739320>

آرام، علی و الهام منصوریان (۱۴۰۰) اهمیت و تأثیر پیاده‌روها در بهبود کیفیت زندگی و نقش آن در فضای شهری، جغرافیا و روابط انسانی، ۴(۲)، صص ۱-۱۵. [10.22034/GAHR.2021.293730.1577doi](https://doi.org/10.22034/GAHR.2021.293730.1577)

سادات، سیده زهرا و علی آرام (۱۴۰۰) مروری بر سرزندگی در پارک مهرورزی شهر یاسوج، علوم زیست‌محیطی و دانش جغرافیا، ۱(۱)، صص ۱-۱۵. <https://civilica.com/doc/1871519>

سالاری‌پور، علی‌اکبر و حمیدرضا رمضان‌ی و مهرداد مهرجو و نگین قربان‌زاده (۱۳۹۸) بررسی تأثیر کیفیت مکان‌های سوم شهری بر

حس تعلق شهروندان؛ مطالعه موردی: پیاده‌راه فرهنگی-تاریخی رشت، مطالعات شهر ایرانی اسلامی، ۱۰(۳۸)، صص ۳۷-۵۶. <https://sid.ir/paper/525692/fa>

رفعیان، مجتبی و اسفندیار صدیقی و مرضیه پورمحمدی (۱۳۹۰) امکان‌سنجی ارتقای کیفیت محیط از طریق پیاده‌راه‌سازی محورهای شهری: مورد مطالعه محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، ۱۱(۳)، صص ۴۱-۵۶. https://urs.ui.ac.ir/article_20001.html

حکمت‌نیا، حسن و همکاران (۱۳۹۳) سطح‌بندی توسعه‌یافتگی محله‌های شهری با تأکید بر رضایت‌مندی استاندارد مبلمان شهری (مطالعه موردی: محله‌های شهر ابرکوه)، پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری، ۲(۴)، صص ۵۰۱-۵۱۹. [doi: 10.22059/519-501/JURBANGEO.2014.53596](https://doi.org/10.22059/519-501/JURBANGEO.2014.53596)

صابرمنش، علیرضا و حسن احمدی و ناصر براتی (۱۴۰۰) تبیین مؤلفه‌های آموزش شهرسازی با تأکید بر شاخص‌های شهر اسلامی، مطالعات شهر ایرانی اسلامی، ۱۲(۴۶)، صص ۱-۱۶. <https://sid.ir/paper/1041202/fa>

مدنی، فرزانه و مجتبی رفعیان و افسون مهدوی و فاطمه محمدنیای قرائی (۱۴۰۰) تدوین مدل نظری تولید فضای شهری معنویت مبنا در شهر ایرانی-اسلامی با استفاده از روش داده مبنا (مطالعه موردی: بخش مرکزی شهر مشهد)، مطالعات شهر ایرانی اسلامی، ۱۲(۴۶)، صص ۱۷-۳۷. <https://sid.ir/paper/1041203/fa>

موسوی، مهرداد و مهدی رضایی (۱۳۹۹) تبیین نقش پیاده‌راه‌ها در ارتقاء امنیت در فضاهای شهری جرم‌خیز و ایجاد سرزندگی در بافت‌های تاریخی، فصلنامه پژوهش‌های شهرسازی.

کلاتری خلیل‌آباد، حسین و سعیده سلطان محمدلو و نازی سلطان محمدلو (۱۴۰۰) طراحی پیاده‌راه و تأثیر آن بر کیفیت زندگی در بافت تاریخی شهرها، مطالعه موردی پیاده‌راه تربیت تبریز، مطالعات معماری ایران، ۵(۹)، صص ۱۵۹-۱۷۴. <https://ensani.ir/fa/article/358596>

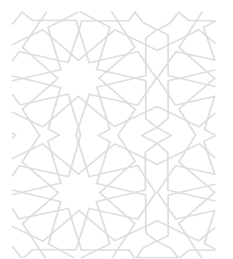
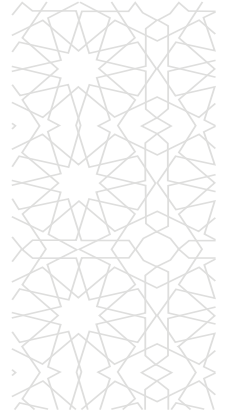
جهانگیر، صبا و حمیدرضا صارمی و حسین کلاتری خلیل‌آباد (۱۴۰۰) سطح‌بندی خیابان‌ها در فضای شهری با رویکرد ارتقاء پیاده‌مداری، مورد پژوهی: شهر سنجند، فصلنامه علمی و پژوهشی پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، ۱۲(۴۷)، صص ۵۷-۷۶. [doi: 10.30495/jupm.2022.4150](https://doi.org/10.30495/jupm.2022.4150)

رضائی‌زاده مهابادی، کامران و ریحانه ربیعی (۱۳۹۵) تأثیر پیاده‌روها در ارتقاء کیفیت زندگی شهری، کنگره بین‌المللی عمران، معماری، شهرسازی معاصر جهان، اهر. <https://civilica.com/doc/640242>

غنی‌پور، مینا و ماریا کردجمشیدی (۱۳۹۴) طراحی پیاده‌راه در جهت ارتقاء کیفیت و ایجاد تعاملات اجتماعی در محور شهری، دومین همایش بین‌المللی معماری و فرهنگ شهر پایدار، تهران. <https://civilica.com/doc/509714>

قیطران‌پور، مهران و سیدعلیرضا کوچکی (۱۴۰۱) بررسی نقش پیاده‌راه‌های شهری در افزایش سرزندگی فضاهای شهری (نمونه موردی: پیاده‌راه تربیت، تبریز)، پنجمین همایش ملی فناوری‌های نوین در مهندسی معماری، عمران و شهرسازی ایران، تهران. <https://civilica.com/doc/1661457>

قلاعی، نسیم و امیر شیرالی (۱۳۹۵) نقش پیاده‌روها در سرزندگی فضای شهری، نخستین همایش منطقه‌ای معماری، شهر، توسعه (چالش‌ها و راهکارهای مدیریت شهری)، بهبهان. <https://civilica.com/doc/537860>



فضاهای شهری (مطالعه موردی: شهر گزبرخوار)، فصلنامه علمی پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری، ۱۱(۲۱)، صص ۱۵۱-۱۶۴. doi/10.30473/GRUP.2020.7480

AkbariMotlagh, M. (2013) Creative aspects of the theory and its impact on sustainable urban development with an emphasis on international experiences. National Conference on sustainable architecture and urban development, enterprise structures desert, Bukan, Iran. (In Persian)

Florida, R. L. (2004) Cities and the creative class, London: Rutledge.

Landry, Charles (2008) The Creative City. A Toolkit for Urban Innovators, 2nd.Edition. Near Stroud: Comedian.

Bianchini, F and ch. Landry (1994) The creative city. Published by Comedia .May.

Landry,Ch. (2006) Lineages of the creative city. Research Journal for Creative.

Tajudeen, I. (2008) JENESYS Program Report, Conference of Urban Community Cities. Vol.1,no.1 .March,2006 .

Jacobs, J. (1961) The death and life of great American cities. New York: Random House.

Forrester, J. (2008) Urban transport and sustainable cities. London, Routledge.

قاسمی‌سیانی، محمد و نسیم‌فرتاش‌مهر (۱۴۰۲) بررسی نقش فضاهای عمومی در سلامت روان شهروندان (مطالعه موردی: منطقه ۲ شهرداری کرمانشاه)، جغرافیا و روابط انسانی، ۶ (۲)، صص ۶۲۸-۶۴۲. doi/10.22034.642-628:GAHR.2023.421120.1968

مدی، حسین و زهرا عطاری (۱۳۹۲) پیاده‌رو، جایگاهی برای حضور شهروندان (بررسی موردی: پیاده‌رو خیابان نواب تهران)، اولین همایش ملی جغرافیا، شهرسازی و توسعه پایدار، تهران. <https://civilica.com/doc/266475>

هدایت‌نژاد کاشی، سیدمصطفی و زهره هادیانی و علی حاجی‌نژاد و علی‌عسگری (۱۳۹۸) سرزندگی شهری: مفهومی میان‌رشته‌ای (واکاوی اصول، ابعاد و شاخص‌ها)، مطالعات ساختار و کارکرد شهری، ۶ (۲۰)، صص ۷۵-۱۰۳. doi/10.22080.SHAHR.2019.15754.1723

نقصان‌محمدی، محمدرضا و مهران غفاریان‌شعاعی و وحید تاجدار (۱۳۹۳) شناسایی نحوه و میزان تأثیر عناصر پیاده‌روهای شهری بر ابعاد و مؤلفه‌های سلامت عابرنان. مطالعات شهری، ۷، صص ۱۵-۲۹. <http://noo.rs/6kwAe>

گیاهکار، سمانه و علیرضا جوان‌فروزنده (۱۴۰۳) نقش سرزندگی فضایی در طراحی مجتمع‌های مسکونی، نشریه علمی پژوهشی شهرسازی و معماری، ۱۰ (۴)، صص ۲۵-۳۵. <https://civilica.com/doc/2043181>

یونس غلامی، گلاب و ابوالفضل دهقان‌جزی (۱۳۹۹) نقش پیاده‌مداری بر افزایش سرزندگی