

بررسی تأثیر ایجاد پارکلت بر پیاده‌مداری شهروندان (مطالعه موردی: خیابان ولی عصر شهر تهران)

نیی مرادپور* - دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران
حسین حاتمی‌نژاد - دانشیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران
نازنین محمدی - کارشناس ارشد برنامه‌ریزی منطقه‌ای، دانشگاه شهید بهشتی

تأیید نهایی: ۱۳۹۶/۰۹/۱۸

پذیرش مقاله: ۱۳۹۴/۱۱/۱۱

چکیده

پیاده‌روی قدیمی‌ترین و طبیعی‌ترین شکل حرکت در شهر است که انسان می‌تواند به کمک آن با محیط اطراف خود ارتباط برقرار کند و تعاملات اجتماعی را شکل دهد. نتیجه آن نیز نشاط و سرزندگی اجتماعی در شهرهاست؛ از این رو توجه به راهبردهایی برای ترویج این مقوله امری ضروری به‌شمار می‌آید. هدف پژوهش توصیفی-تحلیلی و پیمایشی حاضر، بررسی تأثیر راهبرد نوین پارکلت بر پیاده‌مداری شهروندان است؛ پارکلهایی با مقیاس کوچک که در امتداد لبه خیابان ساخته می‌شوند. داده‌های مورد نظر با استفاده از ابزار پرسشنامه محقق ساخته به منظور کسب نظر شهروندان جمع‌آوری و برای تحلیل آن‌ها از نرم‌افزار آماری SPSS21 استفاده شد. جامعه آماری پژوهش شهروندانی هستند که به محدوده مورد مطالعه (خیابان ولی عصر) مراجعه کرده‌اند. حجم نمونه نیز با توجه به مقادیر استاندارد تعریف شده براساس منابع مختلف ۲۲۵ نفر است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد میان ساخت پارکلت و پیاده‌مداری شهروندان رابطه‌ای مستقیم وجود دارد. همچنین تأثیر گسترش ایجاد فضای عمومی در شهر، ترویج هم‌زیستی در خیابان، ایجاد مکانی برای نشستن و تقویت فرایندهای مشارکتی، بر ترویج پیاده‌مداری در خیابان ولی عصر (عج) مثبت و معنادار هستند.

واژه‌های کلیدی: پیاده‌مداری، پارکلت، خیابان ولی عصر، شهر تهران.

مقدمه

انسان به‌عنوان پدیدآورنده شهر و بهره‌بر از آن، در این مکان زندگی می‌کند و به فعالیت می‌پردازد. حضور او در شهر - چه به‌عنوان ساکن قطعه‌ای از شهر و چه به‌عنوان عابر در قطعاتی دیگر- دائمی است. در حالت دوم، نیازهای او با حضور موقت وی در شهر برطرف می‌شود. در این صورت، امنیت، آسایش، ایمنی و خوشایندی از حضور در فضای شهری مدنظر است و این فضا به تجهیزات و تأسیساتی نیاز دارد که بتواند امکان حضور افراد را فراهم کند (حسینی، ۱۳۸۸: ۱۶). توسعه انسان‌محور یکی از مفاهیم مهمی است که در سال‌های اخیر در بیشتر شهرهای پیش‌رو دنیا به‌عنوان یکی از شاخص‌های توسعه پایدار مدنظر قرار گرفته و در برابر توسعه خودرومحور مطرح شده است (تیبالدز، ۱۳۷۵). براین‌اساس، طرح‌های توسعه شهری به‌گونه‌ای اجرا می‌شود که آسایش و راحتی انسان‌ها اولویت آن باشد. ساده‌ترین راهکارها برای این منظور، ایجاد فضاهای عمومی ویژه عابران پیاده مثل باغ‌راه‌ها و پیاده‌راه‌ها، اولویت توسعه حمل‌ونقل عمومی و ایجاد مسیر اختصاصی برای این وسایل مانند سامانه بی.آر.تی^۱ است، اما در برخی شهرهای جهان برای تحقق این موضوع اقدامات جالبی صورت گرفته است که ساخت «پارکلت» یکی از آن‌ها محسوب می‌شود. پارکلت‌ها یکی از پرطرفدارترین مداخلات شهری هستند که در کشورهای مختلف اروپایی و آمریکایی ایجاد شده‌اند. این فضاهای کوچک خارجی بر روی توقفگاه‌های (پارکینگ) کنار پیاده‌روها شکل می‌گیرند و امکاناتی از قبیل نیمکت و میز و گاهی محلی برای پارک دوچرخه دارند. این مکان‌ها بدون اینکه از فضای پیاده‌روها کم کنند، امکان نشستن و استراحت کردن در خیابان را برای عابران فراهم می‌کنند (سیدرس و همکاران، ۱۳۹۲). استفاده از این فضاهای عمومی نشان می‌دهد که اولویت شهروندان از خودروها بیشتر است.

پارکلت، پارکی با مقیاس کوچک است که در مسیرهای حرکتی (لبه خیابان و پیاده‌رو) شکل می‌گیرد و می‌تواند دید بصری مناسب و یکپارچه‌ای را در طول مسیرهای حرکتی ایجاد کند. طراحی پارکلت چشم‌اندازی مطلوب به‌وجود می‌آورد و بر زیبایی بصری، رنگ و کیفیت محیط می‌افزاید (واحدی و غضنفرپور، ۱۳۹۲) علاوه‌براین، به‌نظر می‌رسد امکان ترغیب و تشویق شهروندان را به پیاده‌روی و پیاده‌مداری در شهر و محله‌های شهری فراهم می‌کند.

در کلان‌شهر تهران، وسایل نقلیه سواره اولویت دارند و فضاهای مخصوص عابر پیاده کمتر مدنظر قرار گرفته‌اند. با توجه به الگوها و تجربه‌ها، در این پژوهش تأثیر ویژگی‌های کالبدی ایجاد پارکلت‌ها بر میزان پیاده‌مداری شهری و تأثیر تغییرات در افزایش پیاده‌مداری و کیفیت مسیرها در سطح شهری مدنظر است. برای این منظور خیابان ولی‌عصر شهر تهران انتخاب شد که در بخش مرکزی شهر تهران قرار دارد. این خیابان، مهم‌ترین معبر و یکی از خیابان‌های اصلی شهر تهران محسوب می‌شود که میزبان هزاران دانشجو، دانش‌آموز، کارمند، کاسب و... است. در این مکان مراکز متعدد فرهنگی-هنری، پذیرایی، تجاری و... وجود دارد که آن را به یکی از شلوغ‌ترین معابر در شهر تهران تبدیل کرده است. از دیگر دلایل انتخاب خیابان ولی‌عصر (حد فاصل میدان ولی‌عصر تا چهارراه ولی‌عصر) این است که به‌رغم تناسب انسانی، توپوگرافی طبیعی و عناصر منظر به‌کاررفته در آن، امنیت فیزیکی، آرامش روانی و پویایی لازم در این خیابان حکم‌فرما نیست (محمودی، ۱۳۸۸: ۱۶۶). پدیده سقوط ویژگی‌های انسانی در این خیابان، حاصل دخل و تصرف انسان‌ها (به‌صورت ساخت‌وساز با تراکم بالا) و اتومبیل‌ها در حریم و بستر این خیابان است. به این دلیل ضروری است بازنگری‌هایی در ساختار محدوده مورد نظر صورت بگیرد.

با توجه به راهبردهای نوین مانند ایجاد پارکلت می‌توان زیبایی بصری و ترویج حضور افراد را در خیابان ولی‌عصر تهران پایدار کرد. با توجه به آنچه گفته شد، پژوهش حاضر به‌دنبال پاسخ به پرسش‌های زیر است:

۱. آیا میان اهداف پارکلت و پیاده‌مداری در خیابان ولی‌عصر (عج) رابطه‌ای وجود دارد؟
۲. ساخت پارکلت در خیابان ولی‌عصر (عج) چه میزان بر پیاده‌مداری شهروندان تأثیرگذار است؟

پیشینه پژوهش

پیاده‌روها یکی از مهم‌ترین فضاهای شهر هستند که تمام شهروندان روزانه بخشی از مسیرهای خود را در آن‌ها طی می‌کنند، اما متأسفانه نیازهای این عابران در بیشتر فضاهای شهری نادیده گرفته شده است. اقدامات و راه‌کارهای مؤثر برای بازیابی هویت ازدست‌رفته پیاده‌روها امری ضروری است. برای این منظور پارکلت می‌تواند یکی از عوامل مؤثر به‌شمار بیاید. در سال‌های اخیر، سمینارها و پژوهش‌های داخلی و خارجی بر لزوم توجه به پارکلت در پیاده‌روها و خیابان‌ها تأکید کرده‌اند، اما تأثیر ایجاد آن بر پیاده‌مداری شهروندان کمتر مدنظر قرار گرفته است.

واحدی (۱۳۹۳) در «طراحی پارکلت در فضای شهری در راستای ارتقای منظر شهری پایدار» نتیجه گرفت که طراحی پارکلت در پیاده‌روها علاوه بر منظرسازی و زیباسازی مسیرهای حرکتی، فضایی به‌وجود می‌آورد که حضور افراد در پیاده‌روها، امنیت و سرزندگی را در سطح شهر و محله‌ها تداوم می‌دهد.

از دیدگاه واحدی و غضنفرپور (۱۳۹۳) در «طراحی پارکلت ایده‌ای نوظهور برای ارتقای کیفیت سیما و منظر شهری»، ساخت پارکلت سبب ارتقای کیفی سیما و منظر شهری و به‌دنبال آن موجب استفاده مداوم شهروندان از پیاده‌روها خواهد شد.

مینویی و واحدی (۱۳۹۳) در بررسی «نیاز خیابان‌های شهر مشهد به مبلمان‌سازی شهری با روش پارکلت» نتیجه گرفتند که با طراحی پارکلت به‌عنوان مبلمان شهری مناسب در خیابان و پیاده‌روهای منتهی به حرم مطهر امام رضا (ع) می‌توان نیاز و کمبود فضاهای شهری سرزنده و ایجاد امکانات رفاهی را برای ارائه خدمات به زائران برطرف کرد.

سیدرایس^۱ و همکاران (۲۰۱۳) در «ارزیابی پارکلت‌های خیابان بهار» که به روش میدانی، قبل و بعد از ایجاد و طراحی پارکلت انجام شد، نتیجه گرفتند حضور عابران پیاده پیش از ایجاد پارکلت (۲۰۱۲) و بعد از آن (۲۰۱۳) متفاوت است؛ به‌طوری‌که پس از ایجاد پارکلت تعداد عابران در پیاده‌روها به‌طور چشمگیری افزایش یافته است که این امر در شب بیشتر مشاهده می‌شود.

پرات (۲۰۱۰) در «اثرات اجرای پارکلت دیویساردو» نتیجه گرفت که ایجاد پارکلت افراد را به حضور در پیاده‌رو و خیابان ترغیب و تشویق می‌کند؛ به‌طوری‌که متوسط تعداد عابران پیاده بعد از ایجاد پارکلت ۱۳ درصد افزایش یافته است.

مبانی نظری

پیاده‌مداری

پیاده‌مداری به معنای میزان قابلیت پیاده‌روی یک مکان است (کینگ و همکاران، ۱۳۸۲: ۷۳). خیابان پیاده‌مدار، فضایی مطلوب و جذاب همراه با آسایش، راحتی و امنیت برای عابران پیاده فراهم می‌کند (اصغرزاده یزدی، ۱۳۸۹؛ سلطان حسینی و همکاران، ۱۳۹۰؛ معینی، ۱۳۸۵؛ گرانت، ۱۳۸۵؛ هانسن و همکاران، ۱۳۸۸؛ مانا و همکاران، ۱۳۹۰؛ سالنس و همکاران، ۱۳۸۲؛ سونگ و کناپ، ۱۳۸۲؛ استیون و همکاران، ۱۳۸۹).

از دیدگاه استیو (۲۰۰۵) اگر در منطقه یا محله‌ای کیفیت شرایط راه‌رفتن، امنیت و آسایش و راحتی عابران پیاده فراهم شود، می‌توان پیاده‌مداری را حالتی لذت‌بخش از سفر دانست (لیتمن، ۱۳۸۳: ۷). پیاده‌مداری به قابلیت مکان برای

ارتباط مردم با مقصدهای گوناگون در مقدار مناسبی از زمان و تلاش و ارائه بصری در سفر در سراسر شبکه مربوط می‌شود (زکریا و یوجنگ، ۱۳۹۳: ۶۴۵). امروزه موضوع انسانی‌تر کردن شهرها با افزایش قابلیت پیاده‌مداری و توجه دوباره به سهم جابه‌جایی عابر پیاده در نظام حمل‌ونقل شهری در دستور کار برنامه‌ریزان و طراحان شهری قرار گرفته است؛ از این‌رو در برخی شهرهای دنیا، تهیه طرح‌های جامع عابر پیاده دسترسی به اهداف شهرها را فراهم می‌کند. این طرح‌ها عبارت‌اند از: کیفیت زندگی، دسترسی‌ها و حرکت، کیفیت هوا، آزادی انتخاب مسیر و سفر، سرزندگی اقتصادی، تساوی حقوق برای استفاده یکسان از محیط، ارتباط مناسب کاربری و حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری و بازگشت سرمایه، سلامتی و ایمنی و ایجاد محیطی پایدار (معینی، ۱۳۹۴).

آموس راپاپورت از برجسته‌ترین نظریه‌پردازان علوم رفتاری با طرح مقوله کنش متقابل انسان و محیط، موقعیت انفعالی انسان را در فضای شهری نفی می‌کند و حرکت در محیط را مهم‌ترین عامل شناخت محیط و طرح ذهنی می‌داند. از دیدگاه وی، حرکت و رفتار عابر پیاده از پارامترهای زیر متأثر است: ایمنی، امنیت، دسترسی، پیوستگی مسیر، تنوع، راحتی، زمان و مکان و شرایط جوی و اقلیمی، هزینه، موانع (فیزیکی/ بصری/ اجتماعی و فرهنگی)، کیفیت محیط حرکت (فیزیکی/ آلودگی هوا/ صدا/ دیداری)، نوع پوشش، شرایط فیزیکی عابر (زن، مرد، کودک، جوان، سالخورده، معلول جسمی) و زیبایی و جذابیت مسیر (راپاپورت، ۱۳۵۹: ۴۵). نتایج پژوهش‌های مرتبط با این پارامترها نشان می‌دهد که میان پارامترهای فوق و پیاده‌مداری ارتباطی وجود دارد. در پژوهش حاضر، رابطه میان پیاده‌مداری و پارکلت به‌عنوان ایده‌ای نوین و تأثیر آن بر پیاده‌مداری شهروندان بررسی شده است.

ترویج فرهنگ پیاده‌مداری

امروزه پیاده‌مداری یا پیاده‌گرایی رویکرد مهمی در توسعه پایدار شهری محسوب می‌شود. در کشور ما به‌دلیل حاکمیت سوارگرایی و نبود فرهنگ پیاده‌روی این مقوله جایگاهی مناسب نیافته است که دلیل آن، نبود شبکه‌های کامل پیاده‌شهری، حق تقدم‌نداشتن عابر پیاده، محدودیت‌ها و موانع دیگر است. در دو دهه اخیر، به‌دلیل افزایش جمعیت و گسترش شهرها، مقوله‌هایی مانند ازدحام، ترافیک، آلودگی هوا و مصرف بی‌رویه انرژی‌های تجدیدناپذیر از ویژگی شهرهای بزرگ محسوب می‌شود؛ بنابراین حداقل دستاورد حاکمیت فرهنگ پیاده‌مداری، کاهش آلودگی هوا و صرفه‌جویی در مصرف سوخت‌های فسیلی است. برای دستیابی به این هدف ضروری است کیفیت محیط شهری را به‌کمک فضاسازی، محوطه‌سازی، کف‌سازی، ساختن راه برای عابر پیاده، نماسازی، ایجاد آرامش روانی برای شهروندان و توجه به مبلمان و تجهیزات شهری (شامل تمام ملزومات و اثاثیه مطلوب در فضای یک شهر) افزایش داد. مسئولان شهری می‌توانند بر مبنای این دو اصل فرهنگ پیاده‌مداری را ترویج کنند که نتیجه آن آرامش روحی، کاهش استرس، احساس شوق، افزایش روابط اجتماعی در شهروندان، کاهش ترافیک و جذابیت فضای خیابان‌ها خواهد بود. باید توجه داشت که پیاده‌مداری ضامن دوام زندگی است؛ به شرطی که ملزومات آن در شهر فراهم باشد (نامورراد، ۱۳۹۳: ۴۳).

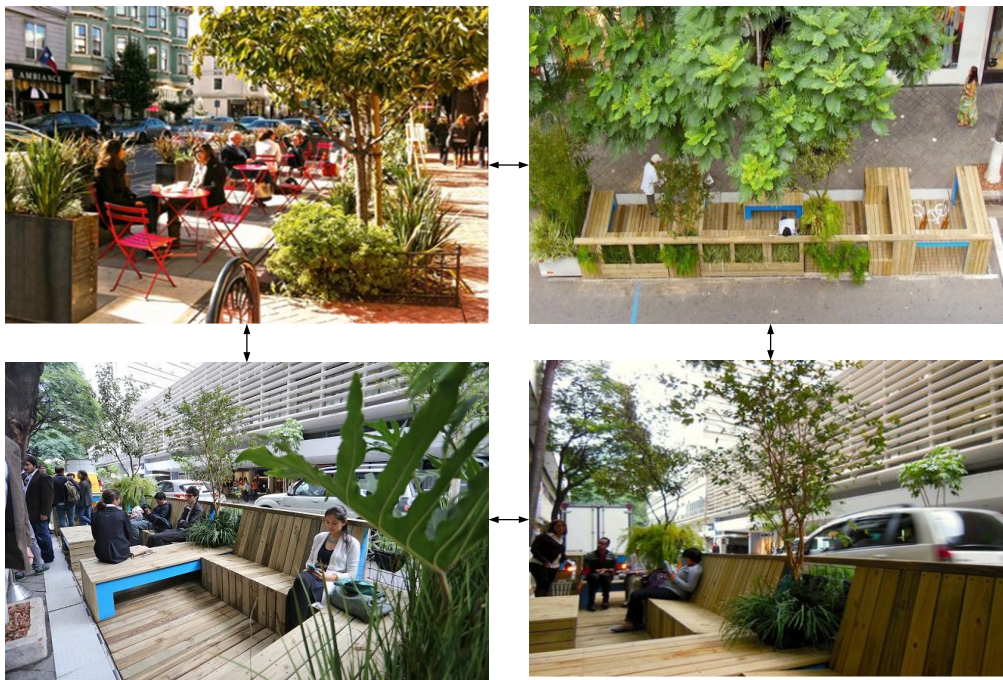
سیاست‌های کاربردی کردن ایجاد جوامع پیاده‌محور

برخی سیاست‌های اجرایی در زمینه ایجاد جوامع پیاده‌محور عبارت‌اند از (اسجن، ۱۳۸۴؛ فرانک و همکاران، ۱۳۸۵)

- اجرای طرح جامع پیاده‌روی و قابلیت پیاده‌روی؛
- طراحی محله‌ها به‌گونه‌ای که کودکان بتوانند پیاده به مدرسه بروند؛
- توسعه طرح‌های اطلاع‌رسانی درباره شرایط و مسیرهای پیاده‌روی؛
- اتصال میان پیاده‌روها، پارکینگ‌ها، معابر و محله‌ها؛

- رعایت استانداردهای پیاده‌رو و استفاده از درختان و دیگر زیرساخت‌های سبز به‌منظور ایجاد شرایط مناسب و جذاب پیاده‌روی به‌صورت میان‌بر و جدا از مسیرهای عبور خودرو؛
- کمک مالی به جوامع محلی در بهبود خیابان‌ها و پیاده‌روهای موجود با هدف ایجاد جوامع پیاده‌محور؛
- استقرار خدمات اساسی نزدیک به محل سکونت، محل کار و حمل‌ونقل؛
- تعیین نوعی از استانداردهای طراحی برای اطمینان از امنیت و تحرک عابران و وسایل غیرموتوری حمل‌ونقل؛
- تعیین استانداردهای طراحی برای پیاده‌روها؛
- زیباتر کردن و حفظ پیاده‌روهای موجود و تازه‌ساخت؛
- فراهم کردن زمینه دسترسی آسان معلولان به پیاده‌روها، خیابان‌ها، پارک‌ها و سایر خدمات عمومی؛
- طراحی پارکلت^۱ که در ایران برای اولین بار با هدف ترویج پیاده‌مداری در این پژوهش مطرح شده است.

پارکلت بخش کوچکی است که به‌منظور استراحت یا ایجاد فضای سبز کوچک در مسیر پیاده‌رو ساخته می‌شود (اولادی سلحشور، ۱۳۹۴: ۲۹) و می‌توان در آن استراحت کرد. در برخی موارد نیز کارهای هنری در کنار آن قرار داده می‌شود. اصطلاح پارکلت اولین بار در سان‌فرانسیسکو استفاده شد که نشان‌دهنده تبدیل فضای پارکینگ خودرو به پارکی کوچک برای تفریحات منفعل بود. در واقع پارکلت از تبدیل کم‌هزینه فضاهای مسکونی کوچک و کم‌کارآمدی که ابتدا به خودروها اختصاص داشت، به فضاهایی برای تفریح منفعل و فعال مردم تبدیل شد (مینویی و واحدی، ۱۳۹۳). پارکلت‌ها گسترش پیاده‌روست که فضا و امکانات بیشتری برای مردمی که از خیابان استفاده می‌کنند فراهم می‌کند. پارکلت‌ها معمولاً در خطوط پارکینگ ساخته می‌شوند و چندین برابر فضاهای پارکینگ کارایی دارند. به‌طور معمول پارکلت‌ها گسترش عرضی از پیاده‌رو به عرض فضای پارکینگ مجاور هستند (رابین، ۱۳۹۱؛ راهنمای پارکلت سان‌فرانسیسکو، ۱۳۹۲). در شکل ۱ نمونه‌هایی از طراحی پارکلت‌ها آمده است.

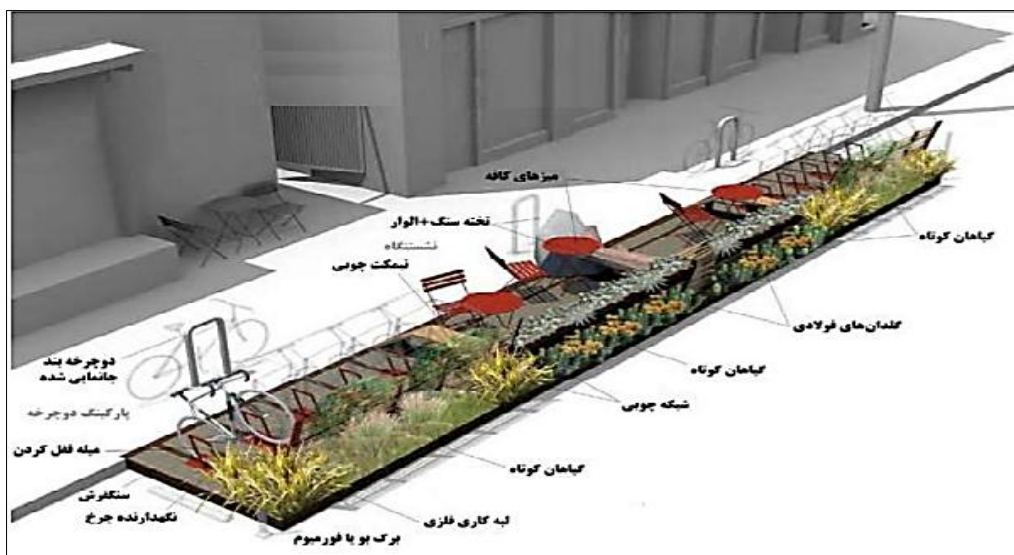


شکل ۱. نمونه‌هایی از طراحی پارکلت

در نخستین مفهوم، پارکلت در تمام مدت شبانه‌روز در اختیار عموم است و افراد هر زمان که بخواهند می‌توانند از این فضاها استفاده کنند. اولین پارکلت عمومی رسمی در جهان را طراح ایتالیایی-برزیلی ساکن لندن، سوزی بلونز^۱ در سال ۲۰۱۰ در سان‌فرانسیسکو ساخت. از آن زمان به بعد، پارکلت‌ها در شهرهایی مانند ایمز^۲، آیووا^۳، پوبلا ساراگوسا^۴ و مکزیک^۵ ساخته شد. در برخی از شهرها مثل لانگ‌بیچ، کالیفرنیا، مونترال و کبک، رستوران‌ها مجازند پارکلت‌هایی برای استفاده عموم مردم ایجاد کنند (San Francisco Parklet Manual, 2013).

اصول و اهداف پارکلت‌ها

- پارکلت‌ها عموماً با ساخت سکویی روی سنگفرش خیابان برای افزایش فضای پیاده‌رو و تجهیز آن به نیمکت‌ها، میزها و صندلی‌ها، سایه‌بان‌ها و دوچرخه‌بندها ایجاد می‌شوند و براساس ویژگی‌های زیر متغیرند (واحدی و غضنفرپور، ۱۳۹۳):
- محل: پارکلت‌ها می‌توانند فضاهای قبلی پارکینگ، میانه‌های خیابان، مثلث‌های ترافیک، خطوط حرکت و پارکینگ‌های حاشیه‌ای چندمنظوره یا فضای آسفالت‌شده اضافی در تقاطع‌های زاویه‌دار یا نامنظم را اشغال کنند؛
 - کاربری زمین‌های اطراف: تجاری یا مسکونی؛
 - اندازه: فضای یک جفت پارکینگ تا فضاهایی که در طول یک بلوک ساختمانی امتداد می‌یابد و فضاهای بزرگ‌تری که همه قسمت‌های یک بلوک را اشغال می‌کند؛
 - شکل: خطی، مربعی، مستطیلی، مثلثی یا نامنظم؛
 - مدت: از چند ساعت، یک روز، بخشی از سال (در طول بهار و تابستان) یا همه سال (مثلاً خیابان‌های سیکلوویاس و ساندی)؛
 - نوع فعالیت: تفریح فعال یا منفعل.



شکل ۲. رندرگیری از خیابان چهلم اوکلند، کالیفرنیا

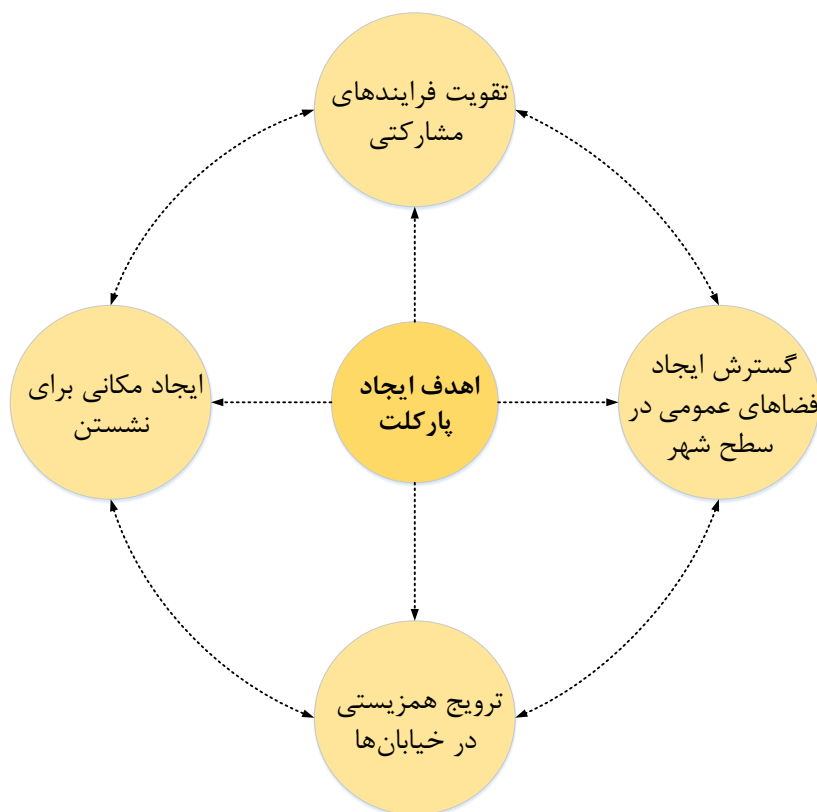
منبع: گافنی و ویگلیانته به نقل از واحدی و غضنفرپور، ۱۳۹۳

1. Suzi Bolognese
2. Ames
3. Iowa
4. Puebla de Zaragoza
5. Mexico

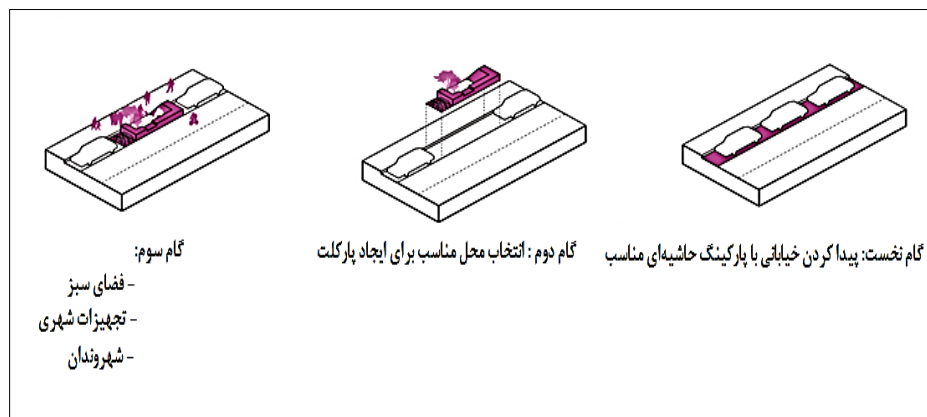
درواقع هدف از ایجاد پارکلت‌ها «فراهم کردن فضایی برای نشستن، استراحت و لذت‌بردن مردم در شهر است؛ به‌خصوص در جایی که پیاده‌روهای باریک مانع از انجام چنین فعالیت‌هایی می‌شوند. در نظر است پارکلت‌ها به‌عنوان قطعه‌هایی از مبلمان خیابان به‌چشم بیایند و بهبودهای زیبایی‌شناسانه‌ای را برای نمای کلی خیابان فراهم کنند» (لیزا، ۱۳۸۹). پارکلت‌ها در مکان‌هایی که پارک‌های شهری یا پیاده‌روهای عریض ندارند طراحی می‌شوند تا مکانی عمومی را برای فعالیت‌های پر جنب و جوش زندگی خیابانی و استراحت و لذت‌بردن عابران پیاده از فضای اطرافشان در شهر فراهم کنند. در طراحی پارکلت‌ها می‌توان از لوازم برقی و لوله‌کشی دائم یا موقتی-فصلی در مکان‌هایی که بارش برف نگران‌کننده است استفاده کرد. پارکلت‌های فصلی در شهر نیویورک، فیلادلفیا و شیکاگو قابل مشاهده است. در بسیاری از شهرها مکان‌هایی برای ساخت پارکلت‌ها به‌منظور ایجاد فضای عمومی بیشتر و مکان‌هایی برای نشستن مردم، استراحت و لذت‌بردن از شهر وجود دارد. بیشترین پارکلت‌ها در ایالات متحدهٔ سانفرانسیسکو دیده می‌شود. در شکل ۳، اهداف ایجاد پارکلت‌ها آمده است (San Francisco Parklet Manual, 2013).

مراحل ایجاد پارکلت

ساخت پارکلت در سه مرحله انجام می‌شود. نخست یافتن خیابان‌هایی که پارکینگ حاشیه‌ای مناسب دارند. دوم انتخاب مکانی مناسب و جذاب برای ایجاد پارکلت در این پارکینگ‌ها که برای این منظور می‌توان از نظر شهروندان و کارشناسان بهره برد. مرحلهٔ سوم آراسته کردن این مکان به کمک فضای سبز، مبلمان شهر، تأسیسات و تجهیزات شهری به‌منظور ایجاد فضایی مناسب برای جذب شهروندان. این مراحل در شکل ۴ آمده است (San Francisco Parklet Manual, 2013).



شکل ۳. اهداف ایجاد پارکلت



شکل ۴. مراحل ایجاد پارکلت

روش پژوهش

پژوهش حاضر توصیفی-تحلیلی و کاربردی است که بخشی از آن به روش توصیفی و بخشی دیگر به روش تحلیلی-پیمایشی انجام شده است. با بررسی منابع مربوط به پارکلت و پیاده‌مداری می‌توان معیارهای سنجش تأثیر پارکلت را بر پیاده‌مداری در چهار دسته «گسترش فضاهای عمومی، ایجاد مکانی برای نشستن، ترویج هم‌زیستی در خیابان و تقویت فرایندهای مشارکتی» خلاصه کرد (جدول ۱).

جامعه آماری این پژوهش افرادی هستند که در زمستان ۱۳۹۴ در خیابان ولی‌عصر (عج) حضور داشتند. ابزار اصلی پژوهش پرسشنامه‌ای است که روایی آن به کمک پانل متخصصان و پایایی آن با آلفای کرونباخ ($\alpha=0/85$) تأیید شده است. پژوهشگران نیز برای تکمیل پرسشنامه به مدت یک هفته در دو نوبت صبح و عصر به محدوده مورد مطالعه مراجعه کردند. به منظور بررسی تأثیر ایجاد پارکلت بر پیاده‌مداری شهروندان، ۲۳ گویه به پاسخ‌دهندگان داده شد تا آن‌ها را براساس میزان اهمیتشان در ترویج و توسعه پیاده‌مداری بین ۱ تا ۵ امتیازدهی کنند. این گویه‌ها در چارچوب طیف لیکرت ۵ درجه‌ای اندازه‌گیری شدند. برای تعیین حجم نمونه، از روش نمونه‌گیری در دسترس استفاده شد؛ زیرا چارچوب نمونه‌گیری مشخصی وجود نداشت. حجم نمونه در مطالعات مبتنی بر تحلیل عاملی، ۱۰ الی ۲۰ نفر به ازای هر متغیر است (کافری و تامپسون، ۱۳۸۳). البته گرساچ^۱ (۱۹۸۳) حداقل مطلق را ۵ نفر می‌داند با این شرط که حجم نمونه در هیچ حالتی کمتر از ۱۰۰ نفر نشود.

در پژوهش حاضر با توجه به تعداد گویه‌ها و پیشنهاد گرساچ، در مجموع ۲۲۵ نفر بررسی شدند. داده‌های پژوهش نیز با استفاده از نرم‌افزار SPSS₂₁ تحلیل شدند؛ یعنی ابتدا محاسبه آن‌ها به صورت توصیفی فراوانی و درصد متغیرهای زمینه‌ای انجام شد و سپس برای محاسبه استنباطی، ضریب هم‌بستگی پیرسون و رگرسیون چندمتغیره به کار رفت.

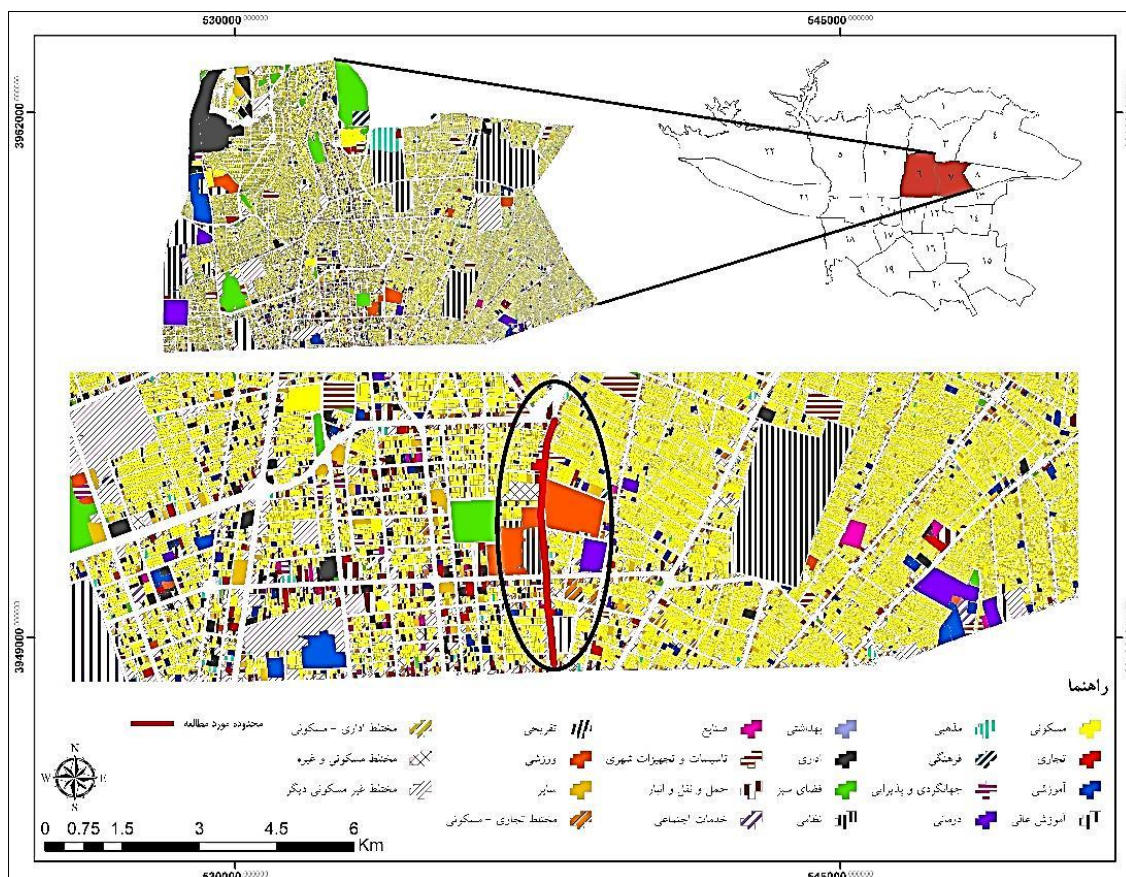
محدوده مورد مطالعه پژوهش

تحولات اصلی در پیدایش تهران و خیابان‌های آن به دوره قاجار و پایتخت‌شدن تهران در حدود ۲۰۰ سال اخیر مربوط است. بسیاری از خیابان‌های اصلی موجود در دوره رضاخان ایجاد شدند. از این میان، خیابان ولی‌عصر (عج) مهم‌ترین این خیابان‌هاست که با مسیری حدود ۲۰ کیلومتر، ایستگاه راه‌آهن را به میدان تجریش متصل می‌کند. گفتنی است هدف رضاخان از ایجاد خیابان ولی‌عصر (عج) دسترسی سریع از کاخ‌های سعدآباد به ایستگاه راه‌آهن سراسری کشور بود (شرقی و همکاران، ۱۳۸۷: ۱۶). خیابان ولی‌عصر (عج) به عنوان عنصر زنده شهری تهران، از نظر کالبدی و اجتماعی بسیار مورد

جدول ۱. مؤلفه‌ها و شاخص‌های پژوهش

معیار	شاخص	منبع (داخلی و خارجی)
گسترش فضاهای عمومی	وجود فضاهای جمعی سرزنده در پارکلت‌ها برای ملاقات و گذران اوقات فراغت	کاشانی‌جو، ۱۳۸۹؛ معینی، ۱۳۹۰؛ پاکزاد، ۱۳۸۶؛ رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۰؛ رفیعیان و سیفیایی، ۱۳۸۴؛ سلطان حسینی و همکاران، ۱۳۹۰؛ مینویی و واحدی، ۱۳۹۳؛ واحدی ۱۳۹۳
	تنوع در چیدمان، نما (رنگ، مصالح) و کالبد (فرم) پارکلت‌ها در فضا	همکاران، ۱۳۹۴؛ افرویمسون و همکاران، ۱۳۸۹؛ سیدرس و همکاران، ۱۳۹۲؛ کتابچه راهنمای پارکلت در سانفرانسیسکو، ۱۳۹۲؛ لیزا، ۱۳۸۹؛ کورنیاوایت، ۱۳۹۱؛ ساوتورث، ۱۳۸۴
	طراحی و وجود مکان‌های فرهنگی و هنری در پارکلت‌ها	کاشانی‌جو، ۱۳۸۹؛ غفاریان شعاعی و همکاران، ۱۳۹۰؛ پاکزاد، ۱۳۸۶؛ معینی، ۱۳۹۰؛ پورجعفر و همکاران، ۱۳۸۹؛ واحدی، ۱۳۹۳
	فعالیت‌های ارائه‌شده برای تمام سنین	تالن، ۱۳۷۸؛ اسپجیمیتز و همکاران، ۱۳۸۵؛ یان‌گل، ۱۳۹۴؛ لیزا، ۱۳۸۹؛ سیدرس و همکاران، ۱۳۹۲؛ کتابچه راهنمای پارکلت در سانفرانسیسکو، ۱۳۹۲
ایجاد مکانی برای نشستن	آسایش معلولان و کهن‌سالان در پارکلت‌ها	محمودی، ۱۳۸۸؛ معینی، ۱۳۹۰؛ پاکزاد، ۱۳۸۶؛ رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۰؛ یان‌گل، ۱۳۹۴؛ لاوسون، ۱۳۸۰؛ لیزا، ۱۳۸۹؛ سیدرس و همکاران، ۱۳۹۲؛ کتابچه راهنمای پارکلت در سانفرانسیسکو، ۱۳۹۲؛ ساوتورث، ۱۳۸۴
	رعایت هنجارهای اجتماعی و حفظ حریم شخصی در پارکلت‌ها	اطلاع‌رسانی به مردم در مورد طرح و برنامه‌ها
ترویج هم‌زیستی در خیابان	نظارت مناسب (از سوی ساکنان و کسبه)	نظرخواهی از شهروندان درباره مکان قرارگیری پارکلت‌ها
	داشتن فضای مناسب برای نشستن و استراحت (نیمکت‌ها، صندلی‌های مجزا، صندلی‌های قابل جابه‌جایی، پایه‌ها، پله‌ها، سنگ‌ها، بناهای یادبود، فواره‌ها، کف فضای شهری) در پارکلت‌ها	نظرخواهی از شهروندان در مورد نوع مصالح به کاررفته در پارکلت‌ها
تقویت فرایندهای مشارکتی	احساس ایمنی هنگام نشستن (در مقابل گاری دستی، موتور، کالسکه و...)	نظرخواهی از شهروندان درباره ترکیب اجزای مبلمان پارکلت
	برخورداری از فضای سبز مطلوب و چشم‌اندازهای متنوع	مشارکت و همکاری مردم در اجرای طرح‌ها و پروژه‌ها
	حفاظت در برابر شرایط نامناسب جوی (سایبان، حفاظ‌ها و فضای سرپوشیده)	توجه به افکار جامعه در اجرای طرح یا برنامه‌های نهایی
	وجود و تنوع فعالیت‌ها در ۲۴ ساعت	مشارکت شهروندان در حفظ و نگهداری بهداشت محیط پارکلت‌ها

توجه است. اهمیت این خیابان در شبکه ارتباطی شهری و امکان دسترسی مناسب از سایر مناطق شهر تهران، قدمت و اهمیت تاریخی این محور، کشیدگی این محور از جنوب تا شمال شهر تهران و وجود کاربری‌ها و عناصر مهم در طول مسیر، از دلایل اصلی انتخاب این مکان برای پژوهش حاضر است، اما ویژگی متمایز و منحصر به فرد این خیابان، پیاده‌روهای عریض آن با ردیف درختان چنار کهن و نهر آب روان، همچنین نوع فضای ایجادشده با عناصر طبیعی در امتداد آن است، همچنین وجود کاربری‌های تجاری و تفریحی در کنار قابلیت‌های طبیعی و زیباشناختی این مکان را از نظر محور پیاده ارزشمند کرده است. محدوده مورد مطالعه در پژوهش حاضر، حد فاصل چهارراه ولی‌عصر تا میدان ولی‌عصر (عج) است (نقشه ۱).



نقشه ۱. محدوده مورد مطالعه

منبع: شهرداری تهران، ۱۳۸۵؛ نگارندگان، ۱۳۹۴

بحث و یافته‌ها

در ابتدا لازم است به منظور شناخت بهتر محدوده مورد مطالعه، به توصیف داده‌ها پرداخته شود. در این بخش فراوانی و درصد هریک از متغیرهای زمینه‌ای برای تحلیل توصیفی آن‌ها ارائه شده است. براساس نتایج توصیفی پژوهش، ۶۳/۶ درصد پاسخگویان مرد و ۳۶/۴ درصد زن هستند. همچنین ۱۸/۲۲ درصد پاسخگویان زیر ۲۰ سال، ۳۶/۸۹ درصد بین ۲۰ تا ۳۰ سال، ۲۰/۴۴ درصد بین ۳۰ تا ۴۰ سال، ۱۴/۲۲ درصد بین ۴۰ تا ۵۰ سال و ۱۰/۲۲ درصد بیشتر از ۵۰ سال هستند. از نظر اشتغال، ۱۴/۲۲ درصد پاسخگویان به شغل خصوصی و ۲۶/۲۲ درصد به شغل آزاد مشغول‌اند. همچنین ۲۹/۷۸ درصد محصل، ۱۶/۸۹ درصد خانه‌دار و ۱۲/۸۹ درصد بیکار هستند. با توجه به شاخص سواد، ۸۸/۹ درصد نمونه پژوهش باسواد هستند. از این میان، ۲۱/۷۸ درصد فوق‌لیسانس و بالاتر، ۳۲/۴۴ درصد لیسانس، ۱۸/۲۲ درصد دیپلم و فوق‌دیپلم و ۱۱/۱۱ درصد بی‌سواد هستند. در جدول ۲، ویژگی‌های نمونه پژوهش از نظر ترکیب سنی و جنسی و توزیع افراد در مقاطع تحصیلی و شغل آمده است.

توصیف آماری داده‌ها گامی برای تشخیص الگوی حاکم بر آن‌ها و پایه‌ای برای تبیین روابط متغیرهای است که در پژوهش به کار می‌روند. در ادامه به تحلیل استنباطی داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار SPSS پرداخته شده است.

جدول ۲. مشخصات پاسخگویان

مؤلفه توصیفی	گروه‌ها	فراوانی	درصد
سن	زیر ۲۰ سال	۴۱	۱۸/۲۲
	۲۰ تا ۳۰ سال	۸۳	۳۶/۸۹
	۳۰ تا ۴۰ سال	۴۶	۲۰/۴۴
	۴۰ تا ۵۰ سال	۳۲	۱۴/۲۲
	بیشتر از ۵۰ سال	۲۳	۱۰/۲۲
جنس	کل	۲۲۵	۱۰۰
	مرد	۱۴۳	۶۳/۵۵
	زن	۸۲	۳۶/۴۴
اشتغال	کل	۲۲۵	۱۰۰
	خصوصی	۳۲	۱۴/۲۲
	آزاد	۵۹	۲۶/۲۲
	بیکار	۲۹	۱۲/۸۹
	محصل	۶۷	۲۹/۷۸
	خانه‌دار	۳۸	۱۶/۸۹
	کل	۲۲۵	۱۰۰
تحصیلات	بی‌سواد	۲۵	۱۱/۱۱
	دیپلم	۴۱	۱۸/۲۲
	فوق‌دیپلم	۳۷	۱۶/۴۴
	لیسانس	۷۳	۳۲/۴۴
	فوق‌لیسانس و بالاتر	۴۹	۲۱/۷۸
کل	۲۲۵	۱۰۰	

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۴

فرضیه اول: به‌نظر می‌رسد میان اهداف ایجاد پارکلت و توسعه پیاده‌مداری در خیابان ولی‌عصر ارتباطی وجود دارد.

گسترش فضاهای عمومی

فضای عمومی شامل قسمت‌هایی از محیط طبیعی و مصنوع است که عموم مردم به‌راحتی به آن‌ها دسترسی دارند. این فضا شامل خیابان‌ها، میدان‌ها و سایر مسیرهایی است که دیگران حق عبور از آن‌ها را دارند (رفیعیان و سیفایی، ۱۳۸۴: ۴۲). گسترش فضاهای عمومی مکمل مهمی برای اجتماعی شدن افراد است. علاوه‌براین توسعه فضاهای عمومی سبب تشویق افراد به حضور در این مکان‌ها می‌شود. در نتیجه به ارتقای روحیه هم‌بستگی، رشد فردی و ایجاد فضایی برای همه شهروندان بدون توجه به جنسیت، نژاد، قومیت، سن یا سطح اجتماعی و اقتصادی می‌انجامد (افرویمسون و همکاران، ۱۳۸۸؛ کورنیواویت، ۱۳۹۱). با توجه به جدول ۳، مقدار هم‌بستگی میان دو متغیر گسترش فضاهای عمومی و ترویج پیاده‌مداری ۰/۷۳ و سطح معناداری ۰/۰۰۰ است؛ یعنی میان این دو متغیر با اطمینان ۹۹ درصد و سطح خطای کوچک‌تر از ۰/۰۱ رابطه مثبتی وجود دارد. به بیان ساده‌تر هرچه فضاهای عمومی در سطح شهر گسترش یابند، پیاده‌مداری نیز بیشتر خواهد بود.

جدول ۳. نتیجه آزمون پیرسون در بررسی رابطه گسترش فضاهای عمومی و ترویج پیاده‌مداری

متغیر	ویژگی‌های آماری	ترویج پیاده‌مداری
گسترش فضاهای عمومی در شهر	هم‌بستگی پیرسون	۰/۷۳
	سطح معناداری	۰/۰۰۰
	مجموع	۲۲۵

ایجاد مکانی برای نشستن

مردم در جایی که شهر آن‌ها را دعوت می‌کند راه می‌روند، می‌ایستند و می‌نشینند. دعوت کردن مردم به راه رفتن تنها شروع کار است و باید گزینه نشستن در شهر را دربرداشته باشد. مردم در مکانی توقف می‌کنند که زیبا، معنادار و خوشایند باشد. یک شهر خوب شباهت زیادی با مهمانی خوب دارد. مهمانان تا وقتی می‌مانند که از حضور خود لذت ببرند. مردمی که نیاز دارند در فضای شهری برای هر مدت‌زمانی توقف کنند از ایستادن خسته می‌شوند و به دنبال مکانی برای نشستن هستند. هرچه توقف طولانی‌تر شود، فرد با دقت بیشتری محل نشستن خود را انتخاب می‌کند. آسایش محل نشستن بر انتخاب آن و طول مدت توقف در آن تأثیرگذار است. مجموعه‌ای کافی و متنوع از محل‌های نشستن در شهر را می‌توان با ترکیبی از محل‌های نشستن اولیه و ثانویه ایجاد کرد. محل‌های نشستن اولیه شامل مبلمان واقعی با پشتی و دسته است؛ مانند نیمکت‌های شهری، صندلی‌های مجزا، صندلی‌های کافه و صندلی‌های قابل‌جابه‌جایی مانند صندلی‌های پارک برایت^۱ در نیویورک. علاوه‌براین به محلی برای نشستن ثانویه نیز نیاز است؛ مکان‌هایی که مردم غیررسمی‌تر و خودبه‌خود در آن‌ها بنشینند و به اطراف نگاهی بیندازند؛ مانند پایه‌ها، پله‌ها، سنگ‌ها، بناهای یادبود، فواره‌ها یا کف فضای شهری. مزیت محل‌های فوق این است که در همه روزهای سال، پله، گلدان، پایه و... هستند، اما هنگام ضرورت می‌توان از آن‌ها به‌عنوان محل نشستن استفاده کرد (یان گل، ۱۳۹۴: ۱۳۴-۱۴۷). با توجه به جدول ۴ می‌توان گفت که میان تقویت ایجاد مکانی برای نشستن و ترویج پیاده‌مداری با اطمینان ۹۹ درصد و سطح خطای کوچک‌تر از ۰/۰۱ رابطه‌ای وجود دارد. مقدار این رابطه ۰/۵۱ و به‌صورت مستقیم (مثبت) است. به بیان دیگر، هرچه ایجاد مکانی برای نشستن در سطح شهر افزایش یابد، پیاده‌مداری نیز بیشتر خواهد بود. پیاده‌روی و حضور مردم در شهر به معنای سرزندگی شهرهاست. درواقع، ایجاد شهرهایی با سرزندگی اجتماعی مستلزم تشویق کردن مردم به پیاده‌روی و ایجاد گزینه‌های توقف و نشستن برای تمام سنین است.

جدول ۴. نتیجه آزمون پیرسون برای بررسی رابطه ایجاد مکانی برای نشستن و ترویج پیاده‌مداری

متغیر	ویژگی‌های آماری	ترویج پیاده‌مداری
	هم‌بستگی پیرسون	۰/۵۱
ایجاد مکانی برای نشستن	سطح معناداری	۰/۰۰۰
	مجموع	۲۲۵

ترویج هم‌زیستی در خیابان

مکان‌های بیرونی که فرصت گفت‌وگو و ملاقات مردم با یکدیگر را فراهم می‌کنند، می‌توانند موجب غنای زندگی شهری و ترویج هم‌زیستی در خیابان‌ها شوند (لاوسون، ۱۳۸۰: ۱۴۲). شهر خوب برای ملاقات و هم‌زیستی شهری است که فرصت‌های مناسبی برای سه‌فعالیت بنیادی انسان، یعنی دیدن، شنیدن و صحبت کردن داشته باشد؛ برای مثال در سراسر شهر و نیز^۲ دیدن، شنیدن و آرام و دوستانه صحبت کردن با دیگران امکان‌پذیر است. انسان می‌تواند هم‌زمان صدای قدم‌ها، خنده، مکالمات کوتاه، آوازخواندن از پنجره‌های باز و بسیاری دیگر از صداهای زندگی شهری را بشنود (یان گل، ۱۳۹۴: ۱۴۸-۱۵۲).

قدم‌زدن در خیابان‌های شهری پرتراфик مانند تهران تجربه‌ای کاملاً متفاوت است. سروصدای اتومبیل‌ها، موتورسیکلت‌ها و به‌ویژه اتوبوس‌ها، صدایی مداوم با سطح بالا را ایجاد می‌کند که تقریباً صحبت کردن با دیگران را غیرممکن می‌سازد. در

1. Bryant Park

2. Venice

چنین شهرهایی که سروصدا بر آن‌ها سلطه دارد، پارکلت‌ها فضاهایی هستند که دیدن، شنیدن صحبت‌کردن و لذت‌بردن از محیط در آن‌ها ممکن است (یان‌گل، ۱۳۹۴: ۱۵۳). با توجه به جدول ۵ می‌توان گفت میان ترویج هم‌زیستی در خیابان و پیاده‌مداری، با اطمینان ۹۹ درصد و سطح خطای کوچک‌تر از ۰/۰۱ رابطه‌ای وجود دارد که مقدار آن ۰/۴۱ و به‌صورت مستقیم و مثبت است. وقایع، تبادلات و گفت‌وگوها هنگامی رخ می‌دهد که مکان‌هایی راحت و پرکشش برای ایستادن و نشستن وجود داشته باشد؛ بنابراین می‌توان گفت هرچه میزان هم‌زیستی در خیابان‌ها که یکی از اهداف ایجاد پارکلت است افزایش یابد، ترویج و ترغیب مردم به پیاده‌روی بیشتر می‌شود که حاصل آن شهر امن و سرزنده خواهد بود.

تقویت فرایندهای مشارکتی

تجربه کشورهای مختلف جهان در طرح‌های توسعه شهری نشان می‌دهد موفقیت طرح‌ها در بسیاری موارد در گرو مشارکت مردم و نهادهای محلی است. تنها با جلب اعتماد عمومی و تشویق مردم در مراحل مختلف طرح و استفاده از مشاوره عمومی می‌توان به موفقیت‌های مطلوب دست یافت (رجبی، ۱۳۹۰: ۱۱۳). می‌توان فضاهای شهری را به‌گونه‌ای طراحی کرد که همه ملزومات عملی را پاسخ دهد. اچ‌وایت^۱ (۱۹۸۸) در کتاب خود «شهر: بازیابی مرکز» مفهوم فضاهای صد درصد را معرفی می‌کند که همه ویژگی‌های مهم فضای شهر در آن‌ها مشاهده می‌شود. توجه عملی به نیازهای کاربران، استفاده از دیدگاه‌های شهروندان و مشارکت‌دادن مردم در فرایند برنامه‌ریزی، طراحی و ایجاد فضاها با توجه به جزء و کل مدنظر است؛ اینجا جایی است که مردم می‌خواهند حضور داشته باشند (یان‌گل، ۱۳۹۴: ۱۷۶-۱۷۸). با توجه به جدول ۶ می‌توان گفت میان تقویت فرایندهای مشارکتی و ترویج پیاده‌مداری، با اطمینان ۹۹ درصد و سطح خطای کوچک‌تر از ۰/۰۱ رابطه‌ای وجود دارد که مقدار آن ۰/۳۶ و به‌صورت مستقیم (مثبت) است. معمولاً در اجرای هر طرحی که مردم در مراحل از آن مشارکت فعالانه داشته باشند، موفقیت حاصل می‌شود. مشارکت مردم در فرایند برنامه‌ریزی، طراحی و اجرای پارکلت می‌تواند به ترویج و تشویق آن‌ها به استفاده از این فضاها و در نتیجه خلق جوامع پیاده‌مدار بینجامد.

جدول ۵. نتیجه آزمون پیرسون برای بررسی رابطه ترویج هم‌زیستی در خیابان و ترویج پیاده‌مداری

متغیر	ویژگی‌های آماری	ترویج پیاده‌مداری
ترویج هم‌زیستی در خیابان	هم‌بستگی پیرسون	۰/۴۱
	سطح معناداری	۰/۰۰۰
	مجموع	۲۲۵

جدول ۶. نتیجه آزمون پیرسون برای بررسی رابطه تقویت فرایندهای مشارکتی و ترویج پیاده‌مداری

متغیر	ویژگی‌های آماری	ترویج پیاده‌مداری
تقویت فرایندهای مشارکتی	هم‌بستگی پیرسون	۰/۳۶
	سطح معناداری	۰/۰۰۰
	مجموع	۲۲۵

تجزیه و تحلیل چندمتغیره

فرضیه دوم: به نظر می‌رسد ایجاد پارکلت‌ها بر توسعه پیاده‌مداری در خیابان ولی‌عصر مؤثر است.

در بخش قبل، روابط دومتغیره به کمک آزمون هم‌بستگی پیرسون بررسی شد. در این بخش با استفاده از روش رگرسیون چندمتغیره، تأثیر متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته تحلیل می‌شود. در این روش، میزان تأثیر متغیر مستقل بر متغیر وابسته مشخص می‌شود (حبیب‌پور و صفری، ۱۳۹۱: ۴۸۰). در جدول ۷، نتایج تحلیل رگرسیون چندمتغیره گسترش ایجاد فضای عمومی در شهر، ایجاد مکانی برای نشستن و تقویت فرایندهای مشارکتی مؤثر بر ترویج پیاده‌مداری آمده است. ستون اول متغیر مستقل، ستون دوم متغیر وابسته، ستون سوم میزان هم‌بستگی متغیر مستقل با متغیر وابسته (R)، ستون چهارم مقدار واریانس متغیر وابسته با متغیر مستقل (R^2)، ستون پنجم مقدار آماره F ، ستون ششم معناداری آزمون F ، ستون هفتم ضریب رگرسیون استاندارد شده (Beta)، ستون هشتم مقدار آماره T متغیرها و ستون نهم سطح معناداری آزمون T را نشان می‌دهد. براساس نتایج جدول ۷، مجموع متغیرهای وارد شده در مدل در سطح معناداری ۵ درصد و با اطمینان ۹۵ درصد، حدود ۵۶ درصد واریانس پیاده‌مداری را تبیین می‌کند. همچنین تأثیر متغیرهای گسترش ایجاد فضای عمومی بر شهر، ترویج هم‌زیستی در خیابان، ایجاد مکانی برای نشستن و تقویت فرایندهای مشارکتی بر ترویج پیاده‌مداری مثبت و معنادار است.

جدول ۷. تأثیر ابعاد پارکلت بر میزان پیاده‌مداری شهروندان

متغیرهای مستقل	متغیر وابسته	هم‌بستگی R	واریانس تبیین شده R^2	آماره F	سطح معناداری F	B استاندارد	سطح معناداری T
گسترش ایجاد فضای عمومی در شهر						۰/۶۳۰	۱۴/۰۸۹
ترویج هم‌زیستی در خیابان		۰/۷۵۴	۰/۵۶۹	۱۲۳/۷۶۳	۰/۰۰۰	۰/۰۹۰	۲/۰۶۷
ایجاد مکانی برای نشستن						۰/۴۱۲	۳/۴۱۵
تقویت فرایندهای مشارکتی						-۰/۱۶۸	-۴/۲۹۰

نتیجه‌گیری

پیاده‌روی قدیمی‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در فضا است که می‌توان آن را حق طبیعی استفاده‌کنندگان از فضای شهری دانست (بازوندی و شهبازی، ۱۳۹۳: ۳۴). افزایش پیاده‌روی و پیاده‌مداری در سطح محله‌ها و شهر موجب افزایش سلامت عمومی، امنیت، ادراک هویت فضایی و احساس هویت فضایی، احساس تعلق به محیط، زیبایی و کیفیت شهر و محله می‌شود. همچنین به کاهش مشکلات زیست‌محیطی مانند آلودگی جوی و صوتی منجر می‌انجامد. ارزش بیشتر برای پیاده‌روی و پیاده‌مداری می‌تواند تأثیرات گوناگونی بر حمل‌ونقل و برنامه‌ریزی‌های استفاده از زمین داشته باشد.

هدف از ایجاد پارکلت این است که فضاهای ناکارآمد خیابان‌ها که به نوعی سبب ناهمگونی سیما و منظر شهری شده‌اند، اصلاح و به پارک‌هایی تبدیل شوند که همواره پابرجا باشند. با توجه به بررسی‌ها، خیابان ولی‌عصر (عج) شهر تهران، پتانسیل بالایی برای ایجاد پارکلت دارد. همچنین با توجه به اهمیت و نقش جدی «پیاده» در این خیابان، تأمین شرایط مناسب برای حرکت پیاده در فضاهای شهری و عمومی بسیار مهم است. پارکلت، فضایی با انعطاف‌پذیری بالاست که می‌توان در آن امکانات متفاوتی مانند فضایی برای نشستن، صحبت کردن، دیدن و دیده‌شدن... را با توجه به شرایط

موجود فراهم کرد. این موارد سبب می‌شود شهروندان برای حضور در خیابان و پیاده‌روه‌های شهر ترغیب و تشویق شوند. براین اساس می‌توان به نظریه جین جیکوبز اشاره کرد که معتقد است حضور مستمر عابران پیاده در خیابان‌ها و پیاده‌روه‌های شهر سبب افزایش امنیت شهروندان و در نتیجه پیاده‌مداری می‌شود. همچنین حضور افراد در فضاهای شهر کیفیت فضاهای عمومی را ارتقا می‌دهد. براین اساس با ایجاد پارکلت می‌توان به اهداف مدنظر دست یافت.

براساس نتایج پژوهش حاضر، اهداف ایجاد پارکلت و پیاده‌مدار در خیابان ولی عصر (عج) با هم رابطه دارند. همچنین تأثیر متغیرهای گسترش ایجاد فضای عمومی در شهر، ترویج هم‌زیستی در خیابان، ایجاد مکانی برای نشستن و تقویت فرایندهای مشارکتی بر ترویج پیاده‌مداری مثبت و معنادار است؛ بدین معنی که با ایجاد پارکلت، پیاده‌مداری شهروندان نیز بیشتر می‌شود. در واقع با ایجاد پارکلت به‌عنوان ایده‌ای نو در پیاده‌روه‌های خیابان ولی عصر (عج) می‌توان نیاز و کمبود فضاهای شهری سرزنده را برطرف کرد، امکانات رفاهی برای ارائه خدمات به شهروندان را به‌وجود آورد و آن‌ها را به پیاده‌مداری در شهر تشویق و ترغیب کرد. نتایج پژوهش حاضر با پژوهش‌های زیر مطابقت دارد:

واحدی (۱۳۹۳) «طراحی پارکلت در فضای شهری در راستای ارتقای منظر شهری پایدار»؛ واحدی و غضنفرپور (۱۳۹۳) «طراحی پارکلت ایده‌ای نوظهور در جهت ارتقای کیفیت سیما و منظر شهری»؛ مینویی و واحدی (۱۳۹۳) «نیاز خیابان‌های شهر مشهد به مبلمان‌سازی شهری با روش پارکلت»؛ سیدرایس و همکاران (۲۰۱۳) «ارزیابی پارکلت‌های خیابان بهار» و پرات (۲۰۱۰) «اثرات اجرای پارکلت دیویس‌ادرو».

با توجه به اینکه طبقات همکف طول خیابان ولی عصر (عج) کاربری تجاری دارند، پیشنهاد می‌شود مالکان به ایجاد پارکلت ترغیب شوند؛ زیرا مشارکت میان مالکان تجاری در ایجاد این نوع مبلمان شهری، به جاذب‌شدن بیشتر جمعیت می‌انجامد و در نتیجه آن کاربری‌های تجاری رونقی بیش‌ازپیش خواهد یافت. البته در این زمینه محدودیت‌های از قبیل رضایت مالکان مغازه‌ها، تخصیص بودجه لازم برای انجام و پیشبرد کار و... مشاهده می‌شود. ایجاد پارکلت در سطح شهرها و محله‌های شهری می‌تواند سبب ارتقای کمی و کیفی سیما و منظر شهر و زیباسازی مسیرهای حرکتی شود. بنابراین پیشنهاد می‌شود سازمان زیباسازی شهری از این ایده نوین برای بهبود سیما و منظر شهری استفاده نماید. در نتیجه این اقدامات می‌توان انتظار فضایی توأم با آرامش، امنیت، نشاط، سرزندگی و... را داشت.

منابع

۱. اصغرزاده یزدی، سارا، ۱۳۸۹، اصول پیشنهادی نوشهرگرایی در برنامه‌ریزی محله‌های شهری، مسکن و محیط روستا، سال ۲۹، شماره ۱۳۰، صص ۵۰-۶۳.
۲. اولادی سلحشور، حمید، ۱۳۹۴، دوماه‌نامه شهردار موفق، سال دوم، شماره ۳، صص ۳۴-۳۱.
۳. بازوندی، فرشاد و مهرداد شهبازی، ۱۳۹۳، نقش سرزندگی در ایجاد تصویر ذهنی شهروندان و میزان بهره‌گیری از فضای شهری (مطالعه موردی: پیاده‌راه خیابان سپه‌سالار تهران)، دوفصلنامه پژوهش‌های منظر شهر، سال اول، شماره ۱، صص ۳۹-۲۱.
۴. پاکزاد، جهان‌شاه، ۱۳۸۶، مبانی نظری و فرایند طراحی شهری، چاپ دوم، انتشارات شهیدی، تهران.
۵. پورجعفر، محمدرضا و همکاران، ۱۳۸۹، ارائه انگاره‌های محیطی مؤثر بر شکل‌گیری فضاهای عمومی مشوق سالمندی موفق با تأکید بر ترجیحات سالمندان شهر شیراز، مجله سالمندی ایران، سال پنجم، شماره ۱۵، صص ۳۴-۲۲.
۶. تیبالدز، فرانسیس، ۱۳۷۵، شهرهای انسان‌محور: بهبود محیط‌های عمومی در شهرهای بزرگ و کوچک، ترجمه حسن لقایی و فیروزه جدلی، چاپ اول، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
۷. حبیب‌پور، کرم و رضا صفری شالی، ۱۳۹۱، راهنمای جامع کاربرد SPSS در تحقیقات پیمایشی (تحلیل داده‌های کمی)، انتشارات متفکران، تهران.

۸. رجبی، آریتا، ۱۳۹۰، **شیوه‌های مشارکت شهروندی در فرایندهای توسعه شهری**، فصلنامه جغرافیای آمایش محیط، سال ۴، شماره ۱۲، صص ۱۰۱-۱۱۶.
۹. رفیعیان، مجتبی و مهسا سیفایی، ۱۳۸۴، **فضاهای عمومی شهری، بازنگری و ارزیابی کیفی**، نشریه هنرهای زیبا، سال ۳، شماره ۲۳، صص ۳۵-۴۲.
۱۰. رفیعیان، مجتبی، صدیقی، اسفندیار و مرضیه پورمحمدی، ۱۳۹۰، **امکان‌سنجی ارتقای کیفیت محیط از طریق پیاده‌راه‌سازی محورهای شهری؛ مورد: محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم**، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال سوم، شماره ۱۱، صص ۴۱-۵۶.
۱۱. سلطان حسینی، محمد و همکاران، ۱۳۹۰، **امکان‌سنجی قابلیت پیاده‌روی در فضای شهری بر پایه الگوهای توسعه پایدار و نو شهرسازی (مطالعه موردی: محله سعادت‌آباد تهران)**، پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال چهارم، شماره ۲، صص ۴۳-۵۶.
۱۲. شرقی، علی، محتشمی، محمدحسین و فخری خسروی، ۱۳۸۷، **خیابان ولی‌عصر تقابل یا هم‌زیستی درختان چنار با معماری انسانی**، مجله انسان، محیط‌زیست، سال ۲، شماره ۱۳، صص ۲۵-۱۴.
۱۳. علوی‌تبار، علیرضا، ۱۳۷۹، **الگوی مشارکت شهروندان در اداره امور شهرها**، جلد سوم، سازمان شهرداری‌های کل کشور، تهران.
۱۴. غفاریان شعاعی، مهران، نقصان محمدی، محمدرضا و وحید تاجدار، ۱۳۹۰، **شناسایی نحوه و میزان تأثیر عناصر پیاده‌روهای شهری بر ابعاد و مؤلفه‌های سلامت عابران**، فصلنامه مطالعات شهری، سال ۲، شماره ۷، صص ۱۵-۳۰.
۱۵. کاشانی‌جو، خشایار، ۱۳۸۹، **پیاده‌راه‌ها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی**، نشر آذرخش، تهران.
۱۶. محمودی، محمدمهدی، ۱۳۸۸، **پیاده‌رو، عرصه‌ای برای تعاملات اجتماعی: مطالعه موردی خیابان ولی‌عصر تهران، حد فاصل چهارراه ولی‌عصر (ع) تا تقاطع خیابان دکتر فاطمی**، مطالعات جامعه‌شناختی، سال ۳، شماره ۳۷، صص ۱۶۸-۱۴۵.
۱۷. معینی، سید محمدمهدی، ۱۳۹۴، **شهرهای پیاده‌مدار**، انتشارات آذرخش، تهران.
۱۸. ————، ۱۳۸۵، **افزایش قابلیت پیاده‌مداری گامی به سوی شهری انسانی‌تر**، نشریه هنرهای زیبا، سال ۳، شماره ۲۷، صص ۱۶-۵.
۱۹. مهدی‌زاده، جواد، ۱۳۸۰، **به سوی شهرسازی انسان‌گرا**، فصلنامه مدیریت شهری، سال دوم، شماره ۵، صص ۲۳-۱۵.
۲۰. مینویی، شهرام و طاهره واحدی، ۱۳۹۳، **نیاز خیابان‌های شهر مشهد به مبلمان‌سازی شهری با روش پارکلت**، ششمین کنفرانس ملی معماری و شهرسازی با تأکید بر شهرهای اسلامی، مشهد مقدس.
۲۱. نامورراد، نیوشا، ۱۳۹۳، **ترویج فرهنگ پیاده‌مداری**، فصلنامه نماد گلستان، شماره ۲۹، صص ۴۲-۵۱.
۲۲. نجاتی حسینی، سید محمود، ۱۳۸۰، **جامعه مدرن، شهروندی و مشارکت**، فصلنامه مدیریت شهری، سال دوم، شماره ۵، صص ۱۵-۶.
۲۳. واحدی، طاهره، ۱۳۹۳، **طراحی پارکلت در فضاهای شهری در راستای ارتقای منظر شهری پایدار**، کنفرانس ملی معماری و منظر شهری پایدار.
۲۴. واحدی، طاهره و حسین غضنفرپور، ۱۳۹۳، **طراحی پارکلت ایده‌ای نوظهور در جهت ارتقای کیفیت سیما و منظر شهری**، اولین همایش ملی در جست‌وجوی شهر فردا، تهران.
۲۵. یان‌گل، ۱۳۹۴، **شهر انسانی**، ترجمه علی غفاری و لیلا غفاری، انتشارات مؤسسه علم معمار، تهران.
26. Abad Ocbillo, R., 2012, **Experimenting with the Margin: Parklets and Plazas as Catalysts in Community and Government**, Publisher University of Southern California, Los Angeles, California.
27. Alavi Tabar, A., 2000, **Model of Citizen Participation in City Affairs**, Vol. 3, The Municipalities of the Country, Tehran. (In Persian)
28. Asgharzadieh Yazdi, S., 2010, **The Proposed Principles of New Urbanism in Planning Urban Neighborhoods**, Housing and Rural Environment, Vol. 29, No. 130, PP. 50-63. (In Persian)
29. Bazvandi, F., and Shahbazi, M., 2014, **The Role of Citizens and the Vitality to Create a Mental Image of any Urban Area (Case Study: Generalissimo Walk the Streets of Tehran)**, Journal of Landscape Studies, Vol. 1, No. 1, PP. 21-39. (In Persian)

30. Cafri, G., and Thompson, J. K., 2004, **Measuring Male Body Image: A Review of the Current Methodology**, Psychology of Men and Masculinity, Vol. 5, No. 3, PP. 18-29.
31. Efrogmson, D., Thi Kieu Thanh Ha, T., and Thu Ha, Ph., 2009, **Public Spaces: How They Humanize Cities**, Dhaka, Healthbridge - WBB Trust.
32. Frank, L., Kavage, S., and Litman, T., 2005, **Promoting Public Health Through Smart Growth**, Building Healthier Communities Through Transportation and Land Use Policies and Practices.
33. Ghafarian Shoaee, M., Noghsanmohamadi, M. R., and Tajdar, V., 2011, **To Identify How the Effects of Different Dimensions of Urban Sidewalks on Pedestrian Safety**, Urban Studies Quarterly, Vol. 2, No. 7, PP. 15-30. (*In Persian*)
34. Gorsuch, R. L., 1990, **Common Factor Analysis Versus Component Analysis: Some Well and Little Known Facts**, Multivariate Behavioral Research, Vol. 25, No. 1, PP. 33-39.
35. Grant, J., 2005, **Planning the Good Community: New Urbanism in Theory and Practice (RTPI Library Series)**, First Published by Routledge.
36. Habibpour, K., and Safari Shali, R., 2012, **A Comprehensive Guide to the Use of SPSS Survey Research (Quantitative Analysis)**, Publications Motefakeran, Tehran. (*In Persian*)
37. Hannes, E., Janssens, D., and Wets, G., 2009, **Does Space Matter? Travel Mode Scripts in Daily Activity Travel**, Environment and Behavior, Vol. 41, No. 1, PP. 75-100.
38. [Http://Inhabitat.Com/Sao-Paulo-Replaces-Parking-Spots-With-Mini-Parklets-For-A-More-Pedestrian-Friendly-Urban-Environment](http://Inhabitat.Com/Sao-Paulo-Replaces-Parking-Spots-With-Mini-Parklets-For-A-More-Pedestrian-Friendly-Urban-Environment).
39. Kashanijoo, Kh., 2010, **Implementation of the Principles of Design and Functional Features**, Publishers Azerakhsh, Tehran. (*In Persian*)
40. King, W. C. et al., 2003, **The Relationship Between Convenience of Destinations and Walking Levels in Older Women**, American Journal Of Health Promotion, Vol. 18, No. 1, PP. 74-82.
41. Kurniawati, W., 2012, **Public Space for Marginal People**, Procedia - Social and Behavioral Sciences, Vol. 36, No. 5, PP. 476-484.
42. Litman, T., 2004, **Economic Value of Walkability**, World Transport Policy and Practice, Vol. 10, No. 1, PP. 5-14.
43. Loukaitou Sideris, A. et al., 2013, **An Assessment of the Spring Street Parklets**, Reclaiming the Right-of-Way Evaluation Reprt, UCLA Complete Streets Initiative Luskin School of Public Affairs.
44. Loukaitou Sideris, A., Madeline, B., and Colleen, C., 2012, **A Toolkit for Creating and Implementing Parklets**, CA: UCLA Luskin School of Public Affairs.
45. Lowson, B., 2001, **The Language of Space**, Oxford: Architectural Press, First Published.
46. Mahmoudi, M., 2009, **Sidewalk, Arena for Social Interaction: A Case Study Vali Asr Ave., Tehran, Contour Intersection of Vali-Asr (AS) to the Intersection of Doctor Fatemi**, Sociological Studies, Vol. 3, No. 37, PP. 145-168. (*In Persian*)
47. Manaugh, K., and El Geneidy, A., 2011, **Validating Walkability Indices: How Do Different Households. Respond to the Walkability of Their Neighborhood?**, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Vol. 16, No. 6, PP. 309-315.
48. Mehdi Zadeh, J., 2001, **The Humanist Urban Development**, Journal of Urban Management, Vol. 2, No. 5, PP. 15-23. (*In Persian*)
49. Minooei, S., and Vahedi, T., 2014, **The Need for the City of Mashhad City Streets with Parklt**, The Sixth National Conference on Architecture and Urban Planning with an Emphasis on Islamic Cities, In Mashhad. (*In Persian*)
50. Moieni, M. M., 2006, **Increase the Walking Step Toward a More Human City**, the Fine Arts Magazine, Vol. ???, No. 27, PP. 5-16. (*In Persian*)
51. Moieni, M. M., 2015, **Walkable cities**, Published by Azarakhsh. (*In Persian*)
52. Namvrad, N., 2014, **Promoting Culture Walkability**, Namad Golestan, Vol. 1, No. 29, PP. 42-51. (*In Persian*)

53. Nejati Hosseini, S. M., 2001, **Modern Society, Citizenship and Participation**, Journal of Urban Management, Vol. 2, No. 5, PP. 6-15 (*In Persian*)
54. Oladi Salashori, H., 2015, **Bimonthly Successful Mayor**, Vol. 2, No. 3, PP. 31-34. (*In Persian*)
55. Pakzad, J., 2007, **Theory and Urban Design Process**, 2 Edition, Publishers Shahidi, Tehran. (*In Persian*)
56. Pourjafar, M. R. et al., 2010, **Presented the Idea of Environmental Influence on the Formation of Public Spaces Promote Successful Aging with Emphasis on the Preferences of the Elderly in Shiraz**, Iranian Journal of Aging, Vol. 5, No. 15, PP. 22-34. (*In Persian*)
57. Pratt, L., 2010, **Divisadero Trial Parklet Impact Report**, San Francisco Great Streets Project.
58. Rafieian, M., and Syfayy, M., 2005, **Urban Public Spaces, Review and Quality Assessment**, Fine Arts Publication, Vol. 3, No. 23, PP. 35-42. (*In Persian*)
59. Rafieian, M., Sedighi, E., and Pour Mohammadi, M., 2011, **The Feasibility of Improving the Quality of the Environment Through the Implementation of Urban Road Axes: Axis Eram Central Part of the City of Qom**, Urban and Regional Studies, Vol. 3, No. 11, PP. 41-56. (*In Persian*)
60. Rajabi, A., 2011, **Methods of Citizen Participation in the Processes of Urban Development**, Environmental Planning Geography, Vol. 4, No. 12, PP. 101-116. (*In Persian*)
61. Rapoport, A., 1980, **Neighborhood Heterogeneity or Homogeneity: The Field of Man Environment Studies**, Architecture and Behavior, Vol. 1, No. 1, PP. 65-77.
62. Saelens, B. E. et al., 2003, **Neighborhood-Based Differences, in Physical Activity: An Environment Scale Evaluation**, American Journal of Public Health, Vol. 93, No. 9, PP. 1552-1558.
63. San Francisco Parklet Manual, 2013, **Pedestrian Facilities Design**, www.sfplanning.org.
64. Sgarghi, A., Mohtashami, M. H., and Khosravi, F., 2008, **Vali Asr Confrontation or Coexistence Plane Trees with Human Architecture**, The Journal of the Human Environment. (*In Persian*)
65. SGN, 2004, **Getting to Smart Growth II: 100 More Policies for Implementation**, Smart Growth Network (<http://smartgrowth.org>) and International City/County Management Association (<http://icma.org>).
66. Soltan Hosini, M. et al., 2011, **A Feasibility Study for the Walk in the Urban Environment Based on Sustainable Development Patterns and Urban Neo) Case Study: Saadat Abad Neighborhood of Tehran**, Research and Urban Planning, Vol. 2, No. 4, pp. 43-56. (*In Persian*)
67. Song, Y., and Knaap, G., 2003, **New Urbanism and Housing Values: A Disaggregate Assessment**, Journal of Urban Economics, Vol. 54, No. 2, PP. 218-238.
68. Song, Y., and Knaap, G. J., 2003, **New Urbanism and Housing Values: a Disaggregate Assessment**, Urban.Economics, Vol. 54, No. 7, PP. 218-238.
69. Southworth, M., 2005, **Designing the Walkable City**, Journal of Urban Planning and Development, Vol. 131, No. 4, PP. 246-257.
70. Stevens, Mark. R., Berke, Ph. R., and Song, Y., 2010, **Creating Disaster-Resilient Communities: Evaluating the Promise and Performance of New Urbanism**, Landscape, and Urban Planning, Vol. 94, No. 2, 105-115.
71. Tybaldz, F., 1996, **Human-Centered in the Improvement of Public Spaces in Big Cities and Small Translation of Loghayee and Fyrzvh Polemical, Printing**, Tehran University Press, Tehran. (*In Persian*)
72. Vahedi, T., and Ghazanfarpour, H., 2014, **Designed to Improve the Quality Parklt Idea Emerging in the Urban Landscape**, The First National Conference Tomorrow in Search of the City, Tehran. (*In Persian*)
73. Zakaria, J., and Norsidah, U., 2014, **Comfort of Walking in the City Center of Kuala Lumpur**, Procedia Social and Behavioral Sciences, Vol. 170, No. 7, PP. 642-652.