

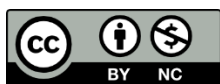
Research Paper



Assessing and Evaluating the Role of Parklets in Increasing the Vitality of Urban Boulevards (Case Example: Hamadan Eram Boulevard)



Neda Sohrabi ¹, Hasan Sajadzadeh ^{2*}



This paper is an open access and licenced under the CC BY NC licence.



DOI: 10.22034/GP.2023.14663

Reference to this article: Sohrabi, N; Sajadzadeh, H. (2023). Assessing the role of Parklets in increasing the vitality of urban spaces (Case study: Eram Boulevard, Hamadan). *Geography and Planning*, 27(83), 85-101.

Keywords

Parklet, vitality, urban space, Eram Boulevard, Hamedan

Received: 2021/12/01

Accepted: 2022/06/01

Available: 2023/05/21

ABSTRACT

Vitality is one of the basic needs of cities that with the development of urbanization and social harms, its importance is increasing day by day. Focusing on environmental qualities leads to the efficiency and vitality of urban spaces, the continuation of urban life and the strengthening of physical-mental health characteristics and belonging to the place. Today, we are witnessing a decline in environmental qualities, lively activities, lack of natural and urban green spaces, and as a result, the active and lively presence of people in urban spaces is diminishing. Parklet is one of the factors that can be effective in encouraging citizens to walk and increase vitality in urban spaces. Therefore, the purpose of this study is to assess and evaluate the role of Parklets in order to increase vitality in one of the most important promenades and pedestrian boulevards in Hamadan called Eram Boulevard. The research method is applied and survey and the data were collected using a researcher-made questionnaire to obtain citizens' opinions and the reliability of the data was calculated by Cronbach's alpha of 0.845. The statistical population of the study includes all people who walk on Eram Boulevard in Hamedan, but there are no exact statistics in this regard. Therefore, the sample size was evaluated based on the Cochran's formula in the Likert spectrum by 360 users of this space. In order to analyze the data, one-sample t-test, Pearson correlation and multivariate regression in SPSS statistical software were used. The results indicate that there is a positive and significant relationship between the variables of public space expansion, improving street landscape, a place for social interactions, increasing economic income and improving quality of life with vitality. Also, the index of social interactions and improving the landscape of the street have the greatest impact on increasing the vitality of Eram Boulevard in Hamedan.

* Corresponding Author: Hasan Sajjadzadeh

E-mail: Sajadzadeh@basu.ac.ir

1. Master of Urban Design, Faculty of Art and Architecture, Bu-Ali Sina University, Hamadan, Iran.

2. Associate Professor of Urban Planning, Faculty of Art and Architecture, Bu-Ali Sina University, Hamadan, Iran.

Extended Abstract

Introduction

Parklets are one of the most popular urban interventions, created in different European and American countries. These small external spaces are formed on the parking lots next to the sidewalks. They have facilities such as benches and tables, and sometimes a place to park bicycles. These places provide an opportunity for pedestrians to sit and rest on the street without reducing the space of the sidewalks (Sideris et al, 2013: 173-1). The new parklet method is an emerging idea in line with creating urban furniture. It is used as furniture for beautifying the street and desirable landscaping of the street in addition to meeting the needs of an urban street (Minoui and Vahedi, 2013: 2). Moreover, it provides the possibility of persuading and encouraging citizens to walk in the city and urban neighborhoods. Parklets focus on people (Abad Ocubillo, 2012: 1-24). These public spaces also act as points of attraction for neighborhoods and local businesses. They bring the forgotten areas of the city back to their area and revive them with informal gatherings and social activities (Inhabitat, 2014). The creation of parklets in cities and urban neighborhoods can improve the quality and quantity of the city's view and beautify movement and traffic routes. These actions can create a space with peace of mind, security, vitality, etc. Another issue is the balance in allocating the use of parklets and strengthening the participatory process regarding the vitality of urban boulevards. In this regard, Ocubillo also believes that the balance in the distribution of parklet users leads to the continuation of the life of urban spaces and provides the conditions for public participation (Ocubillo, 2012: 79).

Data and Method

Due to the quantitative nature of the study, a documentary-survey method (questionnaire) was used to collect data. The relevant criteria and indicators were extracted by reviewing the research literature and related texts. After developing the questionnaire, the research fieldwork process began. The questionnaire was developed according to the variables of expansion of public space, improvement of street landscape, social interactions, economic prosperity, and improvement of quality of life. First, the respondents' demographic characteristics, including gender, age, level of education, employment, etc. were considered. There are various methods to assess the validity. In this study, Kaiser- Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) and Bartlett Test of Sphericity were used for this purpose. Cronbach's alpha coefficient was used to measure reliability. It takes a value between zero and one. Using SPSS software, Cronbach's alpha coefficient with 25 indicators was obtained at 0.845, which is at an acceptable level. Due to the normality of variables, parametric tests such as one-sample T-test and multivariate regression were used for data analysis. One-sample T-test was used to determine whether or not indicators have an effect and to prioritize them. Then, the Pearson correlation test was used to determine the correlation between the variables. Also, a multivariate regression test was used to determine the predictability of the variables in improving the vitality of Eram Boulevard.

Discussion and Conclusion

Regarding the variable of the parklet's role in the promotion and expansion of public spaces, the results revealed that the composition and design of green spaces with a mean of 4.53 had the highest effect on acceptance of the creation of parklets in this area. However, in this regard, the size and proportions of spaces and pedestrian paths for the development of green space in combination with the design of parklets will be very significant. Additionally, regarding the role of parklets in improving the image and landscape from the viewpoint of users and those interested in this urban space, results showed that indicators such as creativity in designing the appropriate form and pattern of parklets with a mean of 4.60 have the highest effect on urban vitality. Parklets can play a key role in promoting positive social interactions and making the space pedestrian-oriented. In this regard, the analyses showed that from the viewpoint of collective interactions in space, the indicator of the role of parklets in promoting life with a mean of 4.34 is considered one of the most significant and effective factors regarding social interactions in space. Moreover, the results showed that parklets can have a significant effect on economic prosperity, entrepreneurship, and creative urban space. The placement of parklets in the vicinity of cafes and restaurants with a mean of 4.25 is one of the most important significant points that can be used to increase economic prosperity in such spaces. Finally, parklets can have a significant effect on improving environmental quality and people's daily life in the space. The results suggest that the presence of parklets in connection with pedestrian spaces and bicycle spaces with a mean of 4.24 has the highest effect on the desirability and improvement of the quality of daily life in these environments.

Conclusion

The present study assessed and evaluated the factors affecting the design and creation of parklets in one of the important boulevards of Hamadan City to improve vitality. Based on the opinions of different users, experts, and urban managers, and theoretical foundations and past experiences, it was revealed that the design and creation of parklets in public and

urban open spaces can be assessed and evaluated in five areas of the expansion of public spaces, improvement of the view and landscape of urban spaces, promotion of collective interactions, economic prosperity, and improvement of environmental quality in line with the improvement of vitality in urban spaces. Also, the results revealed that among the five primary variables that affect the design and creation of parklets can play in urban spaces, two variables of the role of parklets in improving the view and landscape of urban spaces with a correlation coefficient of 0.628 and a place to promote social interactions with a correlation coefficient of 0.603 have the highest correlation and effect in improving vitality in urban spaces.

References

- Abad Ocubillo, R., (2012), **Experimenting with the Margin: Parklets and Plazas as Catalysts in Community and Government**. Publisher University of Southern California, Los Angeles, California.
- Abdollahi, A.A., Sharafi, H., & Soleimani Damaneh, M., (2019), **Assessing the desirability of pedestrian orientation based on the qualitative components of walking (Case study: Kerman Business Center)**, Scientific Journal of Geography and Planning, Vol. 23, No. 67, pp. 197-221. (In Persian)
- Aditis, Mantrawadi., (2005), **An Urban Design Based Evaluation of Fountain Square, (AS A Potential Location For Successful Outdoor Cafes & Restaurants)**, University of Cincinnati, Design, Architecture, Art and Planning: Community Planning.
- Ahadnejad Roushi, M., & Heidari, M. T., & Azizi, S., (2019), **Evaluation of the development of pocket parks with investment services in urban areas (Study: Zibashahr and Amirkabir neighborhoods of Zanjan)**, Journal of Urban Social Geography, Vol. 6, No. 2., pp. 39-54. (In Persian)
- Akbari Nasab, H., (2014), **sidewalk and its impact on the development of human communication in the city**, Journal of Architecture, Vol. 1, No. 51, pp. 48-47. (In Persian)
- Aminpour, E., (2015), **Design of Parklet in order to create social interactions Case study: Imam Khomeini St, Sirjan**, Annual International Conference on Civil Engineering, Architecture and Urban Planning, Kharazmi Institute of Science and Technology, Shiraz, Iran. (In Persian)
- Babaei, M., Zoovarzi, Sh., & Rahbarimanesh, K., (2015), **A Study on the Effective Factors in the Vitality of Residential Complexes: The Case Study of Azadegan, Lakan and Golsar Residential Complexes in Rasht**. Space Ontology International Journal, 4(14), 53-64.
- Bentley, I., & Behzadfar, M., (2019), **Responsive Environments. Translated by Mostafa Behzadfar**, Tehran, University of Science and Technology Publishing Center. (In Persian)
- Bradley, K., (2015), **Open-Source Urbanism: Creating, Multiplying and Managing Urban Commons**. FOOTPRINT 9, No. 1, PP. 91–107.
- Brenner, N., Marcuse, P., & Mayer, M., (2009), **Cities for people, not for profit**, City, Vol.13, No. 2 & 3, PP.176-184.
- Chapman, David., (2005), **Creation of neighborhoods and places in man-made environment**, Translators: Faryadi, Shahrzad and Tabibian, Manouchehr, University of Tehran Press. (In Persian)
- Chiesura, Anna., (2004), **The role of urban parks for the sustainable city**, Landscape and urban planning, vol. 68, pp.129-138.
- Davidson, M. M. (2013). Tactical Urbanism, Public Policy Reform, and "Innovation Spotting" by Government: From Park(ing) Day to San Francisco's Parklet Program. Master Thesis, Massachusetts Institute of Technology, Department of Urban Studies and Planning.
- Edensor, Tim., (2000), **Staging tourism: tourists as performers**, Annals of Tourism Research, Vol. 27, No. 2, PP. 322–344.
- Efroymson, D. & Thi Kieu Thanh Ha, T. & Thu Ha, Ph., (2009). **Public Spaces: How They Humanize Cities**. Dhaka: HealthBridge - WBB Trust.
- Garvin, A., (2016), **What Makes a Great City**, Springer, ISBN 978-1-61091-759-9
- Gehl, J., (2006), **Life, Spaces, Bulding; in Moor, M. and Rownald, J**. Urban Design Futures. London: Routledge.
- Gehl, J., (2013), **The Human City**, translated by Ali Ghaffari and Leila Ghaffari, Tehran: Shahid Beheshti University Press.
- Gehl, J., (2015), **A Study of Public Space Life**, Translators: Mohammad Saeed Izadi, Samaneh Khabiri, Samaneh Mohammadi, Iran Urban Planning and Architecture Studies and Research Center, Tehran, First Edition.
- Ghadriani, R., & Hajian Zaidi, M., (2016), **Park envelopes and their design and criteria in urban spaces**, Second Conference on Urban Planning, Management and Urban Development, PP. 34-41. (In Persian)
- Golneshin, R., & Zaker Haghighi, K., (2017), **Analysis of the role of pocket parks in strengthening social and environmental interactions of citizens in residential areas of Shiraz District 6**, Fourth International Conference on Civil Engineering, Architecture and Urban Economy Development, Shiraz. (In Persian)

- Haghighi Borujeni, S., Yazdanfar, S. A., & Behzadfar, M., (2015), **Revival of urban spaces using outdoor cafes (a case study of Chaharbagh Street in Isfahan)**, *Fine Arts-Architecture and Urban Planning*, Vol. 20, No. 3, pp. 31-42. (In Persian)
- Hatami, Y., & Zaker Haghighi, K., (2017), **Assessing the Impact of Urban Environment Quality on Social Relationships of Space Users (Case Study: Bu Ali Sina Sidewalk, Hamadan)**, *Journal of Urban Research and Planning*, Vol. 8, No. 30, PP. 245-266. (In Persian)
- Hosseini Mofrad, M. H., & Dolabi, P., (2013), **Investigating the effective factors on increasing the sense of vitality in the market (Case study: Old Bazaar of Bandar Abbas)**, National Conference on Architecture, Urban Planning and Sustainable Development, Mashhad, Khavaran Higher Education Institute. (In Persian)
- Jalaladini, S., & Oktay, D., (2012). **Urban public spaces and vitality: a socio-spatial analysis in the streets of Cypriot towns**. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 35, pp. 664-674.
- Karimi Moshaver, M., & Negintaji, S., (2012), **Walkway Design in Tehran (with emphasis on social needs)**. *Knowledge of the city Journal*, 123. (In Persian).
- Kashani Joo, Kh., (2015), **Sidewalks from Design Basics to Functional Features**, Second Edition, Azarakhsh Publications. (In Persian).
- Khademi, M., & Khademi, A., (2010), **Health, Safety and Environment (HSE) in Industrial Processes**, Ava Ghalam Publications, p. 269. (In Persian)
- Khalili, A., Nayyeri Fallah, S., (2018), **Role of social indicators on vitality parameter to enhance the quality of women's communal life within an urban public space (case: Isfahan's traditional bazaar, Iran)**, *Frontiers of Architectural Research*, Vol.7, No.3, PP. 440-454.
- Khorasanizadeh, F., Saberi, H., Momeni, M., & Mousavi, M.N., (2020), **Structural explanation of the factors affecting vitality in public urban spaces of Isfahan from the perspective of citizens and tourists**, *Scientific Journal of Geography and Planning*, Vol. 24, No. 72, pp. 151-181. (In Persian)
- Khosravi, H., (2011), **Study of the effect of city form on pedestrian rate and health level of residents and development of appropriate development model for new settlements (study sample: Hashtgerd new city)**, Master Thesis in Urban Design, University of Tehran, Fine Arts Campus, Faculty of Urban Planning. (In Persian)
- Kooshali, D., Azeri, A., Parvizi, R., & Hosseini, S. B., (2015), **Effect of Environmental Physical Elements in Creating Residential Complex's Vitality for the Enhancement of Social Interactions**. *Procedia- Social and Behavioral Sciences*, 201, 255-264.
- Kumar, A., (2008), **Customer satisfaction and service quality measurement in Indian call centres**, *Managing Service Quality, An International Journal*, Vol. 18, No. 4, pp. 405 – 416.
- Kurniawati, W., (2012), **Public Space for Marginal People**, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Vol. 36, No. 5, PP. 476-484.
- Landry, Ch., (2000), **Urban Vitality: A New source of Urban Competitiveness**, prince Claus fund journal, ARCHIS issue Urban Vitality/Urban Heroes, Vol.12, No.1, pp.8-13.
- Lennard, H. L., (1997), **Principles for the Livable City** “in Lennard, S. H. S von UngernSternberg, H. L. Lennard, eds. *Making Cities Livable*. International Making Cities Livable Conferences. Gondolier Press: California, USA.
- Larson, C., & Guenther J., (2012), **Parklets – planning with place-making in mind: rationale and strategy for municipal planners**. *Case-in-Point*, PP. 1–12.
- Liza Pratt., (2011), **Parklet Impact Study**. Technical report. San Francisco Great Streets Project, San Francisco, 16.
- Lu, Shiwei; Huang, Yaping; Shi, Chaoyang & Yang, Xiping., (2019)., **Exploring the Associations between Urban Form and Neighborhood Vibrancy: A Case Study of Chengdu, China**, *International Journal of Geo-Information*, Vol.8, No.4, pp.1-15.
- Madnipour, A., (2009), **Public and private spaces of the city**, translated by Nourian, Farshad, processing. (In Persian)
- Minooi, Sh., & Vahedi, T., (2015), **The need of the streets of Mashhad for urban furniture making with Parklet method**, the sixth national conference of architecture and urban planning with emphasis on Islamic cities, Holy Mashhad. (In Persian)
- Moeini, M. M., (2016), **Pedestrian Cities**, Azarakhsh Publications, Tehran. (In Persian)
- Montgomery, John R., (1997), **Café culture and the city: The role of pavement cafés in urban public social life**, *Journal of Urban Design*, Vol. 2, No. 1, PP. 83-102.
- Moradpour, N., Hatami Nejad, H., & Mohammadi, N., (2019), **Investigating the effect of creating parklet on citizens' pedestrians (Case study: Valiasr St., Tehran)**, *Human Geography Research*, Vol. 50, No. 4, PP. 993-1010. (In Persian)
- Nepa, Stephen E., (2011), **The New Urban Dining Room: Sidewalk Cafes in Postindustrial Philadelphia**, *Buildings & Landscapes, Journal of the Vernacular Architecture Forum*, Volume 18, Issue 2, PP 60-81.

- Ocubillo, R. A., (2012), **Experimenting with the Margin: Parklets and Plazas as Catalysts in Community and Government**. University of Southern California, Retrieved from.
- Oladi Salahshour, H., (2015), **Successful Mayor Bimonthly**, Second Year, No. 3, PP. 34-31. (In Persian)
- Pakzad, J., (2007), **Theoretical Foundations and Urban Design Process**, Second Edition, Shahidi Publications, Tehran. (In Persian)
- Paumier, Cy., (2007), **Creating a Vibrant City Center**. (ULI)Urban Land Institute, Washington, D.C.
- Pishevar, Sh., & Pasion Khumri, R., (2022). **Investigating the effect of Parklet on the quality of urban environment (Case study: Behshahr)**, The Second International Conference on New Technologies in Architectural and Urban Engineering of Iran, Tehran. (In Persian)
- Pour Mohammadi, M.R., Rustaei, Sh., & Asadi, A., (2019). **Investigating vitality and its relationship with the selection of residential areas (Case study of the worn-out central fabric of Zanjan)**, Journal of Geography and Planning, Vol. 23, No. 67, pp. 45-65. (In Persian)
- Pratt, L., (2010), **Divisadero Trial Parklet Impact Report**. San Francisco Great Streets Project.
- Rajabi, A., (2011), **Methods of citizen participation in urban development processes**, Quarterly Journal of Environmental Management, Vol. 4, No. 12, PP. 101-116. (In Persian)
- Sarmad, Z., Bazargan, A., & Hejazi, E., (2006), **Research Methods in Behavioral Sciences**, Twelfth Edition, Tehran: Agha Publications. (In Persian)
- San Francisco Parklet Manual., (2013), **Pedestrian Facilities Design**. www.sfplanning.org.
- San Francisco Parklet Program., (2020)., **San Francisco Parklet Manual**. <https://groundplaysf.org/publication/san-francisco-parklet-manual> Retrieved June 2020.
- Saunders, M., Lewis, P., & Thornhill, A. (2009). Research Methods for Business Students. Research methods for business students (p. 649).
- Seif Elahi Fakhr, S., Larimian, T., & Moezzieh Mehr Tehran, A. M., (2013), **Determining Effective Indicators in Creating Safe Pedestrian Areas to Promote Social Interactions (Case Study: Bahar Azadi St., Khak Sefid Neighborhood, Tehran)**, Scientific-Research Journal of the Association Scientific Architecture and Urban Planning of Iran, No. 5. (In Persian)
- Sci, I. J., (2014), **Factors affecting the vitality of streets in Downtown Johor Bahru City**. Indian Journal of Scientific Research, No. 7(1), PP. 361–374.
- Shokry, H. M., (2019). Are Street Urban Spaces Can Invite City Life? Parklets; Small Places with Big Impacts.
- Sideris, A. L., Brozen, M., & Callahan, C., (2012), **Reclaiming the Right-of-Way: a toolkit for creating and implementing parklets**. UCLA, Luskin School of Public Affairs.
- Stroman, G., (2014), **Opportunity Mapping San Francisco Parklets and Plazas.Pavement to Parks**, San Francisco Planning Department, Available 2015-03-12.
- Tashakori, L., (2018), **Development of a sidewalk of physical components or collective behavior**, Manzar Magazine, Vol. 10, November. (In Persian)
- Thi Hien, Nguyen., (2009), **Citizen participation in planning & Management of Nguyen for center for action for the city Hanoi**, PP. 3-18.
- Vahedi, T., (2015), **Parklet design in urban spaces in order to promote sustainable urban landscape**, National Conference on Architecture and Sustainable Urban Landscape. (In Persian)
- Vahedi, T., & Ghazanfarpour, H., (2015), **Parklet design is an emerging idea to improve the quality of appearance and urban landscape**, the first national conference in search of tomorrow, Tehran. (In Persian)
- Verbeke, Myriam Jansen., (1987), **Women, shopping and leisure**, Leisure Studies, Vol. 6, No. 1, PP 71-86.
- Whyte, William H., (2000), **The Social Life of Small Urban Spaces**, PPS Organization press.
- Xu, Xiaodong, Xu, Xinhan; Guan, Peng; Ren, Yu; Wang, Wei; Xu, Ning., (2018), **The cause and evolution of urban street vitality under the time dimension: Nine cases of streets in Nanjing City, China**. Vol.10, No.8, PP.2-19.
- Zeng, Chen; Song, Yan; He, Qingsong; Shen, Feixue., (2018), **Spatially explicit assessment on urban vitality: case studies in Chicago and Wuhan**, Sustainable Cities and Society, Vol. 40, No. 1, PP. 296-306.
- Zhang, X., Li, Q., Fang, Z., Lu, S., & Shaw, S.L. (2014). **An assessment method for landmark recognition time in real scenes**. J. Environ. Psychol, 40, 206–217.

مقاله پژوهشی



سنجش و ارزیابی نقش پارکلت‌ها در جهت افزایش سرزندگی بلوارهای شهری (نمونه موردی: بلوار ارم همدان)

ندا سهرابی^۱، حسن سجاذزاده^{۲*}

این مقاله به صورت دسترسی باز و با لایسنس CC BY NC کرییتیو کامنز قابل استفاده است.



ارجاع به این مقاله: سهرابی، ندا؛ سجاذزاده، حسن؛ سنجش و ارزیابی نقش پارکلت‌ها در جهت افزایش سرزندگی بلوارهای شهری (نمونه موردی: بلوار ارم همدان). *نشریه علمی جغرافیا و برنامه‌ریزی*، ۲۷(۸۳)، ۸۵-۱۰۱.

DOI: 10.22034/GP.2023.14663



چکیده

سرزندگی یکی از نیازهای اساسی شهرواست که با توسعه روند شهرنشینی و آسیب‌های اجتماعی، اهمیت آن روزبه‌روز بیشتر می‌شود. تمرکز بر کیفیت‌های محیطی کارآیی و سرزندگی فضاهای شهری، استمرار حیات شهری و تقویت ویژگی‌های سلامتی جسمی-روحي و تعلق به مکان را به دنبال دارد. امروزه شاهد تنزل کیفیت‌های محیطی، فعالیت‌های سرزنده، کمبود فضاهای طبیعی و سبز شهری و در نتیجه کم‌رنگ شدن حضور فعال و سرزنده افراد در فضاهای شهری هستیم. پارکلت از جمله عواملی است که در ترغیب حضور شهروندان به پیاده‌روی و افزایش سرزندگی در فضاهای شهری می‌تواند تأثیرگذار باشد. از این‌رو، هدف پژوهش حاضر سنجش و ارزیابی نقش پارکلت‌ها در جهت افزایش سرزندگی در یکی از مهم‌ترین بلوارهای تفرجگاهی و پیاده‌مدار شهر همدان به نام بلوار ارم می‌باشد. روش تحقیق کاربردی و پیمایشی است و داده‌های مورد نظر با استفاده از ابزار پرسشنامه محقق ساخته به منظور کسب نظر شهروندان جمع‌آوری و پایایی داده‌ها به وسیله آلفای کرونباخ ۰/۸۴۵ محاسبه شد. جامعه‌ی آماری پژوهش شامل تمامی افرادی است که در بلوار ارم همدان تردد می‌کنند که آمار دقیقی در این زمینه وجود ندارد. بنابراین حجم نمونه بر اساس فرمول کوکران در چارچوب طیف لیکرت توسط ۳۶۰ نفر از استفاده‌کنندگان این فضا ارزیابی شد. به منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها، از آزمون T تک نمونه‌ای، همبستگی پیرسون و رگرسیون چند متغیره در قالب نرم‌افزار آماری SPSS، استفاده شده است. نتایج پژوهش حاکی از آن است که میان متغیرهای گسترش فضای عمومی، بهبود چشم‌انداز خیابان، مکانی در جهت تعاملات اجتماعی، افزایش سطح درآمد اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی با سرزندگی رابطه مثبت و معناداری وجود دارد. همچنین شاخص تعاملات اجتماعی و بهبود چشم‌انداز خیابان بیش‌ترین تأثیر را در افزایش سرزندگی بلوار ارم همدان می‌گذارند.

کلیدواژه‌ها

پارکلت، سرزندگی، فضای شهری، بلوار ارم، شهر همدان

دریافت شده: ۱۴۰۰/۰۹/۱۰
پذیرفته شده: ۱۴۰۱/۰۳/۱۱
منتشر شده: ۱۴۰۲/۰۲/۳۱

* نویسنده مسئول: حسن سجاذزاده

رایانامه: Sajadzadeh@basu.ac.ir

۱. کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران.
۲. دانشیار شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران.

مقدمه

رشد روزافزون صنعت و تکنولوژی در جوامع امروزی تغییراتی را در شیوه زندگی به همراه داشته است. این تغییرات از دو جنبه‌ی جسمی و روانی، زندگی انسان‌ها را به چالش کشیده است. جوامع توسعه یافته برای تطبیق و هماهنگی با اینگونه تغییرات از چند دهه‌ی قبل به فکر افتاده و راه‌حل‌هایی ارائه کرده‌اند. در این میان توجه به آسایش روانی و جسمانی انسان حائز اهمیت است. یکی از مهمترین دغدغه‌ها در طراحی فضاهای عمومی شهر، سرزنده بودن این مکان‌ها می‌باشد که باعث تداوم حضور شهروندان می‌شود (حسینی مفرد و دولابی، ۱۳۹۲: ۲) امروزه به دلیل تسلط اتومبیل بر فضا (Chen and Feng, 2016)، کاهش ایمنی (Lacinak and Ristvej, 2017: 522-527)، کاهش امنیت (Torkyan et al., 2015: 165-174)، عدم وجود کاربری‌های گوناگون و جاذب جمعیت (اسمعیل‌پور و همکاران، ۱۳۹۴: ۱-۲۴)، تبدیل شدن شهرها به مراکز مصرف انرژی و تولید زباله و گازهای گلخانه‌ای که در نتیجه توسعه بی‌برنامه و کنترل نشده مدیریت شهرهاست (Tennakoon et al., 2019)، رضایت شهروندان از فضا و به دنبال آن تمایل آن‌ها برای حضور در این فضا کاهش یافته است که این امر موجب تبدیل فضاهای عمومی شهر که باید بستر تعاملات اجتماعی قشرها و گروه‌های سنی مختلف و وقوع رفتارهای گوناگون باشد، به فضاهایی فقط برای عبور تبدیل شوند. در نتیجه، از ارزش‌ها و جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته است. (کریمی‌مشاور و نگین‌تاجی، ۱۳۹۱: ۷). پیاده‌راه‌ها نقش مهمی در حیات مدنی جامعه دارند و می‌توانند سرزندگی به مناطق مرکزی شهر آورده و مردم را تشویق به حضور داوطلبانه در شهر کند. (عبداللهی و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۲۱) پاسخ گویی به نیازهای اجتماعی انسان و متعاقباً خلق فرصت‌های لازم برای ایجاد سرزندگی در اجتماع، مستلزم وجود فضا و قرارگاه کالبدی است و فضای عمومی، ظرفیتی عظیم برای پاسخ به این جنبه از حیات انسان به شمار می‌آید. (Paumier, 2007: 70) و برای ارائه فضایی در جهت تعاملات اجتماعی، آرامش، ارتباط با طبیعت و ایجاد فرصت برای فاعلیتهای اوقات فراغت است (Abbasi, Alalouch & Bramley, 2016). فضاهای باز عمومی با طراحی و کیفیت خوب، می‌توانند کاربران بیشتری به فضا جذب کرده و برخلاف فضاهای بی‌کیفیت، طیف گسترده‌ای از فعالیت‌ها را فراهم سازند (Devern et al., 2017: 29).

اپلیارد اظهار می‌دارد که نباید کاری کرد مردم به دلیل ناراحتی‌های ناشی از ترافیک خود را از صحنه‌ی خیابان‌ها خارج سازند. محیط خیابان باید حاوی فضاهایی باشد که مردم بتوانند در آن‌ها بنشینند و گفتگو و بازی کنند (معینی، ۱۳۹۴: ۶۴). هنگامی که در برنامه ریزی و طراحی فضاهای شهری بتوان به گونه‌ای عمل کرد که مشوق حرکت پیاده در شهر شد، آنگاه حضور پذیری، سرزندگی، دیدن و دیده شدن یه شهر برگشته و چنین کیفیت‌هایی باعث افزایش سطح تعاملات اجتماعی شده و فضای شهری به تعریف و جایگاه واقعی خود برخواهد گشت (سیف‌اللهی، ۱۳۹۲: ۸۶). در باب اهمیت فضاهای عمومی می‌توان گفت، شهر (به تعبیر مدرنیست‌ها) صرفاً خلاصه شده در کالبد نیست بلکه آنچه در طراحی شهری مبنای اساسی

است، انسان است. انسان در زندگی روزمره خود نیازمند استفاده از عرصه‌های عمومی چون پیاده‌راه‌ها جهت خرید، پیاده‌روی، گذران اوقات فراغت، تردد کاری و ... است لذا در کنار خانه به عنوان خصوصی‌ترین عرصه زندگی در شهر، شهروندان نیازمند گذران زمان خود در فضاهایی را دارند که بخش جدایی‌ناپذیر و بدیهی بافت و ساخت شهر است. از آن جایی که زندگی عمومی در فضاهای عمومی شهری در مجموعه‌ای از اشکال و عملکردهای متنوعی رخ می‌دهد، به این ترتیب فضاها باید قادر باشند رفتار و فعالیت‌های گوناگون مانند خرید، پیاده روی، گفتگو، استفاده از امکانات برای سرگرمی، استراحت یا حتی گذراندن زمان به عنوان فعالیت‌های روزانه، و همچنین جشن‌های دوره‌ای و رویدادهای فرهنگی و هنری را شامل شوند. در این راستا سرزندگی در قلمرو شهری یک کیفیت مهم است (Jalaladdini & Oktay, 2012: 664-667). روند ناپدید شدن فضای شهری تا زمانی که شهرها در حال توسعه هستند به عنوان یک مسئله مطرح بوده، که یک راه حل بالقوه برای عدم وجود فضای باز شهری ایجاد پارکلت در شهرها است. پارکلت‌ها یکی از پرطرفدارترین مداخلات شهری هستند. که در کشورهای مختلف اروپایی و آمریکایی ایجاد شده اند. 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 (Sideris et al, 2012: 1-173). روش جدید پارکلت ایده‌ای نوظهور در جهت ایجاد مبلمان شهری است، که علاوه بر رفع نیازهای یک خیابان شهری به عنوان مبلمان در راه زیبا سازی و منظر سازی مطلوب خیابان استفاده می‌شود. (مینوی و واحدی، ۱۳۹۳: ۲) علاوه بر این، به نظر می‌رسد امکان ترغیب و تشویق شهروندان را به پیاده‌روی و پیاده‌مداری در شهر و محله‌های شهری فراهم می‌کند. تمرکز پارکلت‌ها روی مردم است. (Abad Ocuillo, 2012: 1-24) این فضاهای عمومی به‌عنوان نقاط جذب کننده محلات و مشاغل محلی نیز فعالیت می‌کند. آن‌ها مناطق فراموش شده شهر را دوباره به محوطه خود می‌کشاند و با اجتماعات غیر رسمی و فعالیت‌های اجتماعی زنده می‌کنند. (Inhabitat, 2014) هر چند که ارزیابی اثرات احداث پارکلت‌ها در بلوارهای شهری، قدری دشوار است، لکن طبق مطالعه پیش‌رو، با توجه به این که بلوار ارم یک مسیر گردشگری و تفرجگاه پیاده عمومی می‌باشد، وجود مبلمان شهری متنوع و احداث پارکلت‌ها در مسیرهای پیاده شهری و تفرجگاهی، به جاذب شدن بیشتر این بلوار می‌انجامد و این بدان معنی است که با احداث پارکلت‌ها در طول مسیرهای شهری، کاربری‌های تجاری و خرده فروشی رونقی بیش از پیش خواهد یافت (Stroman, 2014: 1-65). همچنین می‌توان با طراحی فضاهای خالی و جانمایی پارکلت‌ها در طول مسیر، موجبات ایجاد فضایی در جهت مشاهده محیط اطراف فراهم نمود و از ایجاد فضاهای جرم‌خیز در طول محورها و بلوارهای شهری جلوگیری کرد. البته در این زمینه محدودیت‌هایی از قبیل رضایت مالکان مغازه‌ها، تخصیص بودجه‌ی لازم برای انجام و پیشبرد کار و ... مشاهده می‌شود. ایجاد پارکلت در سطح شهرها و محله‌های شهری می‌تواند

و خدماتی متعدد در این محور، ظرفیت‌های مناسبی را برای امکان تأمل و گذران اوقات فراغت بیشتری در این محیط، ایجاد کرده است. با توجه به این که در تجربیات و نمونه‌های مشابه، طراحی پارک‌ها در اغلب موارد توانسته است، نقش بسزایی در رونق و سرزندگی اجتماعی به وجود آورد. بنابراین و با توجه به ضروریات فوق، این مقاله نیز در پی سنجش و ارزیابی طراحی پارک‌ها در جهت ارتقاء رونق و سرزندگی این بلوار می‌باشد؛ تا بدین وسیله از آزمون و خطاهای بیشتر و اعمال سلیقه‌گرایی مکرر پرهیز شود. از این رو، سوال‌های زیر را می‌توان مطرح نمود.

- آیا ایجاد پارک می‌تواند باعث افزایش سرزندگی در فضاهای شهری شود؟
- مهم‌ترین تأثیر ایجاد پارک‌ها در کدام یک از معیارهای سرزندگی فضاهای شهری است؟

پیشینه تحقیق

در خصوص پیشینه پارک‌ها، می‌توان آن را در دو حوزه پیشینه نظری و پیشینه تجربی تقسیم نمود. در خصوص پیشینه نظری، بردلی^۲ در سال (۲۰۱۵) در کتاب "شهرسازی و مدیریت شهری" بیان می‌کند: نهادینه نمودن پارک نمونه خوبی از این است که چگونه یک اقدام چریکی تبدیل به یک جنبش اجتماعی شود، که به نوبه خود در برنامه ریزی‌های عمومی رسمی گنجانیده شد و پس از آن قوانینی را برای ساختن پارک‌ها یا اشکال دیگر شهری در نظر گرفت که با دوام، شفاف، پاسخگو و دمکراتیک سازماندهی شده باشد و برای خدمت به جمعیت گسترده‌تری در شهر تعیین گردد (Bradley, 2015: 91-107).

ذاکر حقیقی (۱۳۹۶) در مقاله‌ای با عنوان: "تحلیل نقش پارک‌های جیبی در تقویت تعاملات اجتماعی و زیست‌محیطی"، به این نتیجه دست یافت که ایجاد پارک‌های جیبی در سطوح محله‌ای می‌تواند در تقویت ابعاد اجتماعی و امکان افزایشی رابطه بین انسان و طبیعت در محیط شهری مؤثر باشد و همچنین ایجاد این گونه فضاها در محلات در ارتقاء کیفیت زندگی شهروندان مؤثر است.

واحدی در سال (۱۳۹۳) در مقاله‌ای با عنوان "طراحی پارک در فضای شهری در راستای ارتقای منظر شهری پایدار"، نتیجه گرفت که طراحی پارک در پیاده‌روها علاوه بر منظرسازی و زیباسازی مسیرهای حرکتی، فضایی به وجود می‌آورد که حضور افراد در پیاده‌روها، امنیت و سرزندگی را در سطح شهر و محله‌ها تداوم می‌دهد.

آباد اکوبیلو در سال (۲۰۱۲) در پایان نامه کارشناسی ارشد خود از دانشگاه کالیفرنیا با عنوان پارک و پلازا به عنوان کاتالیزور در جامعه و دولت به فرصت‌های ایجاد شده توسط پارک برای محلاتی که مایل به بازپس‌گیری فضای خیابان‌های زائد برای مصارف اجتماعی هستند، اشاره داشته و کم هزینه بودن و ماهیت موقتی پارک را باعث جذابیت آنها در شهرها دانسته است.

اما، در خصوص پیشینه و تجربیات عملی، می‌توان گفت که اولین پارک در سال ۲۰۰۵، با تبدیل یک فضای پارکینگ به یک پارک عمومی موقت در مرکز شهر سانفرانسیسکو ساخته شد. یک استودیوی طراحی و

سبب ارتقای کمی و کیفی سیما و منظر شهر و زیباسازی مسیرهای حرکتی شود. در نتیجه این اقدامات می‌توان انتظار فضایی توأم با آرامش، امنیت، نشاط، سرزندگی و... را داشت. مساله دیگر تعادل در تخصیص کاربری پارک‌ها و تقویت فرایند مشارکتی در ارتباط با سرزندگی بلوارهای شهری می‌باشد که در این خصوص نیز اکوبیلو^۱ نیز معتقد است که تعادل در توزیع کاربری‌های پارک‌ها منجر به تداوم حیات فضاهای شهری و امکان مشارکت‌های عمومی را فراهم می‌آورد (Ocubillo, 2012: 79). به دلیل غلبه ماشین و فقدان شبکه‌ها و مسیرهای امن پیاده در فضاهای شهری معاصر، و همچنین توسعه و گسترش‌های بی‌رویه فضاهای مختص حرکت سواره بخصوص در کلانشهرها، توسعه انسان محور فضاهای شهری، یکی از شاخص‌های توسعه پایدار، شناخته می‌شود. توجه به طراحی شهری با در نظر گرفتن تناسب انسانی در فضاها و خیابان‌های شهری می‌تواند از دخل و تصرف نامناسب و سلیقه‌ای جلوگیری کرده و بستری مناسب در جهت آسایش و آرامش شهروندان در محیط را تقویت نماید. از آنجا که مسیرهای پیاده، یکی از مهم‌ترین فضاها و بلوارهای شهری محسوب می‌گردد، لذا اتخاذ تدابیر و راهکارهای موثر نظیر ایجاد پارک‌ها، فضا سازی و مبلمان شهری مناسب، نقش بسزایی در کیفیت بخشی به این فضاها، خواهد داشت. با این که طراحی و ایجاد پارک‌ها در راستای سرزندگی فضایی، در بسیاری از کشورهای توسعه یافته، تجربه شده است، اما این مهم، در تجربه شهرسازی در ایران، کمتر مورد توجه و مد نظر قرار گرفته است. براین اساس، طراحی و ایجاد پارک‌ها به عنوان تجربه‌ای نوین و متفاوت که قبلا در زمینه‌های مختلف تجربه شده است، می‌تواند در حضورپذیری و استفاده مداوم فضاهای شهری بخصوص از منظر حیات شبانه به عنوان الگویی مناسب و راهکاری موثر در مطلوبیت فضایی، قلمداد گردد. از دیگر ضروریات توجه به طراحی و ایجاد پارک‌ها می‌توان به تقویت عدالت اجتماعی و زیست محیطی در فضا و همچنین ارتقاء سلامت جسمی و روانی در محیط خواهد داشت. ایجاد محیطی پایدار و فعال در فضاهای شهری، می‌تواند منجر به تقویت کیفیت عینی و ذهنی فضا شده و در کنار تنوع فضایی و عملکردی راه را برای حضور حداکثری در محیط فراهم نماید. ارتقاء کیفیت محیطی برای بانوان، کودکان، سالمندان و حتی ناتوانان جسمی و حرکتی همواره از مهمترین دغدغه‌های طراحان شهری بوده است که در این خصوص پدیده پارک می‌تواند نقش موثری برای این امر خطیر بازی نماید. البته در این خصوص، توجه به پارامترهایی نظیر: قابلیت‌های مکانی و مدل‌های حمل و نقل همگانی از اهمیت بسزایی برخوردار است.

بلوار ارم شهر همدان، یکی از جذاب‌ترین و مهم‌ترین، بلوارهای اصلی بخصوص به جهت سیما و منظر شهری در این شهر محسوب می‌شود. در طرح ساماندهی این بلوار که اخیراً اجراء شده است، مسیرهایی برای حرکت عابران و دوچرخه سواری برای راحتی و آسایش کاربران دیده شده است، اما به دلیل محدودیت زمین و مسیر پیاده‌رو در این بلوار، می‌توان با احداث پارک‌های کوچک بر روی توقفگاه‌های کنار پیاده‌رو، جذابیت و سرزندگی این فضاها را دو چندان نمود. همچنین حضور اقشار متنوع و وجود مراکز رفاهی

1. Robin Abad Ocubillo

2. Karin Bradley

(۲۰۱۲) و بعد از آن (۲۰۱۳) متفاوت است؛ به طوری که پس از ایجاد پارکلت تعداد عابران در پیاده‌روها به طور چشمگیری افزایش یافته است که این امر در شب بیشتر مشاهده می‌شود.

پرات در سال (۲۰۱۰) در مقاله‌ای با عنوان: "اثرات اجرای پارکلت دیویساردو" نتیجه گرفت که ایجاد پارکلت افراد را به حضور در پیاده‌روها و خیابان، استفاده بیشتر از دوچرخه ترغیب و تشویق می‌کند؛ به طوری که متوسط تعداد عابران پیاده بعد از ایجاد پارکلت، ۱۳ درصد افزایش یافته است.

تی‌هین^۲ (۲۰۰۹) در پژوهش خود با عنوان: "مشارکت شهروندان در برنامه‌ریزی و مدیریت پارک‌های جیبی مطالعه موردی: پارک فیش نات در هانوی و پتنام"، به تحلیل وضعیت فعلی مشارکت شهروندان و موانع آن در خلق پارکلت‌ها می‌پردازد. نتایج تحلیل نشان می‌دهد موانع مورد بررسی عبارتند از: اجرای نامناسب قوانین مربوط به مشارکت شهروندان، عدم هدایت شهروندان برای رسیدن به اطلاعات، فقدان چارچوب قانونی روشن و دلسردی شهروندان نسبت به مشارکت، تفاوت بین شهروندان با تحصیلات و درآمد بالا و مقامات دولتی و ذینفعان در ادراک خود از آگاهی اجتماعی و تمایل به مشارکت و غیره.

با توجه به بررسی پیشینه‌های نظری و تجربی در ایران و سایر کشورهای دنیا، این مقاله به دنبال آن است که چگونه می‌توان با بهره‌گیری از این تجربیات و با در نظر گرفتن شرایط محیطی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی در بستر نمونه مورد مطالعه، بتوان با سنجش و ارزیابی الگویی مطلوب و در عین حال متناسب با اولویت کاربران، به طراحی مناسب و ایجاد پارکلت‌ها در فضاهای شهری در راستای تحقق سرزندگی بیشتر دست یافت.

مبانی نظری

سرزندگی در مفهوم کلی به خودکفایی، پایداری، سازگاری، انعطاف‌پذیری، ظرفیت برای تغییر، خودسازی، مسئولیت و امنیت مربوط می‌شود. سرزندگی شهری یعنی ظرفیت شهر برای پاسخ دادن و انطباق با شرایط (Sci, 2014: 368). یک فضای شهری سرزنده عبارت است از یک فضای شهری که در آن حضور تعداد قابل توجهی از افراد و تنوع آن‌ها (به لحاظ سن و جنس) در گستره زمانی وسیعی از روز که فعالیت‌هایشان عمدتاً به شکل انتخابی یا اجتماعی بروز می‌یابد به چشم می‌خورد (حاتمی و ذاکر حقیقی، ۱۳۹۶: ۲۵۰). شهر سرزنده احتیاج به زندگی شهری متنوع و پیچیده دارد، جایی که فعالیت‌های فراغتی و اجتماعی با فضای مورد نیاز عبور و مرور پیاده و نیز فرصت مشارکت در زندگی شهری ترکیب می‌شود. در شهرهای پرکشش باید فضاهای عمومی با احتیاط طراحی شود تا از روندهای تقویت‌کننده زندگی شهری حمایت کند. یک پیش‌نیاز مهم این است که زندگی شهری به خودی خود موجب تقویت خود می‌شود. «مردم جایی می‌آیند که مردم هستند» این یک جمله‌ی معروف اسکاندیناوی است. مردم ناخودآگاه جذب فعالیت‌ها و حضور مردم دیگر می‌شوند. (یانگل، ۱۳۹۲: ۶۹) باوجود تمام اشکال ارتباطی موجود در شهرهای امروز، مهم‌ترین امکان باهم بودن افراد در محیط‌های

هنری در سانفرانسیسکو، پارکلت‌هایی را بین خطوط ترافیکی و پیاده‌رو ایجاد کرد تا از این طریق محیط عابر پیاده را ارتقاء و به مردم احساس امنیت و راحتی بیشتری دهد. سرانجام سانفرانسیسکو پارکلت‌ها را به بخشی از طرح تبدیل پیاده‌رو به پارک به ثبت رسانید (San Francisco Parklet Program, 2020). این فعالیت ابتدایی به یک گرایش جهانی تبدیل شد. هر ساله تعداد زیادی از سازمان‌ها و شرکت‌کنندگان شخصی در شهرهای آمریکای شمالی و اروپا، فضاهای پارکینگ را به پارک‌های شهری با اشکال گوناگون به مدت یک روز یا کمتر تبدیل می‌کنند.

پیشه ور و همکاران در سال (۱۴۰۰) در مقاله‌ای با عنوان: بررسی تأثیر پارکلت بر کیفیت محیط شهری (نمونه موردی: بهشهر)، به این نتیجه رسیده‌اند که استفاده از پارکلت راهی مطمئن برای برآورده ساختن نیازهای شهروندان و ارتقاء کیفیت محیط شهری است. طراحی پارکلت باعث تداوم حضور افراد، سرزندگی، امنیت، حضورپذیری و ... در نتیجه محیطی با کیفیت مطلوب می‌شود.

احدنژاد روشنی و همکاران در سال (۱۳۹۸) در مقاله‌ای با عنوان: "ارزیابی توسعه پارک‌های جیبی با رویکرد مشارکت شهروندان در محلات شهری (مطالعه موردی: محلات زیباشهر و امیرکبیر شهر زنجان)"، به این نتیجه رسیده‌اند که در محله‌های زیباشهر و امیر کبیر برای توسعه چنین فضاهایی از کثرت‌پذیری بالایی برخوردار بوده و می‌تواند مأمونی برای بازآرایی آن در راستای خلق و توسعه پاکت پارک‌ها باشد.

مرادپور و همکاران در سال (۱۳۹۷) در مقاله‌ای با عنوان: "بررسی تأثیر ایجاد پارکلت بر پیاده‌مداری شهروندان در خیابان ولیعصر تهران"، به این نتیجه رسیدند که: با ایجاد پارکلت، پیاده‌مداری شهروندان نیز بیشتر می‌شود. در واقع با ایجاد پارکلت به عنوان ایده‌ای نو در پیاده‌روهای خیابان ولی عصر (عج)، می‌توان نیاز و کمبود فضاهای شهری سرزنده را برطرف کرد، امکانات رفاهی برای ارائه خدمات به شهروندان را به وجود آورد و آن‌ها را به پیاده‌مداری در شهر تشویق و ترغیب کرد.

بروجنی و همکاران در سال (۱۳۹۴) در مقاله‌ای با عنوان: "احیای فضاهای شهری با استفاده از کافه‌های فضای باز (نمونه موردی خیابان چهارباغ اصفهان)" به این نتیجه رسیده‌اند که کافه‌ها در فضای باز در شرایط محدودیت منابع مالی و کوتاهی مراکز مسئول، به عنوان تلاش چندجانبه شهروندان، کارآفرینان و سرمایه‌گذاران، می‌تواند در تبدیل خیابان چهارباغ به محوری تفریحی، موثر واقع شوند.

مینویی و واحدی نیز در سال (۱۳۹۳) در مقاله‌ای با عنوان: "نیاز خیابان‌های شهر مشهد به مبلمان‌سازی شهری با روش پارکلت"، نتیجه گرفتند که با طراحی پارکلت به عنوان 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 در سال (۲۰۱۲) در مقاله‌ای با عنوان: "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

اجتماعی از طریق پیاده‌روی و پیاده‌روها مهیا می‌شود (اکبری نصب، ۱۳۹۳: ۴۴). یانگل^۱ و جیکوبز^۲ تعریف متعادل‌تری ارائه داده‌اند و سرزندگی شهری را ناشی از نشاط مردم در فضای شهری و همچنین فعالیت‌های آن افراد دانسته‌اند (du et al, 2019: 3) با افزایش سرزندگی، میزان حضور زنان در فضاهای عمومی افزایش می‌یابد و از این طریق، کیفیت زندگی جمعی آن‌ها بهبود پیدا می‌کند. (Khalili & Nayyeri Fallah, 2018: 440-454)

سرزندگی در حقیقت تمایل شهروندان به حضور فعال و پویا در محیط‌های شهری گفته می‌شود که باعث پر رونق و شلوغ‌تر شدن فضاهای شهری و افزایش حضور شهروندان در فضاهای عمومی شهر می‌شود. (خراسانی‌زاده و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۸۱) پیاده‌راه به عنوان یکی از فضاهای شهری نقش مهمی در ارتقاء فعالیت‌های اجتماعی- فرهنگی جامعه ایفا می‌کند. حرکت عابر پیاده در پیاده‌راه‌ها، به واسطه طراحی مناسب و شناخت مبتنی بر جنبه‌های منظرین شهر، موجب افزایش ادراک، ارتقاء هویت و احساس تعلق به محیط و زیبایی می‌شود (تشکری، ۱۳۹۷: ۷). امروزه بر کارکردهای عمومی و نقش پیاده‌راه به عنوان یک مکان گردهمایی روزانه و عاملی در جهت ایجاد سرزندگی اجتماعی به شدت تأکید می‌شود. فضای باز شهر همواره جایی است که یک فرد رفتار اجتماعی خود را تمرین و تجربه می‌کند. مکانی که برای پیاده در نظر گرفته شده وابستگی‌های اجتماعی را ایجاد می‌کند (کاشانی جو، ۱۳۹۳: ۱۸۰). مردم عامل اساسی برای خلق سرزندگی خیابان هستند. بنابراین، واضح‌ترین بیان سرزندگی یک خیابان می‌تواند "تراکم افراد در فعالیت‌های غیرضروری باشد (Xu et al, 2018: 2-19) مناطق موفق شهری، پر جنب‌وجوش‌ترین آن‌ها هستند که دارای چهار عامل کلیدی می‌باشند: تنوع در فعالیت‌ها، تنوع در افراد استفاده‌کننده، امنیت بیشتر و جذابیت بصری بیشتر. (Marcuse et al, 2009: 176- 184) به‌طور کلی می‌توان بیان کرد برای داشتن محیط سرزنده، به فعالیت‌های انتخابی، تفریحی و اجتماعی نیاز است. از سوی دیگر، به وقوع پیوستن اینگونه فعالیت‌ها نیازمند یک محیط کالبدی است که دارای کیفیت‌های مشخصی از جمله بهره‌گیری و ارتباط با محیط‌زیست، تأمین آسایش کالبدی مردم در فضا و همین‌طور توجه به ویژگی‌های فعالیت‌هایی که در یک فضا اتفاق می‌افتد، باشد. (پورمحمدی و همکاران، ۱۳۹۸: ۴۵)

فضای عمومی از طریق عوامل کالبدی و انسانی محیط بر ذهنیت افراد تأثیر گذاشته و در صورت ایجاد احساس خوشایند، آنان را به برقراری تعاملات اجتماعی و مبادله تشویق مینماید که به موجب آن، سرزندگی اجتماعی شکل می‌گیرد. (کاوایی و همکاران، ۱۳۹۹: ۶۴)

درواقع، ایجاد شهرهایی با سرزندگی اجتماعی مستلزم تشویق کردن مردم به پیاده‌روی و ایجاد گزینه‌های توقف و نشستن برای تمامی سنین است. (مرادپور و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۰۰۴) تنوع و فعالیت‌پذیری را می‌توان به‌عنوان دو مؤلفه تأثیر گذار در سرزندگی فضاهای شهری دانست. یکی از راه‌های رسیدن به تنوع، به کار گرفتن نمادهای شهری است که برگرفته از کالبد موجود و ارزش‌های بافت است و به خوانایی مسیر می‌افزاید و آن را به نماد تبدیل می‌کند. از دیگر عوامل سرزندگی و تنوع پیاده‌راه‌ها، ایجاد کاربری‌های متنوع و متناسب با هر سکناس پیاده راه، استقرار کاربری‌های خدماتی است که تداوم حضور شهروند را در پی دارد. همچنین استقرار کاربری‌های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی و روشنایی مسیر و تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص است. (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۱۱۵) طراحی پارکلت از جمله فضاهایی است که برای اولین بار در این پژوهش مطرح شده است و می‌تواند در ارتقا سرزندگی مؤثر واقع شود. پارکلت‌ها با بالا بردن کیفیت محیط پیرامون ما به شکل‌گیری حس مکان نسبت به فضاهای شهری می‌انجامد و موجب سرزندگی شهرهای ما می‌شوند. (Nepa, 2011: 60-81).

پارکلت، پارکی با مقیاس کوچک است که در مسیرهای حرکتی (لبه‌ی خیابان و پیاده‌رو) شکل می‌گیرد و به‌طور معمول گسترش عرضی از پیاده‌رو به عرض فضای پارکینگ مجاور هستند که فضا و امکانات بیشتری برای مردمی که از خیابان استفاده می‌کنند فراهم می‌کند. آن‌ها معمولاً در خطوط پارکینگ ساخته می‌شوند و چندین برابر فضاهای پارکینگ کارایی دارند. (San Francisco Parklet Manual, 2013) آنها عموماً با ساخت سکویی بر روی سنگفرش خیابان برای افزایش فضای پیاده‌رو و تجهیز آن به نیمکت‌ها، میزها و صندلی‌ها، سایه‌بان‌ها و دوچرخه‌بندها ایجاد می‌شوند. در پارکلت‌های تفریحی فعال، وسایل ورزشی را نیز می‌توان در آن‌ها قرار داد. (امین‌پور، ۱۳۹۴: ۴) و براساس ویژگی‌های زیر متغیرند:

محل: پارکلت‌ها می‌توانند فضاهای قبلی پارکینگ، میانه‌های خیابان، مثلث‌های ترافیک، خطوط حرکت و پارکینگ‌های حاشیه‌ای چندمنظوره یا فضای آسفالت شده اضافی در تقاطع‌های زاویه دار 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 کل سال. **نوع فعالیت:** تفریح فعال یا منفعل. (Shokry, 2019: 7)

ساخت پارکلت در سه مرحله انجام می‌شود. نخست یافتن خیابان‌هایی که پارکینگ حاشیه‌ای مناسب دارند. دوم انتخاب مکانی مناسب و جذاب

جدول (۱) شاخص‌های انتخابی به سرزندگی در فضاهای شهری از دیدگاه صاحب نظران

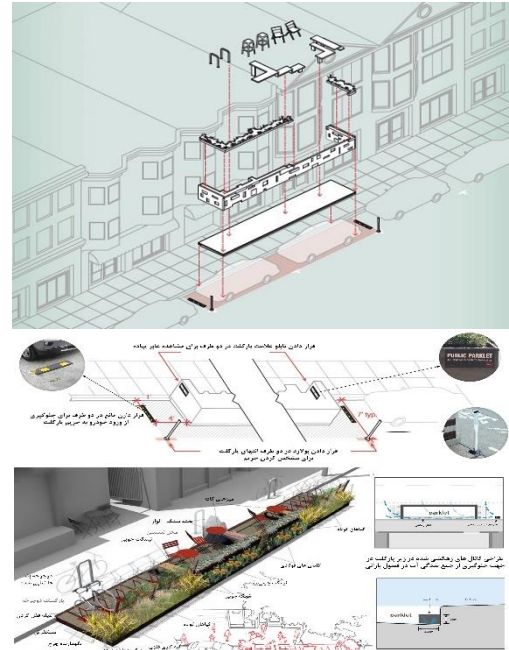
شاخص‌ها	گل	جاکوز	پیت	باز	تیرانداز	اندکی	متوسط	کثرت	فکر	میکسوری	باز
فضای تفریحی- ورزشی											
نمایش‌های خیابانی											
خطوط حریم شخصی											
فضای سبز											
فضای نشستن و تفریح											
تنوع چیدمان رنگ و مصالح											
کثرت											
نمایش به مکان											
شاخص نشستن سبز											
فضاهای مختلف در طراحی											
حس تعلق											
حجم نشیمن											
ملاقات و گفت‌وگو یا قرار ملاقات											
مشارکت پذیری											
کیفیت محیطی											
تفریح‌های شبانه											
فضای ترچت-پویانگ											
فضاهای گردشگری و تفریحی											
تلفات محیطی											
آفرینش سطح درآید											
امنیت											
آسایش قلبی											
میلان بصری											
پایداری محیط											
پایداری											

می‌پردازند. در برخی موارد نیز کارهای هنری در کنار آن قرار داده می‌شود. (امین‌پور، ۱۳۹۴: ۴) مردم در جایی که شهر آن‌ها را دعوت می‌کند راه می‌روند، می‌ایستند و می‌نشینند. مردم در مکانی توقف می‌کنند که زیبا، معنادار و خوشایند باشد. یک شهر خوب شباهت زیادی به یک مهمانی خوب دارد. مهمانان تا وقتی می‌مانند که از حضور خود لذت ببرند. آسایش محل نشستن بر انتخاب آن و طول مدت توقف در آن تأثیرگذار است. (یانگل، ۱۳۹۴: ۱۴۷-۱۳۴) 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 قابل جابه‌جایی. علاوه بر این به محلی برای نشستن ثانویه نیز نیاز است؛ مکان‌هایی که مردم غیر رسمی‌تر و خود به خود در آن بنشینند و به اطراف نگاهی بیاندازند؛ مانند پایه‌ها، پله‌ها، گلدان و... هستند، اما هنگام ضرورت می‌توان از آن‌ها به عنوان محل نشستن استفاده کرد (یانگل، ۱۳۹۴: ۱۳۴-۱۴۷). در حقیقت راز موفقیت پارکلت‌ها، برقراری تعادلی مناسب بین حریم فردی و فضای عمومی است که فضایی امن از نظر روانی به وجود می‌آورد (Montgomery, 1997: 96).

بهبود چشم‌انداز خیابان: پارکلت‌ها با امکان بهره‌برداری از خلاقیت‌های طراحانه و گرافیکی در طراحی نما، سایه‌بان‌ها و مبلمان، می‌توانند در خلق جداره‌های شهری جذاب و منحصر به فرد مؤثر واقع شوند (Edensor, 2000: 39). همچنین می‌تواند دید بصری مناسب و یکپارچه‌ای را در طول مسیرهای حرکتی ایجاد کند. طراحی پارکلت چشم‌اندازی مطلوب به وجود می‌آورد و بر زیبایی بصری، رنگ و کیفیت محیط می‌افزاید (واحدی و غضنفرپور، ۱۳۹۳: ۲) در حقیقت پارکلت‌ها کمک می‌کنند تا خیابان‌ها تحت نظارت عمومی جامعه قرار گیرند. (Montgomery, 1997: 100) فضاهای شهری با دید بصری مناسب و قابل درک برای شهروندان و ایجاد فضاهای اجتماع پذیر جهت تداوم حضور افراد، عواملی در جهت پایداری و سرزندگی هستند. (واحدی، ۱۳۹۳: ۱۰) از آنجایی که فعالیت‌ها و کنش‌های متفاوت به راحتی بر اساس نیاز، زمان تغییر می‌کنند، در طراحی پیاده باید از انعطاف مناسب برخوردار باشند. گوناگونی (تنوع) تجربه فضا دلالت بر ویژگی‌های محیطی مکان‌هایی می‌کند که واجد فرم‌ها، استفاده‌ها و معانی گوناگون باشند؛ ایجاد سکانس‌های متنوع جاذب همچون پارکلت‌ها با تأمین و تولید جریان‌های حرکت پیاده، در فضای پیاده‌راه این کیفیت را فراهم می‌آورد (بنتلی و همکاران، ۱۳۹۸: ۵۹). ملموس‌ترین فایده پارکلت این است که یک فضای عمومی جدید را خلق می‌کند تا در آن هر کسی بتواند بنشیند، استراحت کند و از فضای شهر لذت ببرد و تعدادی از افراد که توقف می‌کنند تا به امور اجتماعی و فعالیت‌های رفتاری مثبت بپردازند. (واحدی و غضنفرپور، ۱۳۹۳: ۹) دیویدسون نیز معتقد است که پارکلت‌ها ابزار مهمی در مشارکت جامعه از طریق امکان جذابیت و تنوع فضایی فراهم می‌آورد (Davidson, 2013: 9).

مکانی برای تعاملات اجتماعی: شهر خوب برای ملاقات و همزیستی شهری است که فرصت‌های مناسبی برای سه فعالیت بنیادی انسان، یعنی دیدن،

برای ایجاد پارکلت در این پارکینگ‌ها که برای این منظور می‌توان از نظر شهروندان و کارشناسان بهره برد. مرحله سوم آراسته کردن این مکان به کمک فضای سبز، مبلمان شهر، تأسیسات و تجهیزات شهری به منظور ایجاد فضایی مناسب برای جذب شهروندان این مراحل در شکل ۱ آمده است. (San Francisco Parklet Manual, 2013) در واقع هدف از ایجاد پارکلت‌ها فراهم کردن فضایی برای نشستن، استراحت و لذت بردن مردم در شهر است. در نظر است پارکلت‌ها به عنوان قطعه‌هایی از مبلمان خیابان به چشم بیایند و بهبودهای زیبایی شناسانه‌ای را برای نمای کلی خیابان فراهم کنند» (liza, 2011: 1-16).



شکل (۱). جایمایی پارکلت

منبع: San Francisco Parklet Manual, 2013

معیارهای سنجش پارکلت در ارتقا سرزندگی

ایجاد فضای عمومی: فضاهای شهری یا عرصه‌های عمومی، مکان اصلی زندگی اجتماعی شهروندان هستند. "فضا و مکان عمومی به این خاطر عمومی است که همه حق دارند در آن‌ها حضور فیزیکی داشته باشند." (مدنی پور ۱۳۸۷: ۱۳۶) گسترش فضای عمومی مکمل مهمی برای اجتماعی شدن افراد است. علاوه بر این توسعه فضاهای عمومی سبب تشویق افراد به حضور در این مکان‌ها می‌شود. در نتیجه به ارتقای روحیه‌ی هم‌بستگی، رشد فردی و ایجاد فضایی برای همه‌ی شهروندان بدون توجه به جنسیت، نژاد، قومیت، سن یا سطح اجتماعی و اقتصادی می‌انجامد (Efroymson et al, 2009: 1-88 ; Kurniawati, 2012: 476-484). پارکلت‌ها نواحی کوچکی از فضای عمومی دعوت کننده هستند که فضایی را برای فرار از فشار و شلوغی شهر فراهم می‌کنند (قدرجانی و همکاران، ۱۳۹۵: ۴۵) و به منظور استراحت یا ایجاد فضای سبز کوچک در مسیر پیاده‌رو ساخته می‌شود (اولادی سلحشور، ۱۳۹۴: ۲۹) و عموماً به خدمات تفریحی منفعل مانند نشستن و لذت بردن از یک فنجان قهوه که از قهوه خانه مجاور خریداری شده

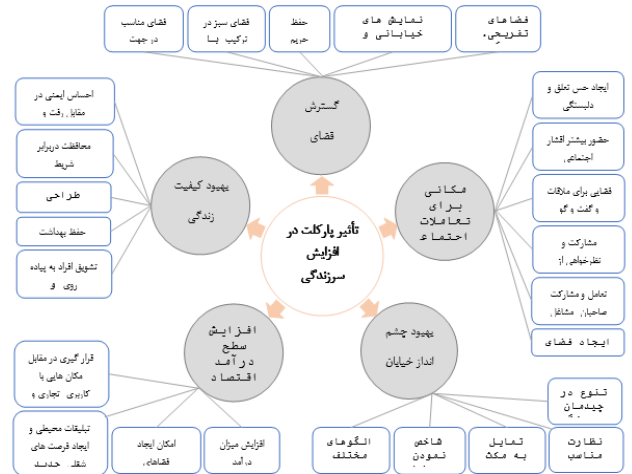
ارتقای کیفیت فضاهای عمومی چه با استفاده از ابزارهای طراحی و چه نمایش صحنه‌ای به یادماندنی از حضور انسان‌ها، می‌توانند به عنوان یکی از جاذبه‌های گردشگری شهر شهر معروف گردند. (Aditis, 2005: 45) تجربه‌ها نشان می‌دهد که پارکلت‌ها در شرایط کم‌توجهی مسئولین شهری و در شرایط کمبود بودجه می‌توانند نقش مؤثری در احیای یک محله ایفا کنند. (Nepa, 2011: 60-81). پارکلت‌ها میزان جنایات شهری را به طرز مشخصی کاهش داده‌اند و با افزایش سطح امنیت در منطقه، ایجاد فرصت‌های شغلی جدید و افزایش میزان درآمدهای شهرداری از طریق مالیات، فرصت توسعه‌های جدید را در این مناطق فراهم ساخته‌اند. (Ibid). پروژه‌های پارکلت با داشتن هزینه‌های کم و ارائه پتانسیل برای همکاری مشارکتی بخش عمومی و خصوصی و سرمایه‌گذاری، می‌توانند به عنوان امکانات عمومی با مسئولیت مالی مورد آزمایش و نمایش در نظر گرفته شود. همچنین فرصتی دیگر برای تعامل معنادار جامعه با مشاغل، خرده‌فروشان، هنرها، مقامات منتخب و عموم را به برنامه‌ریزان پیشنهاد می‌کنند. در نهایت، پارکلت‌ها یک گام مسئولیت اقتصادی را به سمت یک شکل شهری سازگار با مردم و عادلانه از نظر اجتماعی و با محیط‌زیست پایدار ارائه می‌دهد (Larson & Guenther, 2012: 1-12). همچنین احداث پارکلت‌ها اثرات مهمی در ایجاد مشاغل محلی پایدار خواهد داشت و پرات نیز در این زمینه معتقد است که یکی از تاثیرات مهم پارکلت‌ها رونق اقتصاد محلی می‌باشد (Pratt, 2010: 1-19).

بهبود کیفیت زندگی: پارکلت‌ها فضای پیاده‌رو را تقویت می‌کنند که می‌تواند باعث شود خیابانی برای مردم در هنگام خرید، مشاغل آزاد و دسترسی به خدمات در محله‌های خود احساس امنیت و راحتی بیشتر کنند. (San Francisco Parklet Manual, 2013) با توجه به وضعیت اجتماعی- فرهنگی- اقتصادی، پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری در فضاهای شهری از مناسب‌ترین فعالیت‌های جسمی به شمار می‌روند. در این بین، فعالیت پیاده‌روی به دلیل صرفه‌جویی در زمان (انجام شدن بموازات دیگر فعالیت‌ها)، احتمال پایین آسیب دیدگی، متداول و مشروع بودن در جامعه، لذت نهفته در آن (خصوصاً در مقایسه با دیگر فعالیت‌های ورزشی) و... رفتاری قابل سرمایه‌گذاری برای ارتقای میزان فعالیت فیزیکی شهروندان و دستیابی به سلامت عمومی باشد (خسروی، ۱۳۹۰: ۵۳) به دلیل اینکه پارکلت جایگزین فضای پارک ماشین‌ها می‌شود می‌تواند باعث تشویق به پیاده‌مداری در سطح شهر شود که در نتیجه آن می‌توان شاهد کاهش آلودگی هوا، کاهش آلودگی صوتی، افزایش سطح ارتباطات، افزایش حس شهروندی، کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط شد. (پیشه‌ور، ۱۴۰۰: ۳) پارکلت‌ها برای ایمنی، راحتی و ایجاد فضای عمومی لذت‌بخش برای معاشرت، استراحت یا ورزش کردن طراحی می‌شوند، همچنین باید با در نظر گرفتن هزینه برای آنها ظاهر زیبا و بادوام انتخاب شود. (Shokry, 2019) 7 برانگیخته شدن احساسات و عواطف مردم در استفاده از لوازم ورزشی در فضاهای باز و سبز سهم بسیار بزرگی در بهتر شدن زندگی آن‌ها دارد. فواید مستقیم آن احیای تعادل روان‌شناختی، آرامش، دوری از روزمرگی و برانگیختن ارتباط روحی و معنوی با جهان طبیعی است (Chiesura, 2000: 339) همچنین به دلیل

شنیدن و صحبت کردن داشته باشد؛ برای مثال در سراسر شهر ونیز دیدن، شنیدن و آرام و دوستانه صحبت کردن با دیگران امکان پذیر است. انسان می‌تواند هم‌زمان صدای قدم‌ها، خنده، مکالمات کوتاه، آواز خواندن از پنجره-های باز و بسیاری دیگر از صداهای زندگی شهری را بشنود (یان گل، ۱۳۹۴: ۱۵۲-۱۴۸) تبادلات و گفت و گوها زمانی رخ می‌دهد که مکان‌هایی راحت و پرکشش برای ایستادن و نشستن وجود داشته باشد؛ می‌توان گفت هر چه میزان تعاملات و همزیستی در خیابان که یکی از اهداف ایجاد پارکلت است افزایش یابد، ترویج و ترغیب مردم به پیاده‌روی بیشتر می‌شود که حاصل آن شهری امن و سرزنده خواهد بود. (مرادپور و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۰۰۵) در نتیجه می‌توان گفت کیفیت محیط است که باعث ماندگاری فرد در فضا و ایجاد کنش اجتماعی در آن می‌شود. و ارتقاء و بهبود این کیفیت باعث ارتقاء سطح و بهبود روابط اجتماعی در فضا می‌باشد. (حاتمی و ذاکر حقیقی، ۱۳۹۶: ۲۴۵). پارکلت‌ها با ارائه امکانات رفاهی برای عابران پیاده، مانند صندلی‌های عمومی، محوطه‌سازی و هنرهای عمومی باعث افزایش کیفیت محیط می‌شوند. (San Francisco Parklet Manual, 2013) آنها همچنین امکان ارتقای شرایط اجتماعی را از طریق افزایش سطح تعاملات، به همراه دارند که پیامدی جز بهبود شرایط روانی جامعه را به همراه نخواهد داشت. همچنین از آنجایی که اغلب مشتریان این کافه‌ها از طبقه متوسط و بالای جامعه، معروف به طبقه فرهنگی هستند، احداث چنین کافه‌هایی در مناطقی با فقر فرهنگی، نوعی تداخل فرهنگی سازنده را ایجاد کرده و بافت اجتماعی منطقه را تحت تاثیر قرار خواهد داد (Nepa, 2011: 60-81). تجربه‌ی کشورهای مختلف جهان در طرح‌های توسعه‌ی 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 مطلوبی دست یافت (رجبی، ۱۳۹۰: ۱۱۳).

افزایش سطح درآمد اقتصادی: اغلب مردم در زمینه پارکلت جنبه زیبایی شناسی آن را مهم تلقی می‌کنند و نقشی را که این فضاها در رونق اقتصادی محله بر عهده دارند، در بیشتر مواقع نادیده می‌گیرند. بسیاری از صاحبان کافه‌ها، رستوران‌ها و سایر مراکز تجاری در سانفرانسیسکو به توسعه پارکلت در مقابل مرکز فعالیت خود پرداخته‌اند تا از طریق زیباسازی محیط، افراد بیشتری را به سمت استراحت در این مکان‌ها جذب کنند که این کار به سهم خود نقش بزرگی در جلب توجه مشتری ایفا کرده است. (پیشه‌ور، ۱۴۰۰: ۶) برای پارکلت‌ها می‌توان مزایای اقتصادی بی‌شماری برشمرد. مناطق خرید در شهرها با در نظر گرفتن ویژگی‌های هویتی، ساختار شکلی و تنوع در امکاناتی که ارائه می‌دهند، به خصوص اگر در محدوده تاریخی واقع شوند، می‌توانند به عنوان جاذبه‌های هر شهر در نظر گرفته شوند (Verbeke, 1987: 72). توقف کوتاه و یا بلند مدت در پارکلت‌ها مزایای اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی فراوانی را به همراه دارد، می‌تواند تحت تاثیر امکاناتی از جمله وجود رستوران‌ها و کافه‌ها قرار گیرد. (Ibid). پارکلت‌ها علاوه بر افزایش بازده اقتصادی کسب‌وکارهای منطقه، می‌توان به عملکرد آنها به‌عنوان جاذب گردشگری نیز اشاره نمود. (Edensor, 2000: 339) همچنین به دلیل

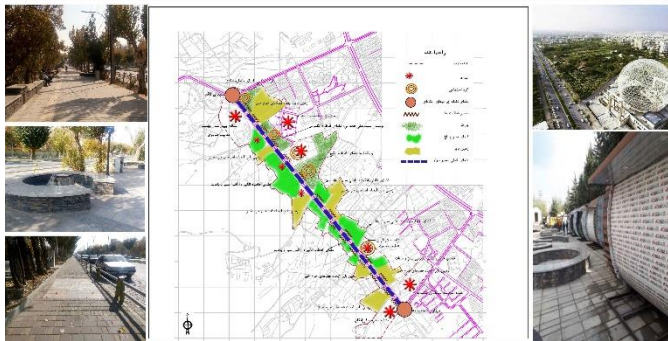
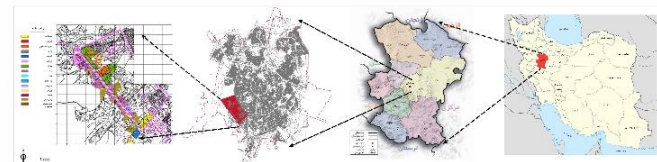
133: 2004). باید به خاطر داشته باشیم که حتی زیباترین مکان‌ها و بهترین آن‌ها از لحاظ موقعیت دسترسی و زندگی اگر با فقدان یا ضعف دسترسی به منافع و امکانات مواجه باشد، نمی‌تواند برای رفاه ساکنان لذتبخش و مفید باشد (فریادی و همکاران، ۱۳۸۴: ۱۲۴). به این ترتیب و در یک جمع‌بندی کلی، می‌توان مهمترین متغیرها و یا تعاریف عملیاتی در خصوص پارکلت را در قالب نمودار زیر خلاصه نمود.



شکل (۲). نمودار مفهومی تأثیرگذار پارکلت در ارتقاء سرزندگی

معرفی محدوده مورد مطالعه

بلوار ارم واقع در منطقه یک شهر همدان می‌باشد و قسمتی از کمربندی شهر همدان را تشکیل می‌دهد. این بلوار ۲ کیلومتر است و در جنوب غربی شهر همدان قرار دارد و حد واسط میدان قائم و بلوار سعیدیه است که حدود اطراف آن را باغات و فضای سبز تشکیل می‌دهد. سایت مورد نظر تقریباً درحاشیه شهر و در قسمت توریستی شهر همدان که در جنوب شهر یعنی در مجاورت ارتفاعات جنوبی، جنوب غربی شهر قرار گرفته که از یک طرف به تپه عباس آباد و گنجنامه منتهی می‌شود. دسترسی سواره و پیاده از بلوار ارم و چهار راه پژوهش است که این بلوار از طرفی به سعیدیه و از طرفی به خیابان مهدیه می‌رسد. از کاربری‌های مهم اطراف و درون این سایت می‌توان به شهر بازی رنگین کمان، بوستان ارم، هتل پارسیان، ایستگاه آتش‌نشانی، بیمارستان بهشتی و تپه‌ی تفریحی عباس آباد و باغات فراوان و... اشاره کرد. هر کدام از این کاربری‌ها برای خود یک مرکز جاذب قوی جمعیت به حساب می‌آیند که این سایت را نسبت به دیگر سایت‌های شهری متمایز می‌کند و هر کدام از آن‌ها جمعیت و مخاطب‌های خاص خود را دارا هستند که از همه‌ی رده‌های سنی در آن می‌توان مشاهده کرد. ویژگی دیگر این سایت نیز ورزشی بودن آن به دلیل وجود مراکز ورزشی مثل ایستگاه دوچرخه و پیاده-راه‌های خوب و زیبا و استاندارد و آب و هوای مطبوع آن است. پس همانطور که به نظر می‌آید مخاطبان این سایت را کودکان و خردسالان تا افراد سالمند و حتی افرادی از سایر شهرهای کشور و شاید از سایر کشورهای دنیا تشکیل می‌دهد پس با سلاقی گوناگونی مواجه هستیم و افراد زیادی از این سایت استفاده می‌کنند.



شکل (۳). موقعیت بلوار ارم همدان، مأخذ: نگارنده

روش

براساس پیاز مدل ساندرز، این پژوهش بر پایه فلسفه‌ای اثبات گرایانه، عینی‌گرا و تجربی استوار است. رویکرد پژوهش نیز بر مبنای استدلال قیاسی بوده و براساس هدف بصورت کاربردی به لحاظ روش پژوهش به صورت توصیفی-تحلیلی با استفاده از ضریب همبستگی می‌باشد که شامل مجموعه روش‌هایی است که هدف آن‌ها توصیف کردن شرایط یا پدیده‌های مورد بررسی است (Saunders et al., 2009: 138). تحقیقات کاربردی برای یافتن راه حلی درباره یک مشکل مهم در جامعه انجام می‌شود. البته منظور از مشکل در اینجا به مفهوم یک عیب یا ایراد نیست، بلکه به معنای افزودن به مجموعه دانشی ماست (Kumar, 2008: 7). از آنجا که انتخاب پژوهش به صورت کمی می‌باشد، لذا به منظور جمع آوری داده‌ها، از شیوه اسنادی-پیمایشی (پرسشنامه‌ای) استفاده شده است. در واقع با بررسی ادبیات پژوهش و متون مرتبط، معیارها و شاخص‌های مربوطه استخراج گردیده و پس از تدوین پرسشنامه، فرآیند کار میدانی پژوهش آغاز شد. پرسش‌نامه براساس متغیرهایی شامل: گسترش فضای عمومی، بهبود چشم‌انداز خیابان، تعاملات اجتماعی، رونق اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی تنظیم گردید. ابتدا ویژگی‌های جمعیت شناختی پاسخگویان را از لحاظ پارامترهایی چون: جنسیت، سن، میزان تحصیلات، اشتغال و... مورد ملاحظه قرار گرفت. سپس سؤال‌های مربوط به متغیرها شامل: ۲۵ گویه، در قالب طیف لیکرت ۵ درجه‌ای توزیع و مورد سنجش قرار گرفت. جامعه آماری این پژوهش شامل تمامی افرادی است که در بلوار ارم همدان تردد دارند. می‌توان گفت آمار دقیقی در این زمینه وجود ندارد و در واقع جامعه آماری این تحقیق نامحدود است، بنابراین فرمول کوکران یکی از معتبرترین روش‌ها برای تعیین اندازه نمونه است.

$$n = \frac{z^2 pq}{d^2} \quad (۱)$$

با توجه به رابطه فوق، n حجم نمونه، p نسبتی از جمعیت دارای صفت معین، d مقدار اشتباه مجاز که می‌تواند ۰/۰۱ یا ۰/۰۵ باشد، $q = 1 - p$ نسبتی از جمعیت فاقد صفت معین، معمولاً p و q ۰/۵ در نظر گرفته می‌شود و Z

جدول (۳). مشخصات پاسخگویان

مؤلفه توصیفی	گروه‌ها	فراوانی	درصد	مؤلفه توصیفی	گروه‌ها	فراوانی	درصد
جنس	مرد	۱۹۶	۵۴/۴	تحصیلات	بی‌سواد	۰	۰
	زن	۱۶۱	۴۴/۷		دیپلم	۲۶	۷/۲
	داده	۲	۰/۸		فوق‌دیپلم	۲۹	۸/۱
	گمشده	۳۶۰	۱۰۰		لیسانس	۱۲۲	۳۶/۷
	کل				فوق -	۱۶۶	۴۶/۱
					لیسانس و بالاتر	۷	۱/۹
					داده گمشده کل	۳۶۰	۱۰۰
سن	زیر ۲۰ سال	۵	۱/۴	شغل	دولتی	۱۱۷	۳۲/۵
	۲۰-۳۰	۱۸۳	۵۰/۸		آزاد	۹۵	۲۶/۴
	سال	۱۱۱	۳۰/۸		محصل	۸۱	۲۲/۵
	۳۰-۴۰	۴۴	۱۲/۲		بیکار	۲۳	۶/۴
	سال	۱۷	۴/۷		خانه‌دار	۲۲	۶/۱
	۴۰-۵۰	۰	۰		داده	۲۲	۶/۱
	سال	۳۶۰	۱۰۰		گمشده کل	۳۶۰	۱۰۰
	۵۰ سال به بالا						
	داده گمشده کل						

منبع: داده‌های پژوهش

در ابتدا به بررسی فرض نرمال بودن داده‌ها با استفاده از آزمون کجی و کشیدگی پرداخته می‌شود. جدول ۴ شاخص‌های کجی و کشیدگی برای آزمون نرمال بودن داده‌ها را نشان می‌دهد. مقادیری کجی و کشیدگی باید بین +۱ و -۱ باشد تا نرمال بودن توزیع متغیرها را پذیرفته شود. (کریمی، ۱۳۹۴: ۱۲۸) با توجه به جدول، متغیرها از توزیع متقارن و کشیدگی نرمال برخوردارند.

جدول (۴). پیش فرض نرمال بودن متغیرهای گسترش فضای سبز عمومی، بهبود چشم‌انداز خیابان، تعاملات اجتماعی، افزایش سطح درآمد اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی

	Skewness		Kurtosis	
	خطای کجی	خطای استاندارد	کشیدگی	خطای استاندارد
گسترش فضای عمومی	-۰/۵۳۶	۰/۱۲۹	۰/۹۲۴	۰/۲۵۶
بهبود چشم‌انداز خیابان	-۰/۲۸۱	۰/۱۲۹	-۰/۱۳۲	۰/۲۵۶
تعاملات اجتماعی	-۰/۲۳۴	۰/۱۲۹	-۰/۴۶۹	۰/۲۵۶
افزایش سطح درآمد اقتصادی	-۰/۵۵۳	۰/۱۲۹	۰/۴۵۸	۰/۲۵۶
بهبود کیفیت زندگی	-۰/۰۱۳	۰/۱۲۹	۰/۳۰۱	۰/۲۵۶

منبع: داده‌های پژوهش

آماره مربوط به توزیع نرمال استاندارد با سطح اطمینان ۹۵ درصد که مقدار آن برابر ۱/۹۶ است. با توجه به فرمول کوکران زمانی که حجم جامعه آماری نامحدود باشد، حداکثر اندازه نمونه برابر با ۳۸۴ مورد می‌شود که در نهایت به صورت تصادفی ۳۶۰ پرسشنامه بدون خطا جمع‌آوری شد. به منظور سنجش روایی روش‌های گوناگونی وجود دارد که در این پژوهش، از شاخص کایزر-مایر-الکین^۱ و آزمون کرویت بارتلت^۲ استفاده شده است. براساس این دو آزمون (جدول ۲) داده‌ها زمانی مناسب هستند که شاخص کایزر-مایر-الکین بیش‌تر از ۰/۷ و نزدیک به ۱ و سطح معنی داری آزمون بارتلت کمتر از (۰/۰۵) باشد. (کریمی، ۱۳۹۴: ۱۷۱) در ادامه برای سنجش پایایی از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است؛ این ضریب مقداری بین صفر تا یک را شامل می‌شود. در صورتی ضریب مذکور از ۰/۷۰ بیشتر باشد می‌توان گفت پرسشنامه از پایایی بالایی برخوردار است. با استفاده از نرم‌افزار SPSS، ضریب آلفای کرونباخ با ۲۵ شاخص ۰/۸۴۵ به دست آمده است که نشان می‌دهد در سطح قابل قبولی است. با توجه به نرمال بودن متغیرها مطابق جدول ۴ برای تحلیل داده‌ها از آزمون‌های پارامتریک از قبیل آزمون T تک نمونه‌ای و رگرسیون چند متغیره استفاده شد. از آزمون T تک نمونه‌ای برای تشخیص تأثیر داشتن و نداشتن شاخص‌ها و اولویت‌بندی آن‌ها استفاده شده است. در مرحله بعد برای تعیین همبستگی بین متغیرها از آزمون همبستگی پیرسون، و برای تعیین میزان پیش‌بینی‌کنندگی متغیرها در ارتقا سرزندگی بلوار ارم از آزمون رگرسیون چندمتغیره استفاده شده است.

جدول (۲). آزمون کایزر-مایر-الکین و بارتلت پرسش نامه

بلوار ارم	آزمون کایزر-مایر-الکین
۰/۸۲۲	
۵۳۲/۰۳۷	کای دو
۱۰	درجه آزادی
۰/۰۰۰	سطح معنی داری

منبع: نگارنده

تجزیه و تحلیل داده‌ها

داده‌های توصیفی

ابتدا به توصیف جامعه آماری بر حسب جنسیت، سن، اشتغال و تحصیلات با توجه به جدول ۳ پرداخته می‌شود. براساس نتایج توصیفی پژوهش، ۵۴/۴ درصد از پاسخ دهندگان، مرد و ۴۴/۷ درصد آن‌ها زن می‌باشند. همچنین بیش‌ترین وضعیت سنی پاسخ‌دهندگان سنین ۲۰ تا ۳۰ سال با ۵۰/۸ درصد (۱۸۳ نفر) و سنین زیر ۲۰ سال نیز با ۱/۴ درصد (۵ نفر) کمترین فراوانی را به خود اختصاص داده است. از نظر میزان تحصیلات نیز، طبقه فوق لیسانس و بالاتر با ۴۶/۱ درصد (۱۶۶ نفر) بیشترین فراوانی را به خود اختصاص می‌دهد و طبقه دیپلم با ۷/۲ درصد (۲۶ نفر) کمترین میزان فراوانی را به خود اختصاص می‌دهد. از این میان بیش‌تر پاسخگویان با ۳۲/۵ درصد (۱۱۷ نفر) دارای شغل خصوصی و ۶/۱ درصد (۲۲ نفر) پاسخگویان خانه‌دار هستند که کمترین میزان فراوانی را به خود اختصاص داده است.

1. Kaiser-Meyer-Olkin (KMO)

2. Bartlett Test of Sphericity

جدول (۵). نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای برای بررسی شاخص‌های گسترش فضای عمومی

Test Value = 3

سطح اطمینان ۰/۹۵	میانگین رتبه‌ای	معنی داری	درجه آزادی	آماره تی	شاخص‌ها	حد پایین	
						حد بالا	حد بالا
۱/۲۷	۱/۱۱	۴/۱۹	۰/۰۰۰	۳۵۹	۲۹/۴۶۴	امکان ایجاد فضاهای تفریحی، فرهنگی - اجتماعی	
۰/۹۸	۰/۸۱	۳/۹۰	۰/۰۰۰	۳۵۹	۲۱/۳۹۹	نمایش‌های خیابانی و فعالیت‌هایی مرتبط با تمامی سنین	
۱/۰۰	۰/۸۳	۳/۹۱	۰/۰۰۰	۳۵۹	۲۰/۵۲۱	رعایت و حفظ حریم شخصی	
۱/۵۹	۱/۴۸	۴/۵۳	۰/۰۰۰	۳۵۹	۵۵/۲۳۴	به کارگیری فضای سبز در ترکیب با پارکلت‌ها	
۱/۳۵	۱/۲۰	۴/۲۸	۰/۰۰۰	۳۵۹	۳۴/۳۷۷	فضای مناسب در جهت نشستن و استراحت و گذراندن اوقات فراغت	

منبع: داده‌های پژوهش

یافته‌ها

نتایج حاصل از آزمون T تک نمونه‌ای در جدول ۵ ارائه شده است. اولین متغیری که در اینجا به بررسی نتایج آن پرداخته می‌شود، متغیر گسترش فضای عمومی می‌باشد. مقدار آماره T در این متغیر به ترتیب برای شاخص به کارگیری فضای سبز در ترکیب با پارکلت‌ها برابر با (۵۵/۲۳۴)، شاخص فضای مناسب در جهت نشستن و استراحت و گذراندن اوقات فراغت برابر با (۳۴/۳۷۷)، شاخص امکان ایجاد فضاهای تفریحی، فرهنگی - اجتماعی برابر با (۲۹/۴۶۴)، شاخص نمایش‌های خیابانی و فعالیت‌هایی مرتبط با تمامی سنین برابر با (۲۱/۳۹۹) و برای شاخص رعایت و حفظ حریم شخصی سنین برابر با (۲۰/۵۲۱) است. همچنین با توجه به اینکه سطح معنی داری تمام شاخص‌های گسترش فضای سبز عمومی کمتر از مقدار ۰/۰۵ به دست آمده است نشان می‌دهد که هر ۵ شاخص در متغیر گسترش فضای سبز عمومی که یکی از اهداف پارکلت می‌باشد مؤثر است. از سوی دیگر با توجه به میانگین ارزش هر کدام از شاخص‌ها، هر چه مقدار میانگین شاخص‌ها بالاتر از مقدار عددی میانگین نظری (۳ = میانگین نظری) باشد نشان از مطلوب بودن وضعیت آن متغیر است در این میان شاخص به کارگیری فضای سبز در ترکیب با پارکلت‌ها با میانگین (۴/۵۳) در اولویت اول و شاخص فضای مناسب در جهت نشستن و استراحت و گذراندن اوقات فراغت با میانگین (۴/۲۸) در اولویت دوم بیش‌ترین تأثیر را در گسترش فضای عمومی دارد. از طرفی رعایت و حفظ حریم شخصی با میانگین (۳/۹۰) در اولویت آخر قرار گرفته است که نشان می‌دهد تأثیر چندانی بر گسترش فضای سبز عمومی نداشته است.

بر اساس جدول ۶ دومین متغیر مورد بررسی بهبود چشم‌انداز خیابان می‌باشد. مقدار آماره T در این متغیر به ترتیب برای شاخص تنوع در چیدمان، رنگ، مصالح و فرم و شکل پارکلت‌ها در فضا برابر با (۵۹/۰۳۷)، شاخص تمایل افراد به مکث و مشاهده بیشتر در محیط پارکلت همراه با لذت بردن از محیط برابر با (۴۱/۲۳۶)، شاخص به کارگیری الگوهای مختلف در طراحی پارکلت‌ها و افزایش جذابیت بصری برابر با (۳۷/۰۱۷)، شاخص شاخص نمودن پارکلت‌ها در طول مسیر در نقاطی خاص برابر با (۲۸/۶۱۴) و در آخر برای شاخص نظارت مناسب به محیط اطراف و ایجاد مراقبت‌های بصری و دائمی در خیابان (۲۷/۸۹۶) است. همچنین با توجه به اینکه سطح معنی داری تمام

شاخص‌های متغیر بهبود چشم‌انداز خیابان کمتر از مقدار ۰/۰۵ به دست آمده است نشان می‌دهد که هر ۵ شاخص در بهبود چشم‌انداز خیابان مؤثر است. از سوی دیگر میانگین ارزش هر کدام از شاخص‌ها از مقدار عددی میانگین نظری (۳ = میانگین نظری) بیشتر شده است

که در این میان شاخص تنوع در چیدمان، رنگ، مصالح و فرم و شکل پارکلت‌ها با میانگین (۴/۶۰) در اولویت اول قرار گرفته و شاخص نظارت مناسب به محیط اطراف و ایجاد مراقبت‌های بصری و دائمی در خیابان با میانگین (۴/۰۰) در اولویت آخر قرار گرفته است. بنابراین می‌توان گفت که ایجاد تنوع در چیدمان، رنگ، مصالح و فرم و شکل پارکلت‌ها در بهبود چشم‌انداز خیابان بیشترین تأثیر را می‌گذارد.

مطابق جدول ۷ سومین متغیر مورد بررسی مکانی در جهت تعاملات اجتماعی می‌باشد. مقدار آماره T در این متغیر به ترتیب برای شاخص ایجاد حس تعلق و دلبستگی به مکان در فضای شهری برابر با (۳۸/۸۹۳)، برای شاخص امکان ایجاد فضاهای شبانه در خیابان برابر با (۳۸/۲۱۳)، شاخص تعامل و مشارکت صاحبان مشاغل در ارتباط با ارتقاء کیفیت محیطی برابر با (۳۵/۷۰۷)، شاخص ایجاد فضاهایی برای ملاقات و گفت و گو با افراد مختلف برابر با (۲۹/۸۸۱)، شاخص امکان حضور بیشتر اقشار اجتماعی متنوع نظیر کودکان و سالمندان و کم توانان جسمی برابر با (۲۶/۳۰۵) و در آخر شاخص مشارکت و نظرخواهی از شهروندان و صاحبان مشاغل درباره مکان قرارگیری و نوع مصالح برابر با (۲۴/۱۵۵) است. همچنین با توجه به اینکه سطح معنی داری تمام شاخص‌ها کمتر از مقدار ۰/۰۵ به دست آمده می‌توان گفت که هر ۶ شاخص در ایجاد مکانی برای تعاملات اجتماعی مؤثر است. از سوی دیگر با توجه به میانگین ارزش هر کدام از شاخص‌ها می‌توان گفت که شاخص امکان ایجاد فضای شبانه (۴/۳۴) و ایجاد حس تعلق و دلبستگی به مکان در فضای شهری (۴/۲۵) بیش‌ترین تأثیر را در ایجاد مکانی در جهت تعاملات اجتماعی می‌گذارد. از طرفی دو شاخص امکان حضور بیشتر اقشار اجتماعی متنوع نظیر کودکان و سالمندان و کم توانان جسمی و مشارکت و نظرخواهی از شهروندان و صاحبان مشاغل درباره مکان قرارگیری و نوع مصالح با مقدار عددی (۴/۰۹) تأثیر چندانی در ایجاد مکانی در جهت تعاملات اجتماعی ندارد.

جدول (۶). نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای برای بررسی شاخص‌های بهبود چشم‌انداز خیابان

Test Value = 3

شاخص‌ها	آماره تی	درجه آزادی	معنی داری	میانگین رتبه‌ای	سطح اطمینان	
					حد پایین	حد بالا
تنوع در چیدمان، رنگ، مصالح و فرم و شکل پارکلت‌ها در فضا	۵۹/۰۳۷	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۶۰	۱/۵۴	۱/۶۵
نظارت مناسب به محیط اطراف و ایجاد مراقبت‌های بصری و دائمی در خیابان	۲۷/۸۹۶	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۰۰	۰/۹۳	۱/۰۷
تمایل افراد به مکث و مشاهده بیشتر در محیط پارکلت همراه با لذت بردن از محیط	۴۱/۲۳۶	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۳۸	۱/۳۱	۱/۴۵
شاخص نمودن پارکلت‌ها در طول مسیر در نقاطی خاص	۲۸/۶۱۴	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۰۹	۱/۰۱	۱/۱۶
به کارگیری الگوهای مختلف در طراحی پارکلت‌ها و افزایش جذابیت بصری	۳۷/۰۱۷	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۲۸	۱/۲۱	۱/۳۵

منبع: داده‌های پژوهش

جدول (۸). نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای برای بررسی شاخص‌های افزایش سطح درآمد اقتصادی

Test Value = 3

شاخص‌ها	آماره تی	درجه آزادی	معنی داری	میانگین رتبه‌ای	سطح اطمینان	
					حد پایین	حد بالا
فضاهای مناسب در مقابل مکان‌هایی یا کاربری تجاری (کافه و رستوران) و مسکونی در جهت رونق اقتصادی	۳۰/۰۵۹	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۲۵	۱/۱۷	۱/۳۳
امکان ایجاد فضاهای گردشگری یا در نظر گرفتن کاربری‌های همچون کافه و رستوران به عنوان مشاغل پشتیبان	۲۵/۰۵۴	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۱۴	۱/۰۵	۱/۲۳
قرع‌هم کردن فضایی در زمینه تبلیغات محیطی و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید	۲۲/۶۴۱	۳۵۹	۰/۰۰۰	۳/۹۴	۰/۸۶	۱/۰۳
افزایش میزان درآمد شهرداری از طریق مالیات	۱۷/۴۳۰	۳۵۹	۰/۰۰۰	۳/۷۷	۰/۶۸	۰/۸۶

منبع: داده‌های پژوهش

جدول (۹). نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای برای بررسی شاخص‌های مکانی در جهت تعاملات اجتماعی

Test Value = 3

شاخص‌ها	آماره تی	درجه آزادی	معنی داری	میانگین رتبه‌ای	سطح اطمینان	
					حد پایین	حد بالا
ایجاد حس تعلق و دلچسبی به مکان در فضای شهری	۳۸/۸۹۳	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۲۵	۱/۱۹	۱/۳۱
امکان حضور بیشتر فشار اجتماعی متنوع نظیر کودکان و سالمندان و کم توان جسمی	۲۶/۳۰۵	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۰۹	۱/۰۰	۱/۱۷
ایجاد فضاهایی برای ملاقت و گفت و گو یا قرار مختلف	۲۹/۸۸۱	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۲۲	۱/۱۴	۱/۳۰
مشارکت و نظارت‌های از شهروندان و صاحبان مشاغل درباره مکان قرار گیری و نوع مصالح	۲۴/۱۵۵	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۰۹	۱/۰۰	۱/۱۸
تعامل و مشارکت صاحبان مشاغل در ارتباط یا ارتقاء کیفیت محیطی	۳۵/۰۷۷	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۱۶	۱/۱۰	۱/۲۳
امکان ایجاد فضاهای شبانه در خیابان	۳۸/۲۳۳	۳۵۹	۰/۰۰۰	۴/۳۴	۱/۲۷	۱/۴۱

منبع: داده‌های پژوهش

در آخر پنجمین متغیری که به بررسی آن پرداخته می‌شود بهبود کیفیت زندگی در هنگام پیاده‌روی است. با توجه به جدول ۹ مقدار آماره T در این متغیر به ترتیب برای شاخص ترویج حمل و نقل پایدار و فضاهای ایمن و جالب‌تر برای پیاده‌روی و دوچرخه سواری برابر با (۳۲/۹۱۰)، شاخص محافظت در برابر شرایط نامناسب آب و هوایی با استفاده از سایبان، حفاظ‌ها برابر با (۲۸/۴۹۴)، شاخص حفظ و نگهداری بهداشت محیط پارکلت‌ها برابر با (۱۸/۸۷۳)، شاخص احساس ایمنی در مقابل گاری دستی، موتور، کالسکه و... برابر با (۱۷/۷۹۶) و در آخر شاخص طراحی مبلمان ورزشی در ساعات مختلف و ایجاد امنیت برای استفاده کنندگان برابر با (۱۴/۷۰۵) است. همچنین با توجه به سطح معنی داری تمام شاخص‌ها می‌توان گفت هر ۵ شاخص در بهبود کیفیت زندگی مؤثر است. از سوی دیگر با مقایسه میانگین ارزش هر کدام از این ویژگی‌ها می‌توان گفت که ترویج حمل و نقل پایدار و فضاهای ایمن و جالب‌تر برای پیاده‌روی و دوچرخه سواری (۴/۲۴) و محافظت در برابر شرایط نامناسب آب و هوایی با استفاده از سایبان، حفاظ‌ها (۴/۱۴) بیش‌ترین تأثیر را در بهبود زندگی روزمره در هنگام پیاده‌روی دارد. از طرفی طراحی مبلمان ورزشی در ساعات مختلف و ایجاد امنیت برای استفاده کنندگان (۳/۷۰) در اولویت آخر قرار گرفته و در بهبود کیفیت زندگی در هنگام پیاده‌روی کم‌ترین تأثیر را می‌گذارد.

چهارمین متغیری که به بررسی آن پرداخته می‌شود افزایش سطح درآمد اقتصادی است. در جدول ۸ مقدار آماره T در این متغیر به ترتیب برای شاخص فضاهای مناسب در مقابل مکان‌هایی با کاربری تجاری (کافه و رستوران) و مسکونی در جهت رونق اقتصادی برابر با (۳۰/۰۵۹)، شاخص امکان ایجاد فضاهای گردشگری با در نظر گرفتن کاربری‌های همچون کافه و رستوران به عنوان مشاغل پشتیبان برابر با (۲۵/۰۵۴) و در آخر شاخص فراهم کردن فضایی در زمینه تبلیغات محیطی برابر با (۲۲/۶۴۱) است. همچنین با توجه به سطح معنی داری تمام شاخص‌ها می‌توان گفت که هر ۳ شاخص در افزایش سطح درآمد اقتصادی مؤثر است. از سوی دیگر با مقایسه میانگین ارزش هر کدام از شاخص‌ها می‌توان گفت فضاهای مناسب در مقابل مکان‌هایی با کاربری تجاری (کافه و رستوران) و مسکونی در جهت رونق اقتصادی (۴/۲۵) بیشترین تأثیر را در افزایش سطح درآمد اقتصادی دارد. از طرفی شاخص افزایش میزان درآمد شهرداری از طریق مالیات (۳/۷۷) تأثیر چندانی در افزایش سطح درآمد اقتصادی ندارد.

جدول (۹) نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای برای بررسی خاص‌های بهبود کیفیت زندگی در هنگام پیاده‌روی

شاخص‌ها	آماره تی	درجه آزادی	معنی داری	Test Value = 3	
				حد پایین	حد بالا
احساس ایمنی در مقابل گاری دستی، موتور، کالسه و...	۱۷۱۷۹۶	۳۵۹	۰/۰۰۰	۲/۷۱	۰/۸۹
ملاحظاتی در ریلر شرایط نامناسب آب و هوایی یا استفاده از سایرین، حفاظت‌ها	۲۸۴۹۴	۳۵۹	۰/۰۰۰	۱/۰۷	۱/۳۲
طراحی میلمان ورزشی در سامت مختلف و ایجاد امنیت برای استفاده کنندگان	۱۴۱۷۰۵	۳۵۹	۰/۰۰۰	۰/۶۱	۰/۸۰
حفظ و نگهداری بهداشت محیط پارکلت‌ها	۱۸۸۷۳	۳۵۹	۰/۰۰۰	۰/۷۷	۰/۹۵
ترویج حمل و نقل پایدار و قشع‌های ایمن و جالب‌تر برای پیاده‌روی و دوچرخه سواری	۲۲۱۹۱۰	۳۵۹	۰/۰۰۰	۱/۱۷	۱/۳۲

منبع: داده‌های پژوهش

جدول (۱۱). رگرسیون ویژگی فضای عمومی، بهبود چشم‌انداز خیابان، مکانی در جهت تعاملات اجتماعی، رونق اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی

Model Summary				
Model	R	R Squared	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.۷۴۱ ^a	.۵۵۰	.۵۴۳	۱/۳۱۰۲۲

Predictors: (Constant) a. ویژگی گسترش فضای عمومی، بهبود چشم‌انداز خیابان، مکانی در جهت تعاملات اجتماعی، رونق اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی

منبع: داده‌های پژوهش

جدول ۱۲، معنی داری کل مدل را مورد ارزیابی قرار می‌دهد. از آنجا که سطح معنی داری کمتر از ۰/۰۵ است، مدل معنی دار است. با توجه به معناداری مقدار آزمون تحلیل واریانس (۸۶/۴۳۳) نشان می‌دهد الگوی رگرسیونی پژوهش که شامل ۵ متغیر مستقل (اهداف پارکلت) و یک متغیر وابسته (سرزندگی بلوار ارم) می‌باشد الگوی خوبی بوده و متغیرهای گسترش فضای عمومی، بهبود چشم‌انداز خیابان، مکانی در جهت تعاملات اجتماعی، افزایش سطح درآمد اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی توانسته‌اند به طور معنی داری تغییرات متغیر سرزندگی بلوار ارم را پیش‌بینی کنند.

جدول (۱۲). رگرسیون سرزندگی بلوار ارم

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	۷۴۱/۸۹۳	۵	۱۴۸/۳۷۹	۸/۴۳۳	۰/۰۰۰
Residual	۶۰۷/۷۰۷	۳۵۴	۱/۷۱۷	۶	b
Total	۱۳۴۹/۶۰۰	۳۵۹			

a. Dependent Variable: سرزندگی در بلوار ارم

b. Predictors: (Constant) b. گسترش فضای عمومی، بهبود چشم‌انداز خیابان، مکانی در جهت تعاملات اجتماعی، رونق اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی

منبع: داده‌های پژوهش

جدول ۱۳، نتایج مربوط به میزات تأثیر هر متغیر را بر الگو و همچنین میزان همبستگی بین آن‌ها را نشان می‌دهد. در این جدول ضریب رگرسیونی غیر استاندارد (B)، ضریب رگرسیونی استاندارد شده (Beta)، مقدار t و سطح معنی داری (Sig) گزارش شده است. با مشاهده سطح معنی داری حاصل شده می‌توان گفت که چون سطح معنی داری متغیرهای گسترش فضای عمومی، بهبود چشم‌انداز خیابان و مکانی در جهت تعاملات اجتماعی کمتر از ۰/۰۵ شده است، در نتیجه تأثیر این متغیرها بر سرزندگی بلوار ارم، مثبت و معنی دار است؛ اما مؤلفه‌های و افزایش سطح درآمد اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی به دلیل اینکه سطح معنی داری آن بیش‌تر از ۰/۰۵ است، نشان می‌دهد که این متغیرها تأثیر معنی داری بر سرزندگی بلوار ارم ندارد.

در جدول ۱۰ آزمون همبستگی بین متغیرهای گسترش فضای عمومی، بهبود چشم‌انداز خیابان، مکانی در جهت تعاملات اجتماعی، افزایش سطح درآمد اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی و ارتباط معنایی با سرزندگی در بلوار ارم نشان داده شده است. نخست به سطح معنی داری به دست آمده نگاه می‌کنیم. سطح معنی داری به دست آمده بین تمامی متغیرها برابر با ۰/۰۰۰ می‌باشد که کمتر از ۰/۰۵ بوده، همچنین با اطمینان ۹۹ درصد و سطح خطای کوچک‌تر از ۰/۰۱، نشان می‌دهد مقدار همبستگی بین تمامی متغیرها دارای رابطه مثبت و معناداری است.

جدول (۱۰). آزمون ضریب همبستگی پیرسون بین اهداف پارکلت و

سرزندگی

سرزندگی		
مجموع	سطح معنی داری	همبستگی پیرسون
		۰/۴۹۹
		۰/۶۲۸
۳۶۰	۰/۰۰۰	۰/۶۰۳
		۰/۴۲۳
		۰/۴۵۶

** این ضریب همبستگی در سطح ۰/۰۰۱ معنادار شده است.

منبع: داده‌های پژوهش

در جدول ۱۱ میزان تأثیر متغیرهای گسترش فضای عمومی، بهبود چشم‌انداز خیابان، مکانی در جهت تعاملات اجتماعی، افزایش سطح درآمد اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی بر متغیر سرزندگی مشخص شده است. مقدار ضریب همبستگی چندگانه برابر ۰/۷۴۱ می‌باشد که نشان دهنده همبستگی قوی بین متغیرهای مستقل و متغیر وابسته سرزندگی در بلوار ارم همدان وجود دارد. همچنین مقدار ضریب تعیین تعدیل شده برابر ۰/۵۴ می‌باشد که نشان می‌دهد متغیرهای مستقل توانسته‌اند ۵۴ درصد از واریانس متغیر سرزندگی را پیش‌بینی کنند. به عبارت دیگر میزان سرزندگی در بلوار ارم همدان وابسته به اهداف پارکلت می‌باشد.

جدول (۱۳). آزمون تی معنی‌داری

Model	Coefficients ^a			
	Unstandardized Coefficients	Standardized Coefficients	t	Sig.
(Constant)	۳/۵۸۸	۰/۸۶۲	۴/۱۶۲	۰/۰۰۰
گسترش فضای عمومی بهبود	۰/۱۶۸	۰/۰۳۹	۴/۳۱۵	۰/۰۰۰
چشم‌انداز خیابان مکانی در جهت تعاملات اجتماعی	۰/۳۶۶	۰/۰۴۴	۸/۲۶۰	۰/۰۰۰
افزایش سطح درآمد اقتصادی بهبود کیفیت زندگی	۰/۲۳۹	۰/۰۲۹	۸/۱۳۷	۰/۰۰۰
	۰/۰۳۹	۰/۰۳۹	۱/۰۱۱	۰/۳۱۳
	-۰/۰۲۱	۰/۰۴۲	-۰/۴۹۸	۰/۶۱۸

a. Dependent Variable: سرزندگی در بلوار ارم

منبع: داده‌های پژوهش

با استفاده از ضریب رگرسیونی استاندارد شده می‌توان سهم نسبی اهداف پارکلت را بر افزایش سرزندگی بلوار ارم مشخص کرد. با مقایسه ضریب استاندارد شده متغیرهای گسترش فضای عمومی ۰/۱۹۲، بهبود چشم‌انداز خیابان ۰/۳۷۷، مکانی در جهت تعاملات اجتماعی ۰/۳۴۷، افزایش سطح درآمد اقتصادی ۰/۰۴۵ و بهبود کیفیت زندگی ۰/۰۲۴ - نتیجه می‌گیریم که متغیر بهبود چشم‌انداز خیابان و مکانی در جهت تعاملات اجتماعی بیشترین تأثیر را بر سرزندگی بلوار ارم می‌گذارند. پارکلت‌ها با ایجاد مکان‌هایی راحت و همراه با آسایش برای ایستادن و نشستن می‌توانند در بالا رفتن میزان تعاملات اجتماعی و همزیستی در خیابان تأثیر مثبت بگذارند که باعث می‌شود شهری امن و سرزنده را ایجاد کرد.

بحث و نتیجه‌گیری

هدف در این مطالعه، سنجش و ارزیابی عوامل مؤثر در طراحی و ایجاد پارکلت‌ها در یکی از بلوارهای مهم شهر همدان در راستای ارتقاء سرزندگی بود. براین اساس و با توجه به نظرخواهی از اقشار مختلف کاربران، متخصصان و مدیران شهری و همچنین مبانی نظری و تجربیات گذشته، یافته‌های تحقیق داد که طراحی و ایجاد پارکلت‌ها در فضاهای باز عمومی و شهری، در پنج حوزه شامل: گسترش فضاهای عمومی، بهبود سیما و منظر فضاهای شهری، ارتقاء تعاملات جمعی، رونق اقتصادی و بهبود کیفیت محیطی در راستای ارتقاء سرزندگی در فضاهای شهری، قابل سنجش و ارزیابی است.

در ارتباط با متغیر نقش پارکلت‌ها در ارتقاء و گسترش فضاهای عمومی، نتایج تحقیق مطابق جدول شماره ۵، نشان داد که ترکیب و طراحی فضاهای سبز با میانگین (۴/۵۳) و همچنین طراحی فضاهای مناسب در جهت نشستن و استراحت در ادغام با طراحی پارکلت‌ها در ارتقاء سلامت روانی و گذران اوقات فراغت برای کاربران (۴/۲۸)، بیشترین تأثیر گذاری را در ارتباط با استقبال از ایجاد پارکلت‌ها در این حوزه را به دنبال خواهد داشت. البته در این خصوص اندازه و تناسبات فضاها و مسیرهای پیاده جهت توسعه فضای سبز در ترکیب با طراحی پارکلت‌ها، اهمیت بسزایی خواهد داشت. همچنین در ارتباط با نقش پارکلت‌ها در ارتقاء سیما و منظر از منظر کاربران و علاقه‌مندان به این فضای شهری، نتایج مطابق جدول شماره ۶، نشان داد که شاخص‌هایی نظیر خلاقیت در طراحی فرم و الگوی مناسب پارکلت‌ها با میانگین (۴/۶۰) و همچنین کیفیت زیباشناسی و طراحی مبلمان پارکلت‌ها به گونه‌ای که بتواند امکان بهره‌گیری و حظ بصری و حسی بیشتری را هنگام مکث و نشستن (۴/۳۸)، بازدیدکنندگان از محیط فراهم آورد، بیشترین تأثیر را در سرزندگی شهری در این فضا، به دنبال دارد. مطابق جدول شماره ۷، پارکلت‌ها می‌تواند نقش بسزایی را در ارتقاء تعاملات مثبت اجتماعی و پیاده محور نمودن فضا، خواهد داشت. به این منظور تحلیل‌ها بیان گر آن است که از منظر تعاملات جمعی در فضا، دو شاخص نقش پارکلت‌ها در ارتقاء زیست و حیات شبانه با میانگین (۴/۳۴) و همچنین تأثیر پارکلت‌ها در ارتقاء رویدادپذیری، خاطره‌انگیزی و در نهایت دل‌بستگی مکانی با میانگین (۴/۲۵)، از مهم‌ترین عوامل مؤثر در ارتباط با برخوردها و تعاملات اجتماعی در فضا محسوب می‌شود. علاوه بر نتایج فوق، یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که پارکلت‌ها می‌تواند در رونق اقتصادی، کارآفرینی و فضای شهری خلاق نیز تأثیر قابل توجهی داشته باشد. مطابق جدول شماره ۸، جانمایی و مکانیابی پارکلت‌ها در مجاورت کافه رستوران‌ها با میانگین (۴/۲۵)، و یا استقرار آنها در کنار فضاهای جذاب گردشگری با میانگین (۴/۱۴)، از مهمترین نکاتی است که می‌توان با کاربست آن، شاهد رونق اقتصادی مضاعف در این گونه فضاها بود. در نهایت ضمن ارزیابی سایر متغیرها و مطابق جدول شماره ۹، پارکلت‌ها می‌تواند تأثیر بسزایی در کیفیت محیطی و ارتقاء کیفیت و شیوه زندگی روزمره در فضا داشته باشد. براین اساس و در رابطه با این متغیر، نتایج حاکی از آن است که وجود پارکلت‌ها در ارتباط با فضاهای پیاده و فضاهای دوچرخه با میانگین (۴/۲۴) و همچنین توجه به مسائل آسایش اقلیمی در طراحی آنها با میانگین (۴/۱۴)، بیشترین تأثیر را در مطلوبیت و ارتقاء کیفیت زندگی روزمره در این محیط‌ها را به دنبال خواهد داشت.

همچنین نتایج تحقیق نشان می‌دهد که مطابق جدول شماره ۱۰، از میان پنج متغیر اصلی تأثیر گذاری که طراحی و ایجاد پارکلت‌ها می‌تواند در فضاهای شهری ایفاء نماید، دو متغیر نقش پارکلت‌ها در بهبود سیما و منظر فضاهای شهری با ضریب همبستگی (۰/۶۲۸) و مکانی در جهت ارتقاء تعاملات اجتماعی با ضریب همبستگی (۰/۶۰۳)، بیشترین همبستگی و تأثیر گذاری را در ارتقاء سرزندگی در فضاهای شهری ایفاء می‌نماید. در همین

راستا در جهت ارتقای سرزندگی در فضاهای شهری پیشنهاداتی به شرح زیر ارائه می‌شود:

جدول (۱۴). پیشنهادات ساخت پارکلت

تصاویر	پیشنهادات
	<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد فضایی جالب و استقبال کننده از طریق پارکلت که رهگذران را به مکث، نشستن، استراحت، تعامل با دیگران یا افرادی که تماشا می‌کنند ترغیب کند. - ایجاد صندلی‌های با دوام و راحت که برای افراد و گروه‌های مختلف از هر سن و توانایی امکان پذیر باشد.
	<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد پارکینگ دوچرخه و نورپردازی در پارکلت بسته به نوع طراحی و مکان می‌تواند موجب ارتقا سطح کیفی پارکلت‌ها شود. - طراحی باید با در نظر گرفتن پیامدهای باد، سرو صدا و آفتاب صورت گیرد. - ایجاد سایبان با توجه به شرایط آب و هوایی برای محافظت از کاربران در برابر باران و آفتاب مستقیم استفاده شود.
	<ul style="list-style-type: none"> - نفوذ پذیری و اتصال بصری بین پیاده‌رو و پارکلت و خیابان و پارکلت وجود داشته باشد. - پارکلت باید با مواد با کیفیت بالا و با دوام ساخته شود. استفاده از محصولات بازیافتی شده به شدت مورد تشویق قرار می‌گیرد.
	<ul style="list-style-type: none"> - امکاناتی در جهت انجام فعالیت‌های فرهنگی و هنری در پارکلت‌ها ایجاد شود. - امکاناتی چون استفاده از میلمان ورزشی در پارکلت‌ها ایجاد شود.
	<ul style="list-style-type: none"> - به کاربردن صندلی‌های متحرک در کنار صندلی‌های دائمی می‌تواند موجب استقبال بیش‌تر استفاده کنندگان در محیط شود.
	<ul style="list-style-type: none"> - امکاناتی در جهت رفع نیازهای معلولین در پارکلت‌ها ایجاد شود. - طراحی پارکلت باید به گونه ای باشد که الگوهای سفر و رفتار افراد پیاده و دوچرخه‌سواری را مد نظر قرار دهد و در دسترس طیف گسترده‌ای از کاربران قرار بگیرد و سهم خود را در زندگی عمومی و قلمرو عمومی به حداکثر برساند.
	<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد نشانه بر روی پارکلت که نشان دهد در دسترس عموم قرار دارد. علامت باید به وضوح از پیاده‌رو قابل مشاهده باشد و مکان آن باید در طرح‌های پارکلت مشخص شود. - طرح پارکلت باید منحصر به فرد باشد و نباید از لحاظ بصری به مشاغل دیگر شباهت داشته باشد.
	<ul style="list-style-type: none"> - پارکلت‌ها باید صورت عمومی باشند و همیشه برای عابران پیاده باز و قابل دسترس باشد. - استفاده از گیاهان متنوع در ساخت پارکلت موجب زیباسازی محیط پارکلت می‌شود - از تنوع رنگ هنگام ساخت پارکلت و میلمان موجود در آن استفاده شود.

منابع

احدزاد روشتی، محسن؛ حیدری، محمدتقی و عزیزی، صادق. (۱۳۹۸). «ارزیابی توسعه پارک های جیبی با رویکرد مشارکت شهروندان در محلات شهری (مطالعه موردی: محلات زیباشهر و امیرکبیر شهر زنجان)». *مجله جغرافیای اجتماعی شهری*، دوره ۶، شماره ۲، ۵۴-۳۹.

اسمعیل پور، نجم. کارآموز، فخارزاده، زهرا. (۲۰۱۵). *ارزیابی اختلاط کاربری در فضای شهری خیابان و راهکارهای ارتقای آن (مورد نمونه: خیابان کاشانی در بافت میانی شهر یزد)*. فصل‌نامه تحقیقات جغرافیایی، ۳۰(۳)، صص ۲۴-۱.

اکبری نصب، ح. (۱۳۹۳). «پیاده‌راه و تأثیر آن بر توسعه ارتباطات انسانی در شهر». *مجله معماری*، ۱۱(۵)، ۴۸-۴۷.

امین پور، الهه. (۱۳۹۴). «طراحی پارکلت به منظور ایجاد تعاملات اجتماعی نمونه موردی: خیابان امام خمینی سیرجان». *کنفرانس سالانه بین‌المللی عمران، معماری و شهرسازی، مؤسسه عالی علوم و فناوری خوارزمی*، شیراز، ایران، ۱۳۹۴.

اولادی سلحشور، حمید. (۱۳۹۴). «دو ماهنامه‌ی شهردار موفق». سال دوم، شماره ۳، صص ۳۱-۳۴.

بنتلی، یان و بهزادفر، مصطفی. (۱۳۹۸). «محیط‌های پاسخده». ترجمه مصطفی بهزاد فر، تهران، مرکز انتشارات دانشگاه علم و صنعت، ۱۳۹۸.

پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۸۶). «مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری». چاپ دوم، انتشارات شهیدی، تهران.

پورمحمدی، محمدرضا؛ روستایی، شهریور و اسدی، احمد. (۱۳۹۸). «بررسی سرزندگی و رابطه‌ی آن با انتخاب نواحی مسکونی (مطالعه‌ی موردی بافت فرسوده‌ی مرکزی شهر زنجان)». *نشریه‌ی جغرافیا و برنامه‌ریزی*، دوره ۲۳، شماره ۶۷، صص ۶۵-۴۵.

پیشه‌ور، شکیبا و پاسیان خمیری، رضا. (۱۴۰۰). بررسی تأثیر پارکلت بر کیفیت محیط شهری (نمونه موردی: بهشهر)، دومین کنفرانس بین‌المللی فناوری‌های نوین در مهندسی معماری و شهرسازی ایران، تهران.

تشکری، لیل. (۱۳۹۷). «کوین یک پیاده‌راه مؤلفه‌های کالبدی یا رفتار جمعی». *مجله منظر*، سال دهم، آبان ماه.

چپ من، دیوید. (۱۳۸۴). «آفرینش محلات و مکان‌ها در محیط انسان ساخت». مترجمان: فریادی، شهرزاد و طیبیان، منوچهر، انتشارات دانشگاه تهران.

حاتمی، یاسر و ذاکر حقیقی، کیانوش. (۱۳۹۶). «ارزیابی تأثیر کیفیت محیط شهری بر روابط اجتماعی استفاده کنندگان از فضا (مطالعه موردی: پیاده‌رو بوعلی سینا شهر همدان)». *نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، سال ۸، شماره ۳۰، صفحات ۲۴۵-۲۶۶.

حسینی مفرد، محمدحسین و دولابی، پویا. (۱۳۹۲). «بررسی عوامل مؤثر بر افزایش حس سرزندگی در بازار (نمونه موردی: بازار قدیم بندرعباس)». *همایش ملی معماری و شهرسازی و توسعه پایدار*، مشهد، مؤسسه آموزش عالی خاوران.

حقیقی بروجنی، سمر؛ یزدانفر، سیدعباس و بهزادفر، مصطفی. (۱۳۹۴). «احیای فضاهای شهری با استفاده از کافه‌های فضای باز (نمونه موردی خیابان چهارباغ اصفهان)». *هنرهای زیبا-معماری و شهرسازی*، دوره ۲۰، شماره ۳، صص ۴۲-۳۱.

خراسانی‌زاده، فرنوش؛ صابری، حمید؛ مؤمنی، مهدی و موسوی، میرنجف. (۱۳۹۹). «تبیین ساختاری عوامل مؤثر بر سرزندگی در فضاهای عمومی شهری اصفهان از دیدگاه شهروندان و گردشگران». *نشریه علمی جغرافیا و برنامه‌ریزی*، سال ۲۴، شماره ۲، صص ۱۸۱-۱۵۱.

خسروی، ح. (۱۳۹۰). «بررسی تأثیر فرم شهر بر میزان پیاده‌روی و سطح سلامت ساکنین و تدوین الگوی توسعه مناسب برای سکونتگاه‌های جدید (نمونه موردی

- Abad Ocubillo, R., (2012), **Experimenting with the Margin: Parklets and Plazas as Catalysts in Community and Government**. Publisher University of Southern California, Los Angeles, California.
- Abbasi, A., Alalouch, Ch., & Bramley, G. (2016). **Open space quality in deprived urban areas: user perspective and use pattern**. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 216, 194-205.
- Abdollahi, A.A., Sharafi, H., & Soleimani Damaneh, M., (2019), **Assessing the desirability of pedestrian orientation based on the qualitative components of walking (Case study: Kerman Business Center)**, *Scientific Journal of Geography and Planning*, Vol. 23, No. 67, pp. 197-221. (In Persian)
- Aditis, Mantrawadi., (2005), **An Urban Design Based Evaluation of Fountain Square, (AS A Potential Location for Successful Outdoor Cafes & Restaurants)**, University of Cincinnati, Design, Architecture, Art and Planning: Community Planning.
- Ahadnejad Roushi, M., & Heidari, M. T., & Azizi, S., (2019), **Evaluation of the development of pocket parks with investment services in urban areas (Study: Zibashahr and Amirkabir neighborhoods of Zanjan)**, *Journal of Urban Social Geography*, Vol. 6, No. 2., pp. 39-54. (In Persian)
- Akbari Nasab, H., (2014), **sidewalk and its impact on the development of human communication in the city**, *Journal of Architecture*, Vol. 1, No. 51, pp. 48-47. (In Persian)
- Aminpour, E., (2015), **Design of Parklet in order to create social interactions Case study: Imam Khomeini St, Sirjan**, Annual International Conference on Civil Engineering, Architecture and Urban Planning, Kharazmi Institute of Science and Technology, Shiraz, Iran. (In Persian)
- Babaei, M., Zoovarzi, Sh., & Rahbarimanesh, K., (2015), **A Study on the Effective Factors in the Vitality of Residential Complexes: The Case Study of Azadegan, Lakan and Golsar Residential Complexes in Rasht**. *Space Ontology International Journal*, 4(14), 53-64.
- Bentley, I., & Behzadfar, M., (2019), **Responsive Environments. Translated by Mostafa Behzadfar**, Tehran, University of Science and Technology Publishing Center. (In Persian)
- Bradley, K., (2015), **Open-Source Urbanism: Creating, Multiplying and Managing Urban Commons**. FOOTPRINT 9, No. 1, PP. 91-107.
- Brenner, N., Marcuse, P., & Mayer, M., (2009), **Cities for people, not for profit**, *City*, Vol.13, No. 2 & 3, PP.176-184.
- Chapman, David., (2005), **Creation of neighborhoods and places in man-made environment**, Translators: Faryadi, Shahrzad and Tabibian, Manouchehr, University of Tehran Press. (In Persian)
- Chen, Y., & Feng, J. (2016). **Understanding pedestrian 'Travel Behavior in Large Chinese Cities' A case study of Shanghai central city**, Transportation research Procedia, published by Elsevier B.V.
- Chiesura, Anna., (2004), **The role of urban parks for the sustainable city**, *Landscape and urban planning*, vol. 68, pp.129-138.
- Davern, M., Farrar, A., Kendal, D., & Giles-corti, B. (2017). **Quality Green Space Supporting Health, Wellbeing and Biodiversity: A Literature Review**. The National Heart Foundation of Australia, March, 1-61.
- مطالعه: شهر جدید هشتگرد». *پایان‌نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری*، دانشگاه تهران، پردیس هنرهای زیبا، دانشکده شهرسازی.
- رجبی، آریتا. (۱۳۹۰). «شیوه‌های مشارکت شهروندی در فرآیندهای توسعه شهری». *فصلنامه جغرافیای آمایش محیط*، سال ۴، شماره ۱۲، صص ۱۱۶-۱۰۱.
- سیفالهی فخر، سپیده؛ لاریمیان، تایماز، و معززی مهر طهران، امیرمحمد (۱۳۹۲). «تعیین شاخص‌های مؤثر در خلق مکان‌های امن پیاده‌مدار جهت ارتقاء تعاملات اجتماعی (نمونه موردی: خیابان بهار آزادی محله خاک سفید تهران)». *نشریه علمی- پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران*، شماره ۵.
- عبدالهی، علی‌اصغر؛ شرفی، حجت‌الله و سلیمانی دامنه، مجتبی. (۱۳۹۸). «سنجش مطلوبیت پیاده‌مداری براساس مؤلفه‌های کیفی پیاده‌روی (مطالعه موردی: مرکز تجاری شهر کرمان)». *نشریه علمی جغرافیا و برنامه‌ریزی*، سال ۲۳، شماره ۶۷، صص ۲۲۱-۱۹۷.
- قدرجانی، راضیه و حاجیان زیدی، مهرداد. (۱۳۹۵). «پاکت پارک‌ها و طراحی و ضوابط مربوط به آن‌ها در فضاهای شهری». *دومین کنفرانس شهرسازی، مدیریت و توسعه شهری*، صص ۴۱-۳۴.
- کاشانی جو، خشایار. (۱۳۹۳). «پیاده‌راه‌ها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کاربردی». چاپ دوم، انتشارات آذرخش.
- کریمی مشاور، مهرداد و نگین تاجی، صمد. (۱۳۹۱). «طراحی پیاده‌راه‌ها در شهر تهران؛ با تمرکز بر نیازهای اجتماعی شهری». *مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران*.
- کاوایانی، افضلیان؛ صحاف؛ محمدخسرو و سیدالحسینی، سیدمسلم. (۱۳۹۹). *ارزیابی عوامل مؤثر بر احساس سرزندگی فضاهای عمومی شهر مشهد با تکیه بر ادراک و تحلیل تصویر*، تحقیقات جغرافیایی، ۱(۳۶)، ۶۳-۷۳.
- گل نشین، راضیه و ذاکرحقیقی، کیانوش. (۱۳۹۶). «تحلیل نقش پارک‌های جیبی در تقویت تعاملات اجتماعی و زیست محیطی شهروندان در محلات مسکونی نمونه موردی منطقه ۶ شیراز». *چهارمین کنفرانس بین‌المللی عمران، معماری و توسعه اقتصاد شهری*، شیراز.
- گل، یان. (۱۳۹۲). «شهر انسانی». ترجمه علی غفاری و لیلا غفاری، تهران: انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
- گل، یان. (۱۳۹۴). «بررسی زندگی فضای عمومی». مترجمان: محمدسعید ایزدی، سمانه خبیری، سمانه محمدی، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، چاپ اول.
- مدنی‌پور، علی. (۱۳۸۷). «فضاهای عمومی و خصوصی شهر». ترجمه نوریان، فرشاد، پردازش.
- مرادپور، نبی؛ حاتمی نژاد، حسین و محمدی، نازنین. (۱۳۹۷). «بررسی تأثیر ایجاد پارکلت بر پیاده‌مداری شهروندان (مطالعه موردی: خیابان ولی‌عصر شهر تهران)». *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، دوره ۵۰، شماره ۴، صص ۱۰۱۰-۹۹۳.
- معینی، سید محمد مهدی. (۱۳۹۴). «شهرهای پیاده‌مدار». انتشارات آذرخش، تهران.
- مینویی، شهرام و واحدی، طاهره. (۱۳۹۳). «نیاز خیابان‌های شهر مشهد به مبلمان سازی شهری با روش پارکلت». *ششمین کنفرانس ملی معماری و شهرسازی با تأکید بر مؤلفه‌های شهر اسلامی*، مشهد مقدس، صص ۱۶-۱.
- واحدی، طاهره. (۱۳۹۳). «طراحی پارکلت در فضاهای شهری در راستای ارتقای منظر شهری پایدار». *کنفرانس ملی معماری و منظر شهری پایدار*.
- واحدی، طاهره و غضنفرپور، حسین. (۱۳۹۳). «طراحی پارکلت ایده‌ای نوظهور در جهت ارتقای کیفیت سیما و منظر شهری». *اولین همایش ملی در جست و جوی شهر فردا*، تهران.

- Davidson, M. M. (2013). Tactical Urbanism, Public Policy Reform, and "Innovation Spotting" by Government: From Park(ing) Day to San Francisco's Parklet Program. Master Thesis, Massachusetts Institute of Technology, Department of Urban Studies and Planning.
- Edensor, Tim., (2000), **Staging tourism: tourists as performers**, Annals of Tourism Research, Vol. 27, No. 2, PP. 322-344.
- Efroymsen, D. & Thi Kieu Thanh Ha, T. & Thu Ha, Ph., (2009). **Public Spaces: How They Humanize Cities**. Dhaka: HealthBridge - WBB Trust.
- Garvin, A., (2016), **What Makes a Great City**, Springer, ISBN 978-1-61091-759-9
- Gehl, J., (2006), **Life, Spaces, Bulding; in Moor, M. and Rownald, J.** Urban Design Futures. London: Routledge.
- Gehl, J., (2013), **The Human City**, translated by Ali Ghaffari and Leila Ghaffari, Tehran: Shahid Beheshti University Press.
- Gehl, J., (2015), **A Study of Public Space Life**, Translators: Mohammad Saeed Izadi, Samaneh Khabiri, Samaneh Mohammadi, Iran Urban Planning and Architecture Studies and Research Center, Tehran, First Edition.
- Ghadrjani, R., & Hajian Zaidi, M., (2016), **Park envelopes and their design and criteria in urban spaces**, Second Conference on Urban Planning, Management and Urban Development, PP. 34-41. (In Persian)
- Golneshin, R., & Zaker Haghighi, K., (2017), **Analysis of the role of pocket parks in strengthening social and environmental interactions of citizens in residential areas of Shiraz District 6**, Fourth International Conference on Civil Engineering, Architecture and Urban Economy Development, Shiraz. (In Persian)
- Haghighi Borujeni, S., Yazdanfar, S. A., & Behzadfar, M., (2015), **Revival of urban spaces using outdoor cafes (a case study of Chaharbagh Street in Isfahan)**, Fine Arts-Architecture and Urban Planning, Vol. 20, No. 3, pp. 31-42. (In Persian)
- Hatami, Y., & Zaker Haghighi, K., (2017), **Assessing the Impact of Urban Environment Quality on Social Relationships of Space Users (Case Study: Bu Ali Sina Sidewalk, Hamadan)**, Journal of Urban Research and Planning, Vol. 8, No. 30, PP. 245-266. (In Persian)
- Hosseini Mofrad, M. H., & Dolabi, P., (2013), **Investigating the effective factors on increasing the sense of vitality in the market (Case study: Old Bazaar of Bandar Abbas)**, National Conference on Architecture, Urban Planning and Sustainable Development, Mashhad, Khavaran Higher Education Institute. (In Persian)
- Jalaladdini, S., & Oktay, D., (2012). **Urban public spaces and vitality: a socio-spatial analysis in the streets of Cypriot towns**. Procedia-Social and Behavioral Sciences, 35, pp. 664-674.
- Karimi Moshaver, M., & Negintaji, S., (2012), **Walkway Design in Tehran (with emphasis on social needs)**. Knowledge of the city Journal, 123. (In Persian).
- Kashani Joo, Kh., (2015), **Sidewalks from Design Basics to Functional Features**, Second Edition, Azarakhsh Publications. (In Persian).
- Khademi, M., & Khademi, A., (2010), **Health, Safety and Environment (HSE) in Industrial Processes**, Ava Ghalam Publications, p. 269. (In Persian)
- Khalili, A., Nayyeri Fallah, S., (2018), **Role of social indicators on vitality parameter to enhance the quality of women's communal life within an urban public space (case: Isfahan's traditional bazaar, Iran)**, Frontiers of Architectural Research, Vol.7, No.3, PP. 440-454.
- Khorasanizadeh, F., Saberi, H., Momeni, M., & Mousavi, M.N., (2020), **Structural explanation of the factors affecting vitality in public urban spaces of Isfahan from the perspective of citizens and tourists**, Scientific Journal of Geography and Planning, Vol. 24, No. 72, pp. 151-181. (In Persian)
- Khosravi, H., (2011), **Study of the effect of city form on pedestrian rate and health level of residents and development of appropriate development model for new settlements (study sample: Hashtgerd new city)**, Master Thesis in Urban Design, University of Tehran, Fine Arts Campus, Faculty of Urban Planning. (In Persian)
- Kooshali, D., Azeri, A., Parvizi, R., & Hosseini, S. B., (2015), **Effect of Environmental Physical Elements in Creating Residential Complex's Vitality for the Enhancement of Social Interactions**. *Procedia- Social and Behavioral Sciences*, 201, 255-264.
- Kumar, A., (2008), **Customer satisfaction and service quality measurement in Indian call centres**, Managing Service Quality, An International Journal, Vol. 18, No. 4, pp. 405 – 416.
- Kurniawati, W., (2012), **Public Space for Marginal People**, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Vol. 36, No. 5, PP. 476-484.
- Landry, Ch., (2000), **Urban Vitality: A New source of Urban Competitiveness**, prince Claus fund journal, ARCHIS issue Urban Vitality/Urban Heroes, Vol.12, No.1, pp.8-13.
- Lacinak, M., & Ristvej, J. (2017). Smart City Safety and Security, Published by Elsevier Ltd, *Procedia Engineering*, 192, 522-527.
- Lennard, H. L., (1997), **Principles for the Livable City** "in Lennard, S. H. S von UngernSternberg, H. L. Lennard, eds. Making Cities Livable. International Making Cities Livable Conferences. Gondolier Press: California, USA.
- Larson, C., & Guenther J., (2012), **Parklets – planning with place-making in mind: rationale and strategy for municipal planners**. Case-in-Point, PP. 1-12.
- Liza Pratt., (2011), **Parklet Impact Study**. Technical report. San Francisco Great Streets Project, San Francisco, 16.
- Lu, Shiwei; Huang, Yaping; Shi, Chaoyang & Yang, Xiping., (2019), **Exploring the Associations between Urban Form and Neighborhood Vibrancy: A Case Study of Chengdu, China**, International Journal of Geo-Information, Vol.8, No.4, pp.1-15.
- Madnipour, A., (2009), **Public and private spaces of the city**, translated by Nourian, Farshad, processing. (In Persian)
- Minoori, Sh., & Vahedi, T., (2015), **The need of the streets of Mashhad for urban furniture making with Parklet method**, the sixth national conference of architecture and urban planning with emphasis on Islamic cities, Holy Mashhad. (In Persian)
- Moieni, M. M., (2016), **Pedestrian Cities**, Azarakhsh Publications, Tehran. (In Persian)
- Montgomery, John R., (1997), **Café culture and the city: The role of pavement cafés in urban public social life**, Journal of Urban Design, Vol. 2, No. 1, PP. 83-102.

- Moradpour, N., Hatami Nejad, H., & Mohammadi, N., (2019), **Investigating the effect of creating parklet on citizens' pedestrians (Case study: Valiasr St., Tehran)**, Human Geography Research, Vol. 50, No. 4, PP. 993-1010. (In Persian)
- Nepa, Stephen E., (2011), **The New Urban Dining Room: Sidewalk Cafes in Postindustrial Philadelphia**, Buildings & Landscapes, Journal of the Vernacular Architecture Forum, Volume 18, Issue 2, PP 60-81.
- Ocubillo, R. A., (2012), **Experimenting with the Margin: Parklets and Plazas as Catalysts in Community and Government**. University of Southern California, Retrieved from.
- Oladi Salahshour, H., (2015), **Successful Mayor Bimonthly**, Second Year, No. 3, PP. 34-31. (In Persian)
- Pakzad, J., (2007), **Theoretical Foundations and Urban Design Process**, Second Edition, Shahidi Publications, Tehran. (In Persian)
- Paumier, Cy., (2007), **Creating a Vibrant City Center**. (ULI) Urban Land Institute, Washington, D.C.
- Pishevar, Sh., & Pasian Khumri, R., (2022). **Investigating the effect of Parklet on the quality of urban environment (Case study: Behshahr)**, The Second International Conference on New Technologies in Architectural and Urban Engineering of Iran, Tehran. (In Persian)
- Pour Mohammadi, M.R., Rustaei, Sh., & Asadi, A., (2019). **Investigating vitality and its relationship with the selection of residential areas (Case study of the worn-out central fabric of Zanjan)**, Journal of Geography and Planning, Vol. 23, No. 67, pp. 45-65. (In Persian)
- Pratt, L., (2010), **Divisadero Trial Parklet Impact Report**. San Francisco Great Streets Project.
- Rajabi, A., (2011), **Methods of citizen participation in urban development processes**, Quarterly Journal of Environmental Management, Vol. 4, No. 12, PP. 101-116. (In Persian)
- Sarmad, Z., Bazargan, A., & Hejazi, E., (2006), **Research Methods in Behavioral Sciences**, Twelfth Edition, Tehran: Agha Publications. (In Persian)
- San Francisco Parklet Manual., (2013), **Pedestrian Facilities Design**. www.sfplanning.org.
- San Francisco Parklet Program., (2020)., **San Francisco Parklet Manual**. <https://groundplaysf.org/publication/san-francisco-parklet-manual> Retrieved June 2020.
- Saunders, M., Lewis, P., & Thornhill, A. (2009). **Research Methods for Business Students**. Research methods for business students (p. 649).
- Seif Elahi Fakhri, S., Larimian, T., & Moezzieh Mehr Tehran, A. M., (2013), **Determining Effective Indicators in Creating Safe Pedestrian Areas to Promote Social Interactions (Case Study: Bahar Azadi St., Khak Sefid Neighborhood, Tehran)**, Scientific-Research Journal of the Association Scientific Architecture and Urban Planning of Iran, No. 5. (In Persian)
- Sci, I. J., (2014), **Factors affecting the vitality of streets in Downtown Johor Bahru City**. Indian Journal of Scientific Research, No. 7(1), PP. 361-374.
- Shokry, H. M., (2019). **Are Street Urban Spaces Can Invite City Life? Parklets; Small Places with Big Impacts**.
- Sideris, A. L., Brozen, M., & Callahan, C., (2012), **Reclaiming the Right-of-Way: a toolkit for creating and implementing parklets**. UCLA, Luskin School of Public Affairs.
- Stroman, G., (2014), **Opportunity Mapping San Francisco Parklets and Plazas. Pavement to Parks**, San Francisco Planning Department, Available 2015-03-12.
- Tashakori, L., (2018), **Development of a sidewalk of physical components or collective behavior**, Manzar Magazine, Vol. 10, November. (In Persian)
- Tennakoon MMP, Kulatunga U (2019). **Understanding liveability: Related concepts and definitions**. Sandanayake YG, Gunatilake S, Waidyasekara A editors. Proceedings of the 8th World Construction Symposium. 2019, 8-10 November: Sri Lanka. pp. 578-587.
- Thi Hien, Nguyen., (2009), **Citizen participation in planning & Management of Nguyen for center for action for the city Hanoi**, PP. 3-18.
- Torkyan, V., Shokooh, M., Iman, K. A., AmirReza, H., & S. Bagher, H. (2015, February). **Effect of physical factors on the sense of security of the people in Isfahan's traditional bazaar**, Asian Conference on Environment Behaviour Studies, AcE-Bs, Published by Elsevier Ltd, Procedia-Social and Behavioral Science, 201,165-174.
- Vahedi, T., (2015), **Parklet design in urban spaces in order to promote sustainable urban landscape**, National Conference on Architecture and Sustainable Urban Landscape. (In Persian)
- Vahedi, T., & Ghazanfarpour, H., (2015), **Parklet design is an emerging idea to improve the quality of appearance and urban landscape**, the first national conference in search of tomorrow, Tehran. (In Persian)
- Verbeke, Myriam Jansen., (1987), **Women, shopping and leisure**, Leisure Studies, Vol. 6, No. 1, PP 71-86.
- Whyte, William H., (2000), **The Social Life of Small Urban Spaces**, PPS Organization press.
- Xu, Xiaodong, Xu, Xinhan; Guan, Peng; Ren, Yu; Wang, Wei; Xu, Ning., (2018), **The cause and evolution of urban street vitality under the time dimension: Nine cases of streets in Nanjing City**, China. Vol.10, No.8, PP.2-19.
- Zeng, Chen; Song, Yan; He, Qingsong; Shen, Feixue., (2018), **Spatially explicit assessment on urban vitality: case studies in Chicago and Wuhan**, Sustainable Cities and Society, Vol. 40, No. 1, PP. 296-306.
- Zhang, X., Li, Q., Fang, Z., Lu, S., & Shaw, S.L. (2014). **An assessment method for landmark recognition time in real scenes**. J. Environ. Psychol, 40, 206-217.