Journal of Urban Planning and Design, 2 (2), 2026

Journal of Urban Planning and Design

Online ISSN: 3060-852X

Journal Homepage: www.jupd.ir

# An Analysis of the Role of Vitality in Public Spaces on the Happiness and Liveliness of Citizens: A case study of Hashemieh Street, Mashhad

Hojjat Hatami Nejad [1] ✉

1. (Corresponding Author) *Department of Human Geography and Planning, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran*
**Email:** hojathatami@ut.ac.ir

**ARTICLEINFO**

**Article type:**
Research Paper

**Article History:**
Received:
16 April 2026
Received in revised form:
29 May 2026
Accepted:
30 June 2026
Available online:
8 August 2026

**Keywords:**
*Social Interactions,*
*Environmental Design Quality,*
*Vitality,*
*Happiness,*
*Liveliness,*
*Hashemieh Axis of Mashhad.*

**ABSTRACT**

Today, the quality and attractiveness of public spaces in cities have become one of the most important measures of urban development. In this context, streets, due to their characteristics in creating social interactions in the age of virtual communication and as multifunctional areas encompassing a wide range of activities, are of particular importance. Appropriate design of elements in high-traffic urban axes contributes to the vitality of public spaces. Therefore, this paper was conducted with the aim of analyzing and investigating the role of the Hashemieh pedestrian axis in Mashhad in enhancing the sense of vitality and happiness of citizens. This research is applied and was carried out using a descriptive-analytical research method. The population of District 9, based on the 2016 Population and Housing Census, is 329,562 individuals, and using Cochran's sample size formula, 390 questionnaires were administered and statistically analyzed with the help of SPSS software. The study examined aspects such as vivification, human scale, the presence of required land uses along the pedestrian axis, the captivating nature of the space, pleasantness, attractiveness, comfort, continuity, the proportion of the passage to the cultural habits of pedestrians, lighting, access to transit stations, sightlines, and the quality of sensory perception of pedestrians along the pedestrian passage. According to the conducted analyses, the aforementioned axis possesses suitable conditions as a pedestrian way; however, it is currently not at a desirable level. On the other hand, given the existing potentials of the Hashemieh pedestrian axis and the relationship between environmental design quality and vitality along this axis, suggestions and solutions have been proposed in line with the objectives of this paper.

Citation: Hatami Nejad., H. (2026). An Analysis of the Role of Vitality in Public Spaces on the Happiness and Liveliness of Citizens: A case study of Hashemieh Street, Mashhad. *Journal of Urban Planning and Design*, 2 (2), 67-88.
http://doi.org/10.22034/j94594.2026.255485

© The Author(s)

**Publisher:** Iranian Geography and Urban Planning Association.

مجلـه برنامه‌ریزی و طراحی شـهری

شاپا الکترونیکی:3060-852X

Journal Homepage: www.jupd.ir

# تحلیلی بر نقش سرزندگی فضاهای عمومی در میزان شادی و نشاط شهروندان مطالعه موردی: خیابان هاشمیه مشهد

حجت حاتمی نژاد [۱] ✉

۱- نویسنده مسئول، گروه جغرافیای انسانی و برنامه‌ریزی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: hojathatami@ut.ac.ir

**اطلاعات مقاله**

**نوع مقاله:**
**مقاله پژوهشی**

**تاریخ دریافت:**
۱۴۰۵/۰۱/۲۷
**تاریخ بازنگری:**
۱۴۰۵/۰۳/۰۸
**تاریخ پذیرش:**
۱۴۰۵/۰۴/۰۸
**تاریخ چاپ:**
۱۴۰۵/۰۵/۱۷

**واژگان کلیدی:**
*تعاملات اجتماعی، کیفیت طراحی محیط، سرزندگی، شادی، نشاط، محور هاشمیه مشهد.*

**چکیده**

امروزه کیفیت و جذابیت فضاهای عمومی در شهرها به یکی از مهم‌ترین سنجه‌های توسعه‌یافتگی در شهرها بدل گردیده است. در این میان، خیابان‌ها به دلیل ویژگی‌های خود در ایجاد تعاملات اجتماعی در عصر ارتباطات مجازی و به‌عنوان پهنه‌هایی چند عملکردی که دامنه وسیعی از فعالیت‌ها را در برمی‌گیرند از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. طراحی مناسب عناصر در محورهای پرتردد شهری باعث ایجاد سرزندگی فضاهای عمومی می‌شود. لذا این مقاله با هدف تحلیل و بررسی نقش پیاده‌رو محور هاشمیه مشهد در جهت ارتقاء حس سرزندگی و شادی شهروندان شکل‌گرفته است. این پژوهش کاربردی است که با روش تحقیق توصیفی- تحلیلی انجام‌شده است. جمعیت منطقه ۹ بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵ معادل ۳۲۹۵۶۲ نفر می‌باشد و از طریق فرمول تعیین حجم نمونه کوکران تعداد ۳۹۰ پرسشنامه مورد پرسشگری و تحلیل آماری با کمک نرم‌افزار SPSS قرارگرفته است. و از جنبه‌هایی نظیر حیات‌بخشی، مقیاس انسانی، وجود کاربری‌های مورد لزوم محور پیاده، شیفته کننده بودن فضا، دلپذیری، جذابیت، مطبوعیت، پیوستگی، تناسب معبر با عادات فرهنگی عابران، نورپردازی، دسترسی به ایستگاه‌های عبور و مرور، محورهای دید، کیفیت ادراک حسی عابرین در معبر پیاده موردبررسی قرارگرفته است. با توجه به تحلیل‌های انجام‌شده، محور فوق دارای شرایط مناسبی به‌عنوان یک پیاده راه می‌باشد ولی در حال حاضر در حد مطلوب نیست. از طرفی با توجه به پتانسیل‌های موجود در محور پیاده‌رو هاشمیه و رابطه بین کیفیت طراحی محیطی و سرزندگی در محور فوق، پیشنهادها و راهکارهایی در راستای اهداف این مقاله ارائه گردیده است.

**استناد:** حاتمی نژاد، حجت. (۱۴۰۵). تحلیلی بر نقش سرزندگی فضاهای عمومی در میزان شادی و نشاط شهروندان مطالعه موردی: خیابان هاشمیه مشهد. *مجله برنامه‌ریزی و طراحی شهری*، ۲ (۲)، ۸۸-۶۷

http://doi.org/10.22034/j94594.2026.255485

© نویسندگان

**ناشر:** انجمن جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری ایران

## مقدمه

بشر همواره با ایجاد ساختارهایی در شهر، نیاز ذاتی خود برای برقراری روابط اجتماعی را برآورده کرده، فضاهایی که از نظر اجتماعی فعال بوده و امکان ارتباطات چهره به چهره انسانی را، درون اجتماع شهر و در کالبدی سازمان‌یافته فراهم کرده است. در گذشته عابر پیاده به‌عنوان عنصر اصلی در برنامه‌ریزی و طراحی شهری موردتوجه قرار می‌گرفت و مقیاس انسانی در همه ابعاد و جهات حرف اول را عنوان می‌کرد. هم‌اکنون، رشد شهرنشینی و ازدیاد وسایل نقلیه در کشور باعث از بین رفتن مقیاس انسانی در سطح شهر، نابودی فضاهای شهری و ارتباطات چهره به چهره، کاهش میزان و شدت سرزندگی، افزایش تراکم در مراکز شهری و افزایش میزان تصادفات در شبکه معابر، از بین رفتن ایمنی و امنیت عابرین پیاده، کاهش ارزش عابر پیاده، و به‌طورکلی موجب تنزل کیفیت محیط از منظرهای مختلف گردیده است و امکان بهره‌گیری از موقعیت مکانی محیط را به‌شدت کاهش داده است و درنهایت منجر به بروز محیطی با کیفیت پایین به‌خصوص برای عابرین پیاده شده است. این در حالی است که به نظر می‌رسد ظرفیت اجتماعی مکان می‌تواند به‌واسطه سیاست‌های توسعه شهرسازی نظیر پیاده راه‌سازی شرایط مناسبی را ایجاد نماید (رفیعیان و همکاران ۴۳:۱۳۹۰). از طرفی توجه به موضوع حرکت پیاده با تلفیقی از رویکرد اجتماعی و کالبدی می‌تواند از مهم‌ترین و پراهمیت‌ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده‌کنندگان از شهر تلقی شود. حرکت پیاده، طبیعی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابجایی انسان در محیط و مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است (پاکزاد،۱۳۸۳: ۵۳). حضور عابران در معابر شبکه دسترسی اثر زندگی‌بخش در کالبد شهر دارد. سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری، برنامه‌ریزی و طراحی شهری را از مقیاس‌ها و نیازهای انسان پیاده دور ساخته و در نتیجه، از ارزش‌ها و جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته است. تداوم چنین روندی باعث شده حیات مدنی فضاها و تمدن شهری با خطر روبه‌رو شود. در واقع شهر تنها تراکم فیزیکی بناها و راه‌ها نیست، بلکه بستری است که موجب تعالی، کمال و تبلور مدنی جامعه است. ازآنجاکه معابر پیاده در فضاهای عمومی شهری برای حرکت عابر پیاده است، موجب تقویت رابطه اجتماعی و معنوی شهروندان تلقی می‌شود. بنابراین در شهرهای امروزی توجه به حرکت پیاده به‌عنوان سالم‌ترین روش حمل‌ونقل شهری که ضامن سلامتی و حیات اجتماعی شهرها است، ضرورت می‌یابد. توجه به موضوع حرکت پیاده همواره با نیازها و خواسته‌های انسان درمی‌آمیزد از پراهمیت‌ترین و ضروری‌ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده‌کنندگان از فضای شهری تلقی شود. لذا توجه به مسئله ارتقا کیفیت محیط شهری و افزایش سرزندگی فضاها و معابر شهری به‌منظور ارتقا رضایتمندی افراد از این محیط‌ها از جهات مختلف حائز اهمیت است. رضایتمندی بیشتر افراد از این محیط‌ها سبب استفاده بیشتر از این فضاها شده و درنهایت سرزندگی را به همراه دارد (خستو و رضوانی، ۱۳۸۹: ۱۰۶). حضور عابران در معابر شبکه دسترسی اثر زندگی‌بخش در کالبد شهر دارد. لیکن دیده می‌شود که در شهرهای ایرآن‌که به‌تمام‌معنا مسخر وسایل نقلیه و چیرگی آن بر انسان شده‌اند، پیاده‌روی و مؤلفه‌های آن مورد کم‌توجهی قرار می‌گیرد و پیاده‌ها همواره در معرض آسیب و مخاطره جانی و مالی به سر می‌برند و علاوه بر آن میزان سرزندگی و تعاملات اجتماعی در معابر شهری به‌شدت کاهش‌یافته است. به عبارت بهتر، حرکت پیاده از دو جنبه اصلی (به‌عنوان رکنی از سیستم حمل‌ونقل درون‌شهری و به‌عنوان فضایی برای ارتباطات و برخوردهای رو در روی اجتماعی) نه‌تنها منزلتی نیافته است بلکه در زمان حاضر جایگاهی چنان ناچیز دارد که حتی به معمول‌ترین شکل خود به‌عنوان سیستمی از حمل‌ونقل شهری نیز سهمی پیدا نکرده و این‌گونه است که پیاده حقوق خود را پایمال‌شده می‌داند. لذا توجه به مسئله ارتقا کیفیت معابر پیاده شهری و در پی آن توجه به مؤلفه‌های پیاده مداری و یافتن راه‌حل‌هایی جهت به رسمیت شناختن عابرین در سطح شهر و ارتقا کیفیت محیط‌های شهری به‌منظور ارتقا رضایت‌مندی

افراد از این محیط‌ها و معابر حائز اهمیت می‌باشد (احمدی، ۱۲۶:۱۳۹۰). سرزندگی، شادی و نشاط افراد از برقراری ارتباط آن‌ها با فضاهای شهری ایجاد می‌شود و هر چه این فضاها جذب‌کننده جمعیت باشند، تعاملات اجتماعی بین مردم بیشتر می‌شود و این در روحیه مردم بسیار تأثیر گزار خواهد بود. محور هاشمیه در منطقه نه شهرداری مشهد واقع گردیده و از قدمت و سابقه تاریخی و ارزشی بین شهروندان مشهد برخوردار است. ازاین‌رو پژوهش حاضر با شناسایی معیارها و شاخص‌های مؤثر بر تقویت سرزندگی فضاها و پیاده‌روها و ارزیابی وضعیت فعلی محور هاشمیه مشهد با تکیه بر معیارها و شاخص‌های تعیین‌شده، ارائه راهبردهای مؤثر بر ارتقا سرزندگی و افزایش حس شادی و نشاط با استفاده از مؤلفه‌های پیاده مداری، را دنبال می‌کند.

## مبانی نظری

شهرها و فضاهای عمومی شهری به‌مثابه موجودات زنده، نیازمند سرزندگی و نشاط هستند. خلق و ارتقای سرزندگی در یک فضای شهری، مستلزم همسو بودن ویژگی‌های فضا در پاسخگویی به نیازهای شهروندان است (حبیبی، نسترن و محمدی، ۱۳۹۵: ۱۶۱). شهرها و محیط‌های شهری را می‌توان بهترین و ارزشمندترین دستاوردهای فن شناختی، هنری، فرهنگی و اجتماعی انسان‌ها در طی قرون متمادی قلمداد کرد. از دیدگاه تیبالدز عرصه‌های عمومی مهم‌ترین بخش شهرها و محیط‌های شهری هستند. در چنین عرصه‌هایی، بیشترین تماس، ارتباط و تعامل بین انسان‌ها رخ می‌دهد (تیبالدز، ۱۳۸۷: ۱۵). فضاهای عمومی شهری با کیفیت، درصورتی‌که دارای طراحی و مدیریت خوبی باشند، نقش تعیین‌کننده‌ای در ارتقای رفاه فردی و ایجاد ارزش‌های مثبت اجتماعی، اقتصادی و محیطی در شهرها دارند (حبیبی، نسترن و محمدی، ۱۳۹۵: ۱۶۲). به نظر پاکزاد فضاهای شهری دارای سه شاخص اصلی عرصه عمومی شهر هستند؛ "عمومی بودن"، "باز بودن" و" بستر تعاملات اجتماعی"هالپرین، فضاهای باز شهری را به دو دسته تقسیم می‌کند: نخست فضاهای باز همگانی که خیابان، میدان و پارک‌ها را در برمی‌گیرد و سپس فضاهای زندگی خصوصی که دربردارنده حیاط‌های کوچک و محوطه‌های باز خصوصی است. فضای باز شهری از دیر باز تاکنون بستر تعاملات اجتماعی بوده است. امروزه علی‌رغم رواج پدیده‌های نوین ارتباطی چون مطبوعات، ماهواره و اینترنت، استفاده از فضای باز شهری برای ارتباط شهروندان با یکدیگر هنوز اهمیت خود را از دست نداده است. فضای باز شهری به مکانی اطلاق می‌شود که همه شهروندان بتوانند آزادانه از آن بهره برند و در ارتباط با یکدیگر قرار گیرند. فضاهای شهری مطلوب، فضایی است که به نیازهای انسان پاسخ‌گو باشند. نیازهای انسان در فضاهای شهر بر اساس الگوی سلسله‌مراتب نیازهای "مازلو ۵" عبارت‌اند از: راحتی، آسودگی، حضور فعال و غیرفعال در فضا و (پیچیدگی مطلوب) کشف فضا (رضوانی، ۶۲:۱۳۹۵). نقش اصلی فضاهای شهری در فراهم آوردن امکاناتی برای تسهیل روابط انسان‌ها با یکدیگر جای دارد. فضای شهری، با تسهیل جریان شهروندی از طریق حس تعلق انسان به محیط (فضای ساخته‌شده از جنبه کالبدی) و به اجتماع از طریق تسهیل کنش‌های متقابل انسان‌ها با یکدیگر حیات مدنی را به کالبد شهر انتقال خواهد نمود (همان). فضاهای شهری بخشی از فضاهای باز عمومی شهرها هستند که به‌نوعی تبلور ماهیت زندگی جمعی می‌باشند، یعنی جایی که شهروندان در آن حضور دارند. فضای شهری صحنه‌ای است که داستان زندگی جمعی در آن به تصویر کشیده می‌شود. در این فضا فرصت آن وجود دارد که برخی مرزهای اجتماعی شکسته شوند و برخوردهایی از پیش تدوین نیافته به وقوع بپیوندد و افراد در یک محیط اجتماعی جدید با هم اختلاط یابند. شرط اساسی برای اینکه یک فضای عمومی فضای شهری تلقی شده این است که در آن تعامل و تقابل اجتماعی صورت گیرد. (بحرینی، ۱۳۸۰)

**پیاده مداری**

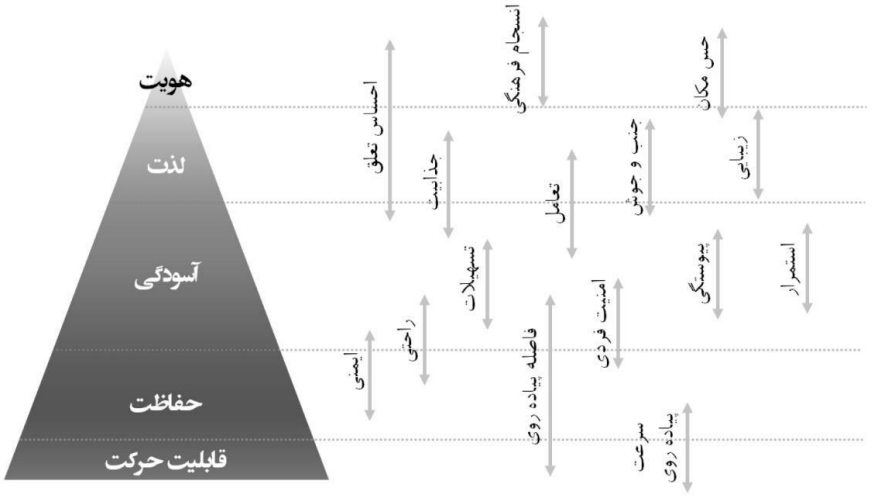
در دو دهه اخیر ادبیات مربوط به برنامه‌ریزی طراحی پیاده، بسیار متنوع و گسترده شده است؛ به‌ویژه آثار مربوط به خیابان و چگونگی احیای آن به‌عنوان یک فضای زندگی شهری، خود به‌صورت یک موضوع مستقل از دانش برنامه‌ریزی و طراحی شهری در آمده است .در حال حاضر هم شهرسازی سنتی جدید که امروزه به نام شهرسازی جدید معروف شده، بسیاری از عناصر کالبدی شهر پایدار را معرفی کرده که مهم‌ترین اجزای آن تأکید بر عابرین پیاده، ترکیب و اختلاط کاربری‌ها و تأکید بر عملکردهای اجتماعی به‌عنوان عامل وحدت‌بخش بناها و فضاهای عمومی است (بحرینی، ۲۹۲:۱۳۷۸) پیاده مداری به‌عنوان ویژگی‌های محیط انسان‌ساخت تعریف می‌شود که پیاده‌روی را ممکن و تسهیل می‌کند. بر اساس تعریف بالا، جنبه‌های متنوعی از محیط انسان‌ساخت که بر فعالیت‌های پیاده‌روی تأثیر می‌گذارد شامل فاصله فیزیکی و طراحی ساختار محیط مانند خیابان، پیاده‌روها و ساختمان‌ها هست .پیاده مداری نه‌تنها جابه‌جایی و ظرفیت سفر را شامل می‌شود که به معنی قابلیت‌های اجتماعی در محلات است که بر سلامت فیزیکی، ذهنی و معنوی جامعه اثر می‌گذارد (Moore, 2009: 101). پیاده راه‌سازی یکی از سیاست‌های محدودیت ترافیک می‌باشد که به دنبال کاهش اثرات زیان‌بار زیست‌محیطی در نتیجه خودرو محوری، افزایش ایمنی افراد پیاده، پس گرفتن فضاها برای فعالیت‌های پیاده و بدون ترافیک و اساساً بهبود محیط شهری به‌عنوان مکانی برای زندگی است (Brambilla & Longo, 1977). پیاده راه‌سازی به معنی فرآیندی است که در آن فضای خیابان از خودروها و دیگر وسایل نقلیه پس گرفته می‌شود و به دنبال آن اقدامات مناسبی همچون سنگفرش خیابان، اضافه نمودن مبلمان و جزئیات دیگر انجام می‌شود. ( Hass-khao, 1993:21-) جین جیکوبز، روزنامه‌نگار و صاحب‌نظر برجسته مسائل شهری در کتاب مرگ و حیات شهرهای بزرگ آمریکایی بر نقش فضاهای عمومی شهری در ایجاد تعاملات اجتماعی تأکید می‌نماید .به باور او آنچه از یک شهر بیشتر به ذهن می‌ماند فضاهای عمومی شهر به‌ویژه خیابان‌ها و پیاده‌روهای آن می‌باشند .جیکوبز اشاره می‌کند که افزایش نشست‌وبرخاست و امنیت پیاده‌رو تأثیر وارونه‌ای بر جدایی و تبعیض نژادی دارد (پاکزاد ۱۳۵:۱۳۸۶) نظر او بر این است، کاربرد اصلی پیاده راه‌ها در ایمنی و همانندسازی کودکان معرفی می‌شود و به‌ضرورت اختلاط کاربری‌ها، بلوک‌های کوچک، ساختمان‌های سالخورده و تمرکز در ایجاد تنوع در شهر اشاره دارد (Jacobs,1961) بنابراین، پیاده‌روها باید سرزنده باشند برای آن‌که بتوانند ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند (Jacobs, 1993: 32) همچنین، از نظر او برای سرزنده نگه‌داشتن خیابان باید اندازه خاصی عابر، در پیاده‌روهای آن حضورداشته باشد و البته تراکم بالا را به‌تنهایی برای سرزندگی کافی نمی‌داند. یان گل، معمار و شهرساز دانمارکی است که محور اصلی پژوهش‌های خود را بر روی تعامل مسائل جامعه‌شناسی و روانشناسی با فضاهای همگانی شهری متمرکز نموده و از دهه ۱۹۷۰ در حدود سه دهه بیش از چندین کتاب دراین‌ارتباط تألیف نموده است .به باور او جذابیت یک شهر را می‌توان با توجه به انبوه مردمی که در فضاهای همگانی آن گرد می‌آیند و وقت خودشان را در آنجا می‌گذرانند، شناسایی کرد (پاکزاد،۴۳۷:۱۳۸۶). در پیاده راه‌ها تسهیلات خاصی برای عابر پیاده در نظر گرفته می‌شود و در طراحی آن، محیطی مطبوع از نظر دیداری مدنظر قرار می‌گیرد (Rabertson,1993:363). اگرچه گل مخالف جداسازی کامل آمدوشد سواره و پیاده است اما شهر با آمدوشد آرام را همچون شهر زنده‌ای معرفی می‌کند که در آن، شمار افرادی بیشتر از فضاهای همگانی استفاده می‌کنند و بودن در فضا، زمان بیشتری را به خود اختصاص می‌دهد؛ ازاین‌رو احتمال حضور افراد نیز در فضاهای میان ساختمان‌ها در هر برش زمانی افزایش می‌یابد (Gehl, 1987: 79) وی در کتاب زندگی در میان ساختمان‌ها، انواع فعالیت‌های انسان در فضاهای همگانی را به سه گروه عمده تقسیم‌بندی نموده است :فعالیت‌های ضروری -کارکردی، فعالیت‌های گزینشی -تفریحی و فعالیت‌های اجتماعی (کاشانی جو، ۱۳۸۹: ۹۹).

**جدول ۱.** مفهوم پیاده و پیاده مداری از دیدگاه صاحب‌نظران مختلف

| نظریه‌پرداز | سال | عنوان نظریه | مفاهیم کلیدی |
|---|---|---|---|
| مایکل‌ای آرث | ۱۹۹۹ | نوپیاده گرایی | تمرکز بر کاهش یا حذف اتومبیل در فضاهای شهری |
| هیلییر | ۱۹۹۶ | تحلیل چیدمان فضا | ارتباط میان حرکت عمدتاً پیاده و وضعیت فضاهای شهری |
| ادموند بیکن | ۱۹۶۸ | طراحی شهرها | نظام‌های حرکتی عامل پیونده دهنده کل شهر، حرکت پیوسته و عامل تجربه فضا |
| لارنس‌هالپرین | ۱۹۶۸ | نیویورک؛ مطالعه‌ای بر کیفیت، شخصیت ویژه و معنای فضای باز در طراحی شهری | اولویت حرکت پیاده در فضای شهری، افزایش کیفیت پیاده‌روی |
| اشپرای رگن | ۱۹۶۰ | معماری شهرها و شهرک‌ها | پیاده‌روی ایجادکننده بیشترین سطح تماس با یک مکان شهری |
| تونی گارنیه | ۱۹۱۷ | شهر صنعتی | حفاظت آب و هوایی پیاده‌ها، عبور پیاده‌ها از درون فضاهای سبز |
| کلر کوپر مارکوس | ۱۹۹۰ | مکان‌های مردمی | ارزیابی محیط سکونی و معرفی فضاهای شهری هفتگانه |
| اولدنبرگ | ۱۹۸۹ | مکان خوب؛ کافه‌ها؛ کافی‌شاپ‌ها و دیگر پاتوق در قلب یک اجتماع | تأکید بر عرصه‌های عمومی شهر به‌عنوان مکان سوم (خانه و محل کار؛ مکان اول و دوم) |
| یان گل | ۱۹۸۷ | زندگی در میان ساختمان‌ها | سه گروه فعالیت در فضای شهری؛ ضروری، انتخابی، اجتماعی |
| ویلیام وایت | ۱۹۸۰ | زندگی اجتماعی فضاهای شهری کوچک | تأکید بر نقش اجتماعی فضاهای شهری |
| جین جیکوبز | ۱۹۶۱ | مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی | پیاده‌روها عامل ایجاد امنیت و تقویت تعاملات اجتماعی |
| حنا آرنت | ۱۹۵۸ | شرایط انسانی | قلمرو عمومی عامل اصلی برون‌نگری و زندگی سیاسی و عمومی |
| پاول زوکر | ۱۹۵۹ | شهر و میدان | میدان عامل تبدیل جامعه به اجتماع نه صرفاً محل تجمعی از افراد |

**منبع:** کاشانی جو، ۱۳۸۹

پیاده مداری به‌عنوان محیط ساخته‌شده‌ای که پیاده‌روی را با تأمین راحتی و امنیت پیاده، ارتباط افراد با مقاصد مختلف با سطح قابل قبولی از زمان و راحتی حمایت و تشویق کند و علایق بصری را در امتداد شبکه ارائه دهد، توسعه به‌نحوی‌که محیط ساخته‌شده برای ارائه زندگی، خرید، بازدید، لذت بردن و وقت‌گذرانی در یک ناحیه مناسب باشد (Ballas, 2013: 21)




**شکل ۱.** سلسله‌مراتب نیازهای عابر پیاده

عابرین پیاده افرادی هستند که در فضای عمومی راه می‌روند، می‌نشینند و می‌ایستند یا از یک ویلچر استفاده می‌کنند و می‌توانند اقشار گوناگون از کودکان و نوجوانان تا افراد بالغ، سالخوردگان، معلولین، کارگران، ساکنان، خریداران و نگهبانان را در برمی‌گیرند (مرصوصی و عظیمی،۱۳۹۶: ۱۰۱). عابر پیاده در واقع مهم‌ترین رکن ترافیک شهری بعد از وسیله نقلیه می‌باشد .تمامی افرادی که هرروز برای انجام کار از منزل خارج و به مقاصد کار، تحصیل، تفریح و ... حرکت می‌کنند بخشی از مسیر را ناخواسته پیاده می‌نمایند و حتی افرادی برحسب دستور پزشک موظف به انجام پیاده‌روی منظم می‌شوند و هم‌چنین تمامی افراد استفاده‌کننده از وسیله نقلیه نیز از محل پارک خودرو یا ایستگاه حمل‌ونقل عمومی مسافت باقی‌مانده تا محل کار را نیز پیاده طی می‌کنند تماماً در زمره عابرین پیاده قرار می‌گیرند .عابرین پیاده برای زود رسیدن به مقصد سعی می‌نمایند از کوتاه‌ترین و کم‌خطرترین راه‌ها استفاده نمایند که ممکن است به جهت ازدحام به پرخطرترین مسیرها تبدیل‌شده و هم‌چنین عابرین پیاده برای رسیدن به مقصد ممکن است از عرض خیابان نیز عبور نمایند که متناسب با تعداد عابرین و سرعت حرکت آن‌ها و تعداد خطوط سواره‌رو و حجم و سرعت وسایل نقلیه عمومی، شلوغی تشدید می‌گرددد (همان، ۱۰۳). در مسیرهای عابر پیاده طولی نیز، در مواقعی که عرض پیاده‌رو متناسب با تعداد تردد عابری نباشد تجاوز عابر پیاده به مسیر سواره و در نتیجه کندی حرکت و تشدید ترافیک را به دنبال خواهد داشت .برای نظم‌بخشی به چگونگی عبور عابرین در معابر داخل شهری و کاهش تأخیرهای زمانی ناشی از عبور و مرور در این افراد و جلوگیری از بروز حوادث ترافیکی و تکرار سیکل تشدید ترافیک و تداخل مسیرهای عابرین پیاده و وسایل نقلیه لازم است عبور عابرین پیاده در معابر شهری ساماندهی گردیده یا بحث عبور عابر پیاده در ساماندهی حمل‌ونقل مطرح و پیرامون آن بحث گردد .در این راستا شاخص‌های مهم مرتبط با عابر پیاده در سامان‌دهی حمل‌ونقل مورد ارزیابی و تجزیه‌وتحلیل قرار می‌گیرد (لطیفی و سجادزاده،۱۳۹۳: ۲۶). پیاده‌روی بخشی از انجام تمام سفرهای روزانه شهروندان است .طبق آمار ارائه‌شده در شهرهای بزرگ ایران ۵۰ %و در شهرهای کوچک و متوسط 75% سفرها، پیاده انجام می‌شود .لذا عابرین پیاده می‌بایستی به‌عنوان عنصر اصلی سیستم حمل‌ونقل درون‌شهری در طراحی خا مدنظر قرار گیرند .پیاده راه‌ها، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آن‌ها تسلط با عابر پیاده بوده و تنها از وسایل نقلیه موتوری به‌عنوان سرویس‌دهی به زندگی جاری در معبر استفاده می‌شود .در زمینه اقتصادی، پیاده راه‌سازی، کسب‌وکار تجار محلی، سرزندگی ساکنین محلی را با جذب مردم از سایر نقاط شهر به پیاده راه بهبود می‌بخشد .پیاده‌روی بیشترین نزدیکی را به محیط وارد و اجازه می‌دهد فرآیند تفسیر و به خاطر آوردن منسجم‌تر باشد .عابرین پیاده می‌بایستی به‌عنوان عنصر اصلی سیستم حمل‌ونقل درون‌شهری در طراحی‌ها مدنظر قرار گیرند .به همین دلیل پیاده راه‌ها، راه‌حل عملی و علمی برای بسیاری از مشکلات حاد شهر هستند که می‌توانند با مسائلی چون تخریب موقعیت‌های اقتصادی و فیزیکی، افت کیفیت زندگی، آلودگی، ترک و کوچ طبقه متوسط از مرکز شهر مبارزه کنند. پیاده راه با دور نمودن افراد شهر از هیاهو و آلودگی‌های موجود در معابر پرتردد سواره، فضایی با تعاملات اجتماعی مناسب میان افراد جامعه می‌آفریند و ازاین‌رو تعاریف مناسبی از حضور در شهر و درک هویت فضا را در پی خواهد داشت .ارتقاء کیفیت حرکت پیاده و اولویت دادن به آن در مقابل حرکت سواره منجر به بهبود سیمای بصری، افزایش تصاویر ذهنی ماندگار و خوانا از شهر خواهد شد .از سویی دیگر با افزایش توان حرکتی عابر پیاده در مراکز شهر، می‌توان به رونق اقتصادی و ادراکی فضاهای مراکز شهر کمک نمود (صالحی ۳۱:۱۳۸۶). جنبش پیاده گستری می‌تواند با ارتقا کمیت و کیفیت کالبدی فضایی بافت قدیم، به افزایش غنای فضاهای شهری در این بافت‌ها کمک کند چه اینکه وجود درصد بالای سفرهای پیاده در شهرها لزوم برداشتن نگاهی علمی‌تر را به مقوله پیاده راه، پررنگ‌تر می‌سازد .چنین فضاهایی بستر فعالیتی و تعاملی برای رفتارهای شهری هستند. به‌طورکلی حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابجایی انسان در محیط است و پیاده‌روی هنوز

مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است .پیاده راه‌ها، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آن‌ها تسلط کامل با عابر پیاده بوده و از وسایل نقلیه موتوری تنها به‌منظور سرویس‌دهی به زندگی جاری در معبر استفاده می‌شود .پیاده راه‌ها خیابان‌های محصوری هستند که ترافیک سواره در آن‌ها حذف‌شده است .هرچند وسایل نقلیه اضطراری به آن دسترسی دارند و کامیون‌های سرویس و حمل بار در ساعات مشخص مجاز به تردد می‌باشند .مراکز مختص عابرین پیاده می‌توانند دوام زندگی و جنب‌وجوش در نتیجه پایداری مراکز شهری را تضمین کنند .در فضای پیاده برخلاف فضاهای حرکت سواره، حواس غیر بصری نیز در ادراک محیط نقش فعال دارند .وجود انواع صداها، بوها، امکان لمس سطوح و حجم‌ها، امکان چشیدن طعم خوردنی‌ها و نوشیدنی‌ها موجب ادراک چند حسی و تأثیرات روانی و عاطفی متنوع در فضاهای پیاده راه می‌شوند .همین تنوع و پیچیدگی به جذابیت و نیروی فضای پیاده راه می‌افزاید. پیاده راه‌ها باعث بالا رفتن دادوستد مغازه‌ها در خیابان تجاری می‌شود و به‌صورت استثنایی نوع کسب را افزایش می‌دهد. به همین جهت در بسیاری از شهرهای دنیا به‌خصوص آمریکا انگیزه ایجاد پیاده راه‌ها، جلب سرمایه‌گذاری، افزایش اشتغال و رونق اقتصادی بوده است. بیشترین بحثی که در مورد احداث پیاده راه می‌شود، افزایش ترافیک خیابان‌های مجاور پیاده راه است .هرچند تجربه و مطالعات انجام‌شده نشان می‌دهد که تعادل وسایل نقلیه موتوری در هر ناحیه بستگی به فضای موجود دارد .یعنی اگر فضا کمتر خواهد شد، اما به‌هرحال امکان‌سنجی نواحی پیاده راه می‌بایست با بررسی الگوهای ترافیکی منطقه اطراف انجام گیرد و می‌بایست پارکینگ‌های موردنیاز اطراف آن حتماً تأمین شوند .ضمناً با توجه به این‌که با تبدیل یک محور به پیاده راه معمولاً بخش عمده‌ای از بار ترافیک آن به خیابان‌های اطراف منتقل می‌شود، بررسی تقاطع‌های سواره اطراف پیاده راه می‌بایست موردتوجه قرار گیرند. (پاکزاد ۱۵۲:۱۳۸۶) به‌طورکلی هدف نواحی پیاده راه از میان بردن اتومبیل نیست بلکه جدایی حرکت پیاده و سواره برای آسایش بیشتر شهروندان است .اما باید توجه داشت که وجود راه‌بندان در خیابان‌های سواره سرویس‌دهنده به پیاده از مقبولیت پیاده راه می‌کاهد و می‌بایست به ساماندهی وضع حمل‌ونقل در اطراف پیاده راه توجه خاص مبذول شود .بهبود وضع حمل‌ونقل عمومی برای نواحی پیاده ضروری است تا سریع‌ترین و آسان‌ترین نوع دسترسی به این مراکز وجود داشته باشد و استفاده از خودروی شخصی تشویق شود (پاکزاد ۱۶۷:۱۳۸۶).

یان گل، فعالیت‌های مردم در فضاهای عمومی را که هر یک خصوصیات ویژه‌ای را در محیط فیزیکی می‌طلبد در سه گروه زیر جای‌داده است:

❖ فعالیت‌های ضروری :در واقع همان فعالیت‌های اجباری و روزمره مردم، نظیر رفتن به مدرسه یا کار و خرید و... هست که بیشتر به‌صورت پیاده صورت گرفته و ازآنجاکه تحت شرایط انجام می‌گیرد کمترین تأثیر را از محیط مادی و فضای عمومی می‌پذیرد.

❖ فعالیت‌های انتخابی :اگر شرایط محیط بیرونی مطلوب بوده و زمان و مکان مساعدت کند .در صورت تمایل فرد، آن فعالیت صورت می‌گیرد، مانند پیاده‌روی برای تفریح، لذت بردن از محیط و . ... اگر کیفیت محیط بیرونی مناسب نباشد، مردم فقط به فعالیت‌های ضروری می‌پردازند اما در حالت عکس چه‌بسا که پیاده‌روی را به عبور سریع با اتومبیل ترجیح دهند

❖ فعالیت‌های اجتماعی :غالباً به‌صورت خود به خودی روی می‌دهند و به حضور مردم در فضای عمومی نیازمند است، مانند بازی کودکان، تماس‌های انفعالی مردم یا ملاقات آن‌ها با یکدیگر و ... که در صورت بهبود بخشیدن به کیفیت محیط، امکان دیدار مردم و حضور به‌صورت پیاده در این‌گونه فعالیت‌ها نیز افزایش می‌یابد (معینی ۲۶:۱۳۹۱).

**مؤلفه‌های کیفیت پیاده راه**

جستجو در میان نظریات ارائه‌شده از سوی متخصصین و نهادها در باب کیفیت طیف متنوعی از معیارها را در اختیار قرار می‌دهد. بااین‌وجود مهم‌ترین مواردی را که نزدیکی مفهومی بیشتری به موضوع پیاده راه دارند را می‌توان در جدول ذیل خلاصه کرد.

**جدول ۲.** مؤلفه‌های کیفیت، ارائه‌شده از دید نظریه‌پردازان و نهادها

| نظریه‌پردازان | کتاب، مقاله، گزارش | مؤلفه‌های کیفیت مطرح‌شده |
|---|---|---|
| جین جیکوبز | کتاب" مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی" | توجه به فعالیت‌ها، اختلاط کاربری‌ها، نفوذپذیری و قابلیت دسترسی، اختلاط اجتماعی و انعطاف‌پذیری |
| کوین لینچ | "کتاب تئوری شکل خوب شهر" | سرزندگی، معنی ( حس)، سازگاری، دسترسی، کنترل و نظارت، کارایی، عدالت |
| ویولیچ | "مقاله خوانایی شهری و طراحی مکان‌های شهری کوچک | خوانایی محیط، آزادی انتخاب، ایجاد انگیزش به‌وسیله کاربرد فرم‌های متباین، امکان زندگی اجتماعی، توجه به پیوندهای بومی و منطقه‌ای، به گوش رسیدن آوای گذشته |
| مایکل ساوت ورث | مقاله" تئوری و عمل طراحی شهری معاصر"، | ساختار و خوانایی، فرم، آسایش و راحتی، دسترسی، بهداشت و ایمنی، حفاظت تاریخی، سرزندگی، حفاظت محیط طبیعی، تنوع، سازگاری، گشودگی، مراودات اجتماعی، برابری و مساوات، نگهداری، انطباق‌پذیری، معنی، نظارت و اختیار، حس مکان، هویت، دیدها و مناظر، مقیاس انسانی |
| یان بنتلی و همکاران | کتاب" محیط‌های پاسخده "و مقاله اصلاحی | نفوذپذیری، تنوع، خوانایی، انعطاف‌پذیری، سازگاری بصری، غنا، قابلیت شخصی‌سازی، کارایی از نظر مصرف انرژی، پاکیزگی، حفاظت و نگهداری از اکوسیستم‌ها |
| نلسن | "چشم‌اندازهایی برای رؤیای آمریکایی نوین"، | رعایت مقیاس انسانی، مسئولیت‌پذیری مبتنی بر بوم‌شناسی، ترویج پیاده گرایی، پیش‌بینی فضاهای باز، پیش‌بینی هسته‌ها در طرح، توجه به منظر خیابان، تنوع، اختلاط کاربری‌ها، تعمیر و نگهداری دائمی محیط شهری |
| جان پانتر و متیو کرمونا | کتاب" ابعاد طراحانه برنامه‌ریزی شهری"، | کیفیت پایداری زیست‌محیطی، کیفیت منظر شهری، کیفیت دیده‌ها، کیفیت فرم شهر، کیفیت فرم ساختمان‌ها، کیفیت عرصه همگانی |
| نیروی مسائل شهری | کتاب" به‌سوی یک رنسانس شهری"، ۱۹۹۹ | توجه به خصوصیات سایت، طرح و نقشه مناسب، نور و صدا، محوطه آرایی، فضاهای باز، پیشگیری از بزهکاری، امنیت، اختلاط شکل‌های مختلف مالکیت و گونه‌های ساختمانی، پایداری، عرصه همگانی و رعایت سلسله‌مراتب آن، دسترسی و نفوذپذیری |
| دفتر معاونت نخست‌وزیر انگلیس OPDM | کتاب" به کمک طراحی"، | نظافت و پاکیزگی، دسترسی، جذابیت، راحتی، جامعیت، سرزندگی و پویایی، عملکرد، تمایز و تشخیص، ایمنی و امنیت، نیرومندی قابلیت انعطاف |
| کرمونا | کتاب" مکان‌های عمومی -فضاهای شهری"، | دسترسی، سخت و نرم فضا، فضای همگانی، ایمنی و امنیت، منظر شهری، اختلاط و تراکم، همه‌شمول بودن |

**منبع:** ,Jacobs :۱۹۶۱ ؛ لینچ، ۱۳۷۴

علاوه بر نظریاتی که در زمینه کیفیت‌های محیط شهری خوب در سایر کشورها مطرح شد، در ایران نیز عده‌ای از متخصصین در نوشتارهای خود به ارائه کیفیت‌هایی برای محیط شهری خوب پرداخته‌اند .مواردی را که به‌صورت ویژه در ارتباط با پیاده راه‌ها به‌عنوان فضای شهری مطرح‌شده در جدول ذیل می‌توان مشاهده کرد.

**جدول ۳.** مؤلفه‌های کیفیت پیاده راه‌ها

| نظریه‌پردازان | کتاب، مقاله، گزارش | مؤلفه‌های کیفیت مطرح‌شده | |
|---|---|---|---|
| جهانشاه پاکزاد | کتاب" راهنمای طراحی فضاهای شهری" | سرزندگی | تنوع در طول مسیر و نفوذپذیری |
| | | انعطاف | انعطاف در کالبد و عملکرد |
| | | ایمنی | ایمنی پیاده در مقابل سواره و امنیت پیاده در محیط |
| سید محمد معینی | مقاله" افزایش قابلیت پیاده مداری، گامی‌به‌سوی شهری انسانی‌تر" | امنیت، دلپذیری، جذابیت، مطبوعیت، انتخاب نوع سفر، انتخاب نوع حمل‌ونقل، دسترسی، جابه‌جایی، سلامت عمومی، پیوستگی، ارتباط بین کاربری، دسترسی به ایستگاه‌های عبور و مرور، رفتار عابر پیاده بر اساس معیارهای فرهنگی اجتماعی | |
| محسن حبیبی | مقاله مسیر پیاده گردشگری، | تمایز و تشخیص، افزایش خوانایی با کاربرد نشانه‌های شهری، تنوع کالبدی و کاربری‌ها، ایمنی و امنیت، انعطاف‌پذیری و حق انتخاب، توجه به اصول زیبایی‌شناسی شهری، ارائه ضوابط برای کنترل و هدایت وضع موجود و تغییرات احتمالی، نظارت دائمی بر اجرای ضوابط، تأکید بر نقاط آغازین و پایانی مسیر، استفاده از عناصر طبیعی، تأکید بر بناها و عناصر کالبدی باارزش تاریخی، تأکید بر پیوستگی مسیر و پرداخت تقاطع‌ها، ایجاد سلسله‌مراتب کالبدی-فضایی، توجه به دید و منظر با توجه به قابلیت دید و تشخیص انسان، رعایت حرائم و حفظ قلمروها از طریق فضای عمومی، نیمه عمومی و نیمه‌خصوصی، ایستایی و پویایی فضا | |

**منبع:** پاکزاد، ۱۳۸۴

**مفهوم سرزندگی**

سقراط در قرن پنجم پیش از میلاد گفته است که هدف اصلی ایجاد شهر تأمین نشاط و خوشبختی شهروندان است این گفته سقراط رابطه دیرین و مستحکم میان دو مفهوم «شهر» و «نشاط و سرزندگی» را به‌خوبی نشان می‌دهد بر مبنای چنین دیدگاهی اساساً شهر دستگاه، وسیله یا مرکبی برای نیل به شادی و نشاط و سرزندگی تلقی می‌شود (گلکار، ۱۳۸۶). در فرهنگ فارسی عمید، واژه نشاط به معنای شادمانی کردن، سبکی، چالاکی، خوشی و خوشحالی آمده است. در همان منبع برای واژه سرزندگی نیز معادل‌های مشابهی ارائه‌شده است (عمید، ۱۳۶۳). در زبان آذری واژه «دیری باش» همان معنای سرزنده را دارد و اغلب در مورد کسانی به کار می‌رود که پا به سن گذاشته ولی حال و هوایی جوان داشته و به‌طورکلی سرحال‌اند. سرزندگی در حقیقت تمایل شهروندان به حضور فعال و پویا در محیط‌های شهری گفته می‌شود که باعث پررونق و شلوغ‌تر شدن فضاهای شهری و افزایش حضور شهروندان در فضاهای عمومی شهر می‌شود. یان گل در کتاب فضای عمومی و زندگی جمعی ویژگی‌های اصلی یک شهر سرزنده را تنوعی از کاربری‌های روزانه و شبانه، موسسه‌های آموزش برای تضمین حیات و سرزندگی، مکان‌ها و خیابان‌های امن و فروشگاه‌هایی با ویترین‌های با شکوه عنوان می‌کند (گل، ۵:۱۳۸۹). سرزندگی در مفهوم کلی خود 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 حیات و زندگی فرد در میان جمع بودن است و آنچه به فضا می‌بخشد مردم و حضور فعال و پرشور و نشاط آن‌ها در فضاست (پاکزاد ۱۳۹۸۲). در جدول زیر تعاریف ارائه‌شده درباره سرزندگی آمده است:

**جدول ۴.** مفاهیم ارائه‌شده برای سرزندگی در شهر

| | |
|---|---|
| لاندری | لاندری سرزندگی را قدرت خام و انرژی شهری می‌داند که باعث تمرکز می‌شود و شهر را به سمت هدفی برای زنده ماندن و خلاقیت هدایت می‌کند که محرکی برای سرزندگی است و در آن خلاقیت تمرکز دارد. لاندری شهری را سرزنده می‌داند که دارای معیارهای ایمنی و امنیت، تراکم، تنوع، دسترسی، رقابت، ظرفیت سازمانی، ارتباطات، خلاقیت، هویت و تمایز باشد. |
| لاو | بخشی از تمایل که به رضایت از زندگی در محل خاصی مربوط می‌شود. همچنین، سرزندگی به‌سلامت جامعه محلی توجه دارد. |

| | |
|---|---|
| گلکار | سرزندگی شامل کیفیت‌هایی نظیر کیفیت اقتصادی، حرکت پیاده‌ها، حس شهریت در مراکز شهری، فعالیت‌های رؤیت پذیر، تجمع فعالیت‌های خرده‌فروشی و جز آن است. |
| لینچ | لینچ سرزندگی را یکی از ابعاد عملکرد طراحی شهری می‌داند و درجه‌ای را توصیف می‌کند که فعالیت‌های مکان، نیازهای زیستی و قابلیت‌های انسان را شکل می‌دهد. سرزندگی به درجه‌ای می‌پردازد که فضای شهری فضای اجتماعی موفقی باشد. |
| جیکوبز | جیکوبز مدعی است شهرهای سالم و با نشاط شهرهایی ارگانیک، خودجوش و خوش‌اقبال است بر پایه تنوع اقتصادی و انسانی، معماری، جمعیت‌های متراکم و اختلاط کاربری‌ها می‌بالد. او پویایی و احساس زنده‌بودن شهر را در گرو مراکز شهری پیچیده، متراکم و پرازدحام می‌داند. |
| مونتگومری | مونت گومری سرزندگی را با توجه به تعداد افرادی معنا می‌کند که در ساعات مختلف شبانه‌روز در خیابان حضور دارند، فعالیت‌های جاذب خیابان که باعث به وجود آمدن زندگی فعال در خیابان می‌شود و محیط را سرزنده و با نشاط و پرجنب‌وجوش می‌کند. |
| پاکزاد | پاکزاد از دو نوع سرزندگی فوق‌الذکر تحت عناوین تنوع و دل‌بازی یاد می‌کند. بر این اساس:<br>۱- تنوع در کارکرد، فعالیت‌ها، زمان‌های استفاده از فضا و گروه‌های مخاطب از نوع سرزندگی اجتماعی – عملکردی<br>۲- دل‌بازی به معنای افزایش سهم آسمان در میدان دید و حضور عناصر طبیعی، مانند آب، درخت و پوشش گیاهی و نور روز و روشنایی معدل سرزندگی بیولوژیکی محسوب می‌شوند.<br>ایجاد تنوع در کاربری‌های هم‌جوار خیابان شهری به‌نحوی‌که در ساعات متفاوتی ارائه خدمات کند در جهت سرزنده نمودن گام اساسی به شمار می‌رود. هر سکانس در خیابان شهری می‌تواند مبین حال و هوای خاصی باشد و پذیرای نوع خاصی از فعالیت‌ها و رفتارها شود. نهایتاً به‌کارگیری تسهیلات اجتماعی و رفاهی مختلف و همچنین کاربری‌های متفاوت و جاذب برای گروه‌های مختلف اجتماعی، طول عمر زندگی جمعی روزانه خیابان را زیادتر نموده و علاوه بر سرزندگی ناشی از اختلاط گروه‌های مختلف، منجر به ایجاد امنیت و نهایتاً سرزندگی ناشی از احساس امنیت نیز می‌شود. |
| گل | یان گل معمار و شهرسازی دانمارکی و نویسنده کتاب «زندگی در میان ساختمان‌ها» و «شهرهای زنده (lively) جذاب و ایمن». او برخلاف نوگرایان موضوعات مطرح در طراحی را بدین‌صورت اولویت‌بندی می‌کند.<br>space building Life<br>هرچه قدر به‌ظاهر فیزیکی ساختمان‌ها بها می‌دهیم کمتر بارقه‌هایی از فعالیت در آن‌ها می‌بینیم؛ در چنین شرایطی جای شگفتی نیست که فضای میان ساختمان‌های ما چنین مرده و متروک مانده‌اند. او فعالیت‌های انسان در فضاهای همگانی را به سه دسته تقسیم می‌کند: فعالیت‌های ضروری- کارکردی، فعالیت‌های گزینشی تفریحی و فعالیت‌های اجتماعی نظریه او در این مورد با نظریه «کار» در کتاب «فضای عمومی» بسیار نزدیک است. گل سه عامل تقویت نظارت اجتماعی، کاستن از سرعت حرکت سواره و توجه به شرایط اقلیمی در هر محل خاص را به‌عنوان پیش‌شرط، به‌منظور افزایش احتمال حضور افراد در فضا توصیه می‌کند. راهکارهایی که می‌تواند امکان بالقوه تماس افراد و استفاده از فضا را تا سطح بالفعل بالا ببرد، از نظر گل، عبارت‌اند از، برداشتن دیوار و دیگر سازه‌های جداکننده، کاستن فصله، کاهش تعداد طبقات و اختلاف ارتفاع‌ها، جهت‌گیری رویاروی کانون‌های فعالیتی. |

**عوامل مؤثر بر سرزندگی**

خیابان شهری به‌عنوان مهم‌ترین مکان زندگی جمعی شهروندان بیش از هر چیزی می‌بایستی سرزنده باشد. این خیابان‌ها در هیچ ساعتی از شبانه‌روز نمی‌بایست از حضور سرزنده و فعال گروه‌های مختلف شهروندان تهی گردد.، از طرف دیگر خیابان‌های شهری می‌بایستی هم پذیرای فعالیت‌های جمعی باشند و هم بستری برای وقوع فعالیت‌های فردی. گردش کردن، پرسه زدن و به‌نوعی احساسی از فراغت در میان جمع، از جمله فعالیت‌هایی است که هر شهروندی همواره به آن احتیاج دارد. طبق بررسی‌های ویلیام وایت اکثراً مردم برای آغاز آشنایی، بیش از میدان به خیابان‌های شلوغی که خوردنی و نوشیدنی در آن زیاد است، مراجعه می‌کنند. لذا می‌بایستی به کافه‌ها و رستوران‌ها اجازه قرار دادن مبلمان از جمله میز و صندلی و سایبان در عرصه مسیر داده شود به‌شرط آنکه موجب انباشتگی تجهیزات و دشواری حرکت پیاده نگردند. (Amphoux,1998)

این مسئله می‌تواند در طرح همه اجزاء خیابان شهری در نظر گرفته شود. نهایتاً توجه به این نکته ضروری است که

همه تنوعات فوق در طول خیابان می‌بایستی از توزیعی متعادل برخوردار باشند تا موجب رویدادهای متنوع و درعین‌حال پیوسته در طول خیابان شوند. به‌واقع همه تنوعات مذکور، بهانه‌هایی برای حضور مکرر در خیابان شهری‌اند و باعث می‌شوند که شهروندان به دلایل متفاوت به خیابان شهری مراجعه کنند. این قضیه باعث می‌شود که خیابان شهری تبدیل به یک مقصد شود و نه یک دالان عبوری مقصد همواره استعدادهای زیادی برای قرار ملاقات، وعده‌گاه، باخبر شدن از وقایع اجتماعی و نهایتاً بستری برای تعاملات اجتماعی دارد. همچنین عرصه پیاده‌رو خیابان شهری می‌بایستی قابلیت بروز انواع فعالیت‌های شهری را داشته باشد. جوهر و انگیزه اولیه برای بسیاری از این فعالیت‌ها ایجاد امکان در مقابل کاربری‌های حاشیه است به‌نحوی‌که سرریز کالا و یا جمعیت بتواند در آن رخ دهد. ایجاد تنوع در خیابان شهری متوجه مسائل مختلف کالبدی نیز می‌شود. هر سکانس خیابان شهری بیش از آنکه مبین عرصه‌های با کیفیات کالبدی مشترک باشد، متوجه گستره‌هایی دارای حال و هوای یکسان و رویدادهای هماهنگ است. ازاین‌رو می‌بایستی سکانس‌های کالبدی خیابان‌های شهری را با سکانس‌های رویدادی خیابان هماهنگ نمود. اساساً هیچ فضای کالبدی‌ای از نظر مردم درست به نظر نمی‌رسد مگر آنکه با فضای جامعه (که با فعالیت‌ها و گروه‌های انسانی تعریف می‌شود) قابل انطباق باشد (Amphoux,1998).

**جدول ۵.** مؤلفه‌های موردنظر در طراحی خیابان‌های شهری

| شاخص‌ها | اصول زیبایی‌شناختی | اجتماعی و فرهنگی | زیست‌محیطی | خدماتی و رفاهی |
|---|---|---|---|---|
| مؤلفه‌ها | نورپردازی | مردم محوری | پوشش گیاهی | مبلمان |
| | سرزندگی | ایمنی و امنیت | آسایش اقلیمی | قابلیت دسترسی |
| | ادراک | هویت و حق تعلق | مصالح سازگاربامحیط‌زیست | نظافت |
| | تناسب | نمادها ایرانی – اسلامی | هدایت و دفع مناسب رواناب‌ها | راحتی و آسایش |

**منبع:** پاکزاد (۵۴:۱۳۸۳)

**جدول ۶.** عناصر مؤثر در ایجاد سرزندگی فضاهای شهری

| عناصر | تعریف |
|---|---|
| معنا | انطباق محیط با توانایی‌های احساسی و ذهنی و ساختار فرهنگی |
| حس تعلق | پیوند بین انسان‌ها و محیط است به‌طوری‌که محیط را خودی بداند و با اطمینان با آن ارتباط برقرار کند. |
| سازگاری | تناسب فرم, ابعاد, جنس و حالت و دیگر خصوصیات فضا با عملکردها و رفتارهای در زمان‌های مختلف که در آن اتفاق می‌افتد. |
| ایمنی و امنیت | ۱) کنترل و نظارت در فضا ۲) تفکیک فعالیت‌ها ۳) تعریف سلسله‌مراتبی قلمروها ۴) انعطاف‌پذیری فضاها |
| شفافیت | به‌منظور معنا بخشی به آن و خلق کیفیتی که بروز سرزندگی اجتماعی را سبب گردد. |
| قلمرو پذیری | نوعی حس مالکیت یا تعلق نسبت به یک محدوده فضایی است که ممکن است کنترل و یا حق استفاده از آن را به دنبال داشته باشد و فضای تحت تأثیر این حس قلمرو معنی می‌شود. |
| خاطره‌انگیزی | ۱–نقش انگیزی خیابان شهری (وجود عملکردها, مفاهیم و ویژگی‌های کالبدی)<br>۲–برانگیخته شدن احساسات مثبت شهروندان و ایجاد محیطی مأنوس از طریق ایجاد مکان دخل و تصرف در فضا و همچنین افزایش مشارکت مردم در نگهداری از فضا |
| نفوذپذیری | قابلیت دسترسی به مکان به لحاظ بصری و کالبدی |
| گوناگونی | تنوع و امکان انتخاب به کاربران می‌بخشد که شامل چهار سطح گوناگونی فرم‌ها, کاربران, کاربری و معانی می‌باشد. |
| انعطاف‌پذیری | قابلیت تغییر و تطابق مکان با نیاز کاربران |
| غنای حسی | پاسخگویی مکان به حواس مختلف بینایی شنوایی لامسه بویایی و حرکتی |

### مفهوم شادی در شهر

یکی از کارکردهای اصلی فضاهای شهری بالا بردن حس نشاط و طراوت اجتماعی در بین شهروندان است. کیفیت

شهر و فضاهای شهری عاملی مؤثر بر شادی بوده و میزان شادی در فضاهای شهری نیز می‌تواند نمودی از کیفیت فضا باشد (سماواتی و رنجبر، ۱۳۹۷: ۱).

در ابتدا باید کلماتی مانند شادی، نشاط و طراوت را معنی کنیم. شادی در لغت به معنی خشنود، خوش، خرم زیستن و زنده‌دلی است. این معنی عام شادی است. اما این کلمه در علم روانشناسی چنین معنی می‌شود: شادی یکی از جنبه‌های هیجان و انگیزش است که با سرور و خوش‌حالی هم‌معنی است. هیجان و انگیزش در جامعه‌شناسی و طبقات اجتماعی مورد مطالعه قرار می‌گیرد. لذا شادی ترکیبی از عاطفه مثبت بالا و عاطفه منفی پائین است. از طرفی شادی یک هیجان و انبساط زودگذر است که با خنده و حرکت همراه است. در ادامه به تعریف کلمه نشاط می‌پردازیم. نشاط مترادف با انبساط، خرمی، شادمانی، خرسندی و جنبش است. همچنین معنی کلمه طراوت که ریشه‌ای عربی دارد؛ تازگی، تره و تازه شدن، خرمی، شادابی و غیر پژمرده بودن است. حال با توجه به تعاریف مفاهیم فوق باید بیان نمود شادی و نشاط اجتماعی از منظر علوم مختلف نشانه‌هایی از بروز یک جامعه سالم است زیرا جامعه بدون شادی دچار انواع افسردگی‌ها، انفعال و انواع انحرافات می‌شود. همچنین باید در نظر گرفت نشاط، یک احساس بهجت و شادمانی درونی و پایدار است که احساس لذت را به همراه دارد. اما همان‌طور که در بالا به آن اشاره کردیم، شادی یک هیجان زودگذر است. می‌توان نتیجه گرفت شادی همیشه مثبت نیست، زیرا برخی مواقع ممکن است در اثر استفاده از داروها و به‌طور کل به شکلی مصنوعی و غیرواقعی به وجود آمده باشد. درحالی‌که نشاط همیشه مثبت و پایدار است زیرا نشاط اجتماعی محصول سبک زندگی انسان‌ها است و سبب افزایش طول عمر می‌شود. از طرفی بر اساس مطالعات متعدد سازمان ملل متحد، شاد بودن در جوامع یکی از عوامل مهم توسعه‌یافتگی در بین جوامع انسانی است. از همین رو توجه به شاخص شادی و نشاط یکی از مهم‌ترین مسائل موردتوجه برنامه ریزان شهری است.

در جامعه خوشحال و شاد فرایند تولید بهتر است، اشتغال بیشتر، اقتصاد سالم‌تر و امنیت اجتماعی و فردی نیز بالاتر است. در محیط شاد ذهن انسان پویا، زبانش گویا و استعدادش شکوفا می‌شود. نشاط اجتماعی آثار مهمی بر زندگی شهروندان دارد از جمله افزایش تعلق اجتماعی، افزایش همبستگی اجتماعی، مسئولیت‌پذیری اجتماعی، ارتقا شاخص‌های سلامت روانی و اجتماعی، افزایش رضایت از زندگی و رضایت شغلی، پویایی اجتماعی، کاهش هزینه‌های مردم، افزایش امید به زندگی، ارتقا کیفیت زندگی، افزایش خلاقیت و نوآوری، کاهش آسیب‌های اجتماعی و ... در رابطه با اهمیت مسئله فوق (وجود شادی در شهرها) کتاب شهر شاد[۱] در سال ۲۰۱۳ توسط چارلز مونتگومری[۲] به رشته تحریر درآورد. وی توانست با طرح موضوع شهر شاد انقلابی در شیوه تفکر جامعه زندگی شهری به وجود آورد. شادی در شهر دارای دو بعد می‌باشد: الف) کیفیت پایه طراحی شهری ب) وضعیت‌ایده آل یک شهر. از همین رو طراحی شهری به‌عنوان ابزاری جهت دگرگون کردن زندگی اجتماعی است که باید به متن زندگی انسان‌ها در سطح شهرها و عرصه زندگی آن‌ها توجه نماید. امروزه شهرها اهدافی چندگانه شامل: ارتقا ثروت، فراهم کردن فرصت‌های بهتر برای ساکنانشان از همه لحاظ و افزایش میزان شادی در بین شهروندان با کمک طراحی مطلوب فضاهای شهری دارد. شادی در شهر یک کانسپت و مفهوم نامشخص نیست بلکه معادله‌ای تعریف‌شده و قابل‌اندازه‌گیری است که مستقیم تحت تأثیر محیط انسان‌ساز قرارداد. عواملی مانند سطح استرس، سخاوت، بخشندگی و اعتماد ما به دیگران در شهرها توسط طراحی شهری شکل

۱ Happy City
۲ Charlz Montgomery

می‌گیرد. انریکه پنالوسا[۱]شهردار بوگوتا در سال ۲۰۰۰ با رویکرد جدیدش به مسئله برنامه‌ریزی شهری و توجه به عنصر شادی در شهر توانست شهر پر از مشکل بوگوتا را که در اواخر قرن ۲۰ به‌عنوان یکی از ترس‌آورترین و بدترین شهرهای جهان مطرح و اشباع از پناهندگان، فقر، آلودگی و ... بود را به یک نمونه موفق شهر شاد تبدیل نماید. شهر خوب و شاد توسط محیط اطرافش شکل می‌گیرد و توازن و هماهنگی او کاملاً بسته به هماهنگی و همسازی شهر با محیط پیرامونش دارد. به گفته سازمان ملل متحد در سال ۲۰۳۰ جمعیت شهرنشین جهان معادل ۵ میلیارد نفر خواهد بود. بر اساس گزارش هبیتات: شهرهای پر مصیبت و پر از بلا مناسب زیست و زندگی نیستند. امروزه شهرها کانون‌های مهم جمعیتی بوده که باید موردتوجه برنامه ریزان و طراحان شهری قرار گیرد تا بتوان فضاهای مناسب زیست را (فضای مطلوب شهری) برای ساکنانش مهیا سازند. لذا توجه به ارتقا کیفیت زندگی در شهرها یکی از مهم‌ترین پارامترهای مؤثر در شادی است. در همین راستا برنامه ریزان شهری باید بازسازی زندگی شهری را موردتوجه قرار دهند. وظیفه برنامه ریزان شهری و شهرها این است که عنصر لذت را در شهرها به حداکثر برسانند و شهروندان را به سمت سلامتی هدایت کنند و عدالت اجتماعی و فضایی را مدنظر قرار دهند. زیرا عدم توجه به مسائل فوق در برنامه‌ریزی شهری و طراحی نامناسب شهری موجب ازهم‌گسیختگی اجتماعی می‌شود که بزرگ‌ترین خطر زندگی شهری است. اهمیت مسئله فوق زمانی آشکار می‌گرددد که دریابیم تکنولوژی در جوامع شهری امروزه، افراد و شهروندان را تنها کرده است. لذا توجه به نیازهای انسان و برطرف کردن آن، امر ضرورت در مسائل شهرسازی و جامعه‌شناسی کشورها است. زیرا اجزای زندگی وابسته به عملکردهای ما در فضای زندگی است. و دراین‌بین توجه به نحوه طراحی فضاهای عمومی به‌عنوان مهم‌ترین بخش موردتوجه شهرها است. به دلیل اینکه این فضاهای عمومی شهرها هستند که رفتار و الگوهای رفتاری شهروندان را تحت تأثیر خود قرار می‌دهند. درنهایت در می‌یابیم نحوه طراحی شهری (طراحی مطلوب فضاهای شهری) به‌عنوان یک عنصر مهم و مؤثر بر ادراک رابطه و تعامل بین انسان و محیط بوده که با افزایش تعاملات اجتماعی و اصلاح الگوهای رفتاری نقش مؤثر در ایجاد حس شادی در شهرها دارد. در همین خصوص اندیشمندانی مانند لوئیس مامفورد اعتقاد دارند: شهر مکانی است که گسترده‌ترین امکانات را برای برقراری مکالمات گروهی فراهم می‌کند و محاوره اجتماعی مهم‌ترین هدف نهایی زندگی در شهرها است. سپس برقراری پیوند بین گروه‌های انسانی در شهرها بسیار مهم بوده و این مهم نیز خود با طراحی مطلوب فضاهای شهری و توجه به برنامه‌ریزی شهری حاصل می‌شود. درنهایت در می‌یابیم شهر یک فضای عمومی عالی است که به‌عنوان یک کالای جادویی عمل کرده که هیچ‌گاه دست از شاد کردن مردم برنمی‌دارد.

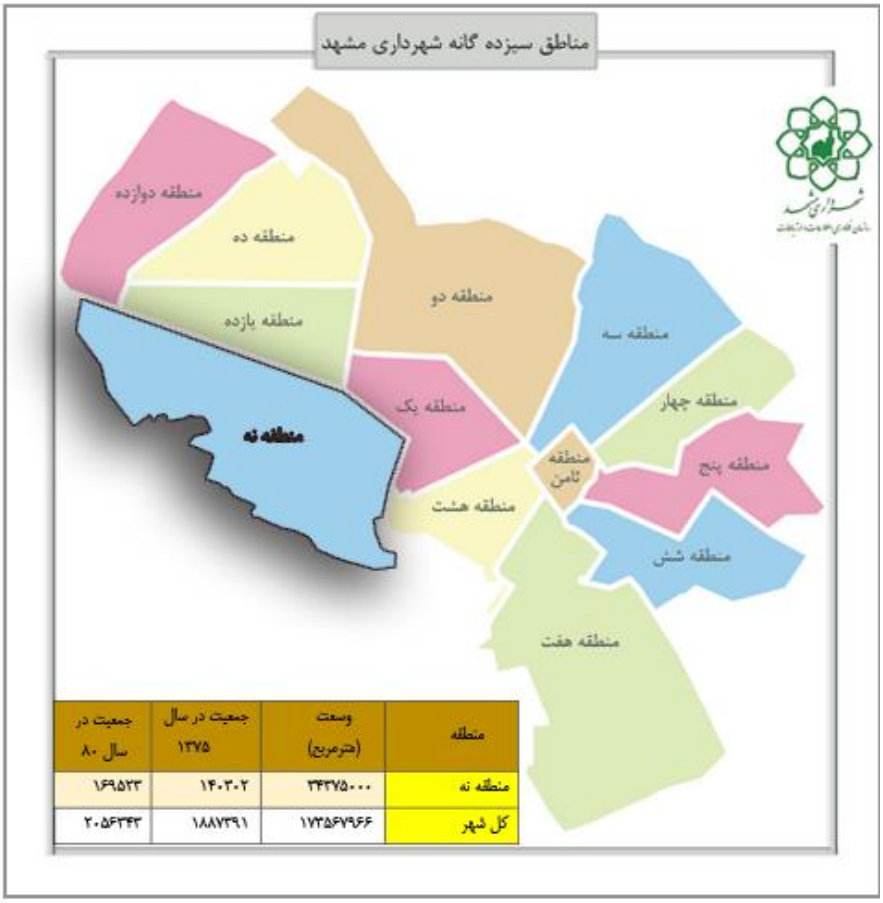
## روش پژوهش

روش تحقیق در این پژوهش دارای ماهیت قیاسی است که به‌صورت توصیفی- تحلیلی انجام و از نوع کاربردی است و از حیث گردآوری اطلاعات ترکیبی از روش‌های اسنادی- میدانی (پرسشنامه و مشاهده) است. در این تحقیق با توجه به جمعیت منطقه نه شهرداری مشهد که معادل ۳۲۹۵۶۲ (آمارنامه جمعیت شهرداری مشهد،۱۳۹۵) و با کمک از فرمول تعیین حجم نمونه کوکران تعداد ۳۹۰ پرسشنامه مورد تحلیل آماری به کمک نرم‌افزار SPSS قرارگرفته است. همچنین در سه پیک زمانی مختلف (صبح، عصر و شب) پرسشنامه‌های تحقیق مورد پرسشگری قرارگرفته است. جهت تحلیل‌های آماری از آزمون‌های نا پارامتریک مقایسه میانگین تک نمونه‌ای و آزمون t استفاده‌شده است.

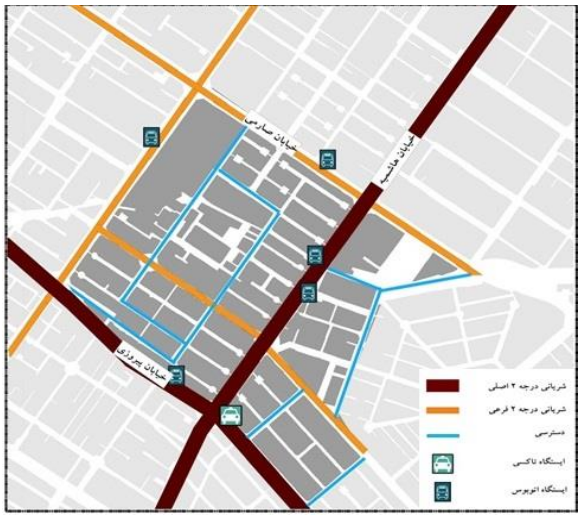
۱ Enrique Penalosa

## یافته‌ها

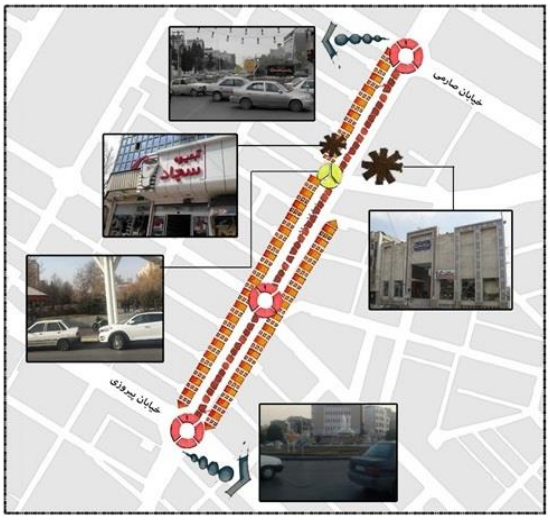
به‌طور کل هر شخصی از مزایای پیاده‌روی بهره‌مند می‌شود، اما پیاده‌روی نیاز دارد که ایمن و آسان باشد. یکی از روش‌های فهمیدن شرایط مسیر پیاده مطلوب و دلپذیر و طراحی آن، بهتر است از افراد خواسته شود تا به همراه فرزند خردسال خود، به قدم زدن در مسیر پرداخته و از نکات مطلوب و مورد رضایت خود و نیز موانع آن یادداشت‌برداری نمایند یا به چک‌لیست از قبل تدوین‌شده پاسخ دهند. در این بخش پس از پرسشگری پرسشنامه‌های تحقیق از شهروندان، با کمک آزمون‌های نا پارامتریک در نرم‌افزار تحلیل آماری SPSS به تحلیل استنباطی یافته‌های حاصل از پرسشنامه‌ها پرداخته‌ایم.




**شکل ۲.** منطقه محدوده مورد مطالعه




**شکل ۳.** سلسله‌مراتب معابر پیرامون محور هاشمیه مشهد




**شکل ۴.** محدوده‌های دید محور هاشمیه




**شکل ۵.** گره‌های ترافیکی محور هاشمیه

**جدول ۷.** نظرسنجی از مردم در خصوص میزان رضایت از پارامترهای موردسنجش در محور هاشمیه مشهد (درصد)

| گزینه‌ها | تراکم جمعیت در حرکت | نحوه طراحی محور | نورپردازی |
|---|---|---|---|
| کاملاً نامناسب | ۸ | ۵ | ۳ |
| نامناسب | ۱۱ | ۱۴ | ۱۶ |
| متوسط | ۳۴ | ۴۲ | ۲۹ |
| مناسب | ۳۹ | ۲۴ | ۳۴ |
| کاملاً مناسب | ۸ | ۱۵ | ۱۴ |
| جمع | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ |

همان‌طور که از جدول فوق برمی‌آید حجم و تراکم جمعیت در حرکت در محور پیاده‌رو هاشمیه مشهد از مقدار قابل‌توجهی برخوردار است که معادل ۴۷ درصد پاسخگویان وضعیت را مناسب و کاملاً مناسب ارزیابی نموده‌اند. نحوه طراحی محور مورد مطالعه از منظر شهروندان متوسط است و نیاز به بازطراحی و تقویت عناصر محیطی متناسب با خواسته‌های استفاده‌کنندگان از فضا دارد. همچنین وضعیت نورپردازی در شب در محور هاشمیه مشهد تقریباً مناسب است ولی نیاز به تقویت دارد.

**جدول ۷.** ادامه" نظرسنجی از مردم در خصوص میزان رضایت از پارامترهای موردسنجش در محور هاشمیه مشهد (درصد)

| گزینه‌ها | وضعیت محورهای دید | وضعیت فضای سبز | وضعیت کف سازی محور | وضعیت تجهیزات موجود | احساس آرامش |
|---|---|---|---|---|---|
| کاملاً نامناسب | ۲ | ۹ | ۶ | ۴ | ۸ |
| نامناسب | ۱۸ | ۳۱ | ۲۱ | ۱۶ | ۱۵ |
| متوسط | ۳۹ | ۲۶ | ۳۳ | ۲۴ | ۲۷ |
| مناسب | ۳۰ | ۲۱ | ۲۷ | ۲۵ | ۳۳ |
| کاملاً مناسب | ۱۱ | ۱۳ | ۱۳ | ۳۱ | ۱۷ |
| جمع | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ |

بر اساس جدول فوق در محور مورد مطالعه در خیابان هاشمیه مشهد وضعیت محورهای دید، تجهیزات موجود در محور و احساس آرامش از منظر شهروندان در حد مطلوبی قرار دارد، اما وضعیت فضای سبز از نظر شهروندان وضعیت مناسبی نداشته و نیاز به طراحی و فضاسازی‌های مربوطه در محور احساس می‌شود. وضعیت شاخص کف سازی محور مورد مطالعه از نظر شهروندان متوسط به سمت ضعیف برآورد گردیده است و این‌یکی از مهم‌ترین مسائلی است که در طراحی و حضور پذیری شهروندان در پیاده‌روها شهری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

**جدول ۸.** میزان رضایت افراد از شاخص‌های سرزندگی در محور هاشمیه (درصد)

| شرح | کاملاً نامناسب | نامناسب | متوسط | مناسب | کاملاً مناسب |
|---|---|---|---|---|---|
| خاطره‌انگیزی | ۳ | ۱۴ | ۳۴ | ۳۹ | ۱۰ |
| امنیت و ایمنی | ۲ | ۱۳ | ۴۱ | ۳۲ | ۱۲ |
| حس تعلق | ۱۱ | ۲۳ | ۳۹ | ۲۰ | ۷ |
| قابلیت دسترسی | ۱ | ۸ | ۱۹ | ۴۷ | ۲۲ |
| استفاده از عنصر آب | ۸ | ۲۸ | ۳۷ | ۱۹ | ۸ |
| حضورپذیری | ۵ | ۱۳ | ۱۹ | ۴۲ | ۲۱ |
| اختلاط کاربری | ۰ | ۳ | ۳۴ | ۴۱ | ۲۲ |
| حرکت پیاده | ۱ | ۱۳ | ۸ | ۴۹ | ۲۹ |
| حس شادی و نشاط | ۲ | ۱۱ | ۱۹ | ۵۲ | ۱۶ |

بر اساس جدول فوق که شاخص‌های سرزندگی فضاهای شهری در محورهاشمیه مشهد از منظر شهروندان مورد تحلیل قرارگرفته است، شاخص‌های خاطره‌انگیزی، امنیت، قابلیت دسترسی، حضور پذیری، اختلاط کاربری‌ها، حرکت پیاده و حس شادی و نشاط مردم از وضعیت مطلوبی در این محور قرار دارد. اما شاخص حس تعلق و استفاده از عنصر آب در طراحی محیط وضعیت مناسبی نداشته و نیازمند توجه ویژه برنامه‌ریزان و مدیران شهری در شهر مشهد است.

**جدول ۹.** ارزیابی شاخص‌های سرزندگی در محور مورد مطالعه

| شاخص‌های سرزندگی | حد متوسط شاخص‌های سرزندگی– ۳ | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | مقدار t | درجه آزادگی df | سطح معنی‌داریsig | اختلاف میانگین | فاصله اطمینان ۹۵٪ | |
| | | | | | پایین‌ترین | بالاترین |
| خاطره‌انگیزی | ۸/۳۵۱ | ۳۹۰ | ۰/۰۰۳ | ۰/۲۱۳۶۲ | ۰/۲۲۳۵۲ | ۰/۱۹۶۳۵ |
| امنیت | ۶/۲۵۴ | ۳۹۰ | ۰/۰۰۰ | ۰/۱۴۲۴۱ | ۰/۱۵۹۸۶ | ۰/۱۲۲۳۷ |
| حس تعلق | ۸/۴۶۳ | ۳۹۰ | ۰/۰۰۱ | ۰/۲۱۷۴۳ | ۰/۲۲۹۸۴ | ۰/۲۰۰۰۳ |
| دسترسی | ۱۴/۳۶۷ | ۳۹۰ | ۰/۰۰۴ | ۰/۵۳۴۲۰ | ۰/۵۳۴۲۰ | ۰/۵۳۴۲۰ |
| استفاده از عنصر آب | ۱۰/۶۵۴ | ۳۹۰ | ۰/۰۰۰ | ۰/۳۶۲۴۱ | ۰/۳۷۰۰۳ | ۰/۳۴۶۷۴ |
| حضورپذیری | ۱۵/۸۷۶ | ۳۹۰ | ۰/۰۰۰ | ۰/۶۱۴۲۵ | ۰/۶۰۴۸۷ | ۰/۶۰۰۰۱ |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| اختلاط کاربری | ۱۸/۹۸۶ | ۳۹۰ | ۰/۰۰۸ | ۰/۷۲۶۸۷ | ۰/۷۳۷۵۳ | ۰/۷۱۴۰۰ |
| حرکت پیاده | ۱۲/۷۹۵ | ۳۹۰ | ۰/۰۰۰ | ۰/۴۶۹۸۲ | ۰/۴۷۷۵۳ | ۰/۴۴۵۳۱ |

همان‌طور که از جدول فوق برمی‌آید شاخص‌های اختلاط کاربری، حضورپذیری، دسترسی و حرکت پیاده بیشترین تأثیر را بر اساس مقدار آماره t در افزایش سرزندگی محیطی محورهاشمیه مشهد داشته‌اند.

**جدول ۹.** آزمون مقایسه میانگین تک نمونه‌ای برای اثبات رابطه کیفیت طراحی پیاده‌روه‌های شهری با سرزندگی و شادی مردم

| تعداد نمونه | میانگین | واریانس | انحراف استاندارد | میانگین خطای استاندارد | |
|---|---|---|---|---|---|
| ۳۹۰ | ۴/۰۳۸۷ | ۰/۰۳۳۰۴ | ۰/۱۸۱۷۶ | ۰/۰۰۹۳۱ | |
| ارزش آزمون | | | | | |
| آماره آزمون | درجه آزادی | سطح معنی‌داری | اختلاف از میانگین | فاصله اطمینان ۰/۹۵ درصد برای اختلاف از میانگین | |
| ۱۱۱/۵۴۷ | ۳۹۰ | ۰/۰۰۰ | ۱/۰۳۸۷۱ | ۱/۰۵۷۰ | ۱/۰۲۰۴ |

**جدول ۱۰.** نتایج آزمون مقایسه میانگین دو جامعه مستقل برای اثبات رابطه شاخص کیفیت طراحی محور و احساس رضایت شهروندان

| آماره آزمون | درجه آزادی | سطح معنی‌داری | اختلاف از میانگین | فاصله اطمینان ۰/۹۵ درصد | |
|---|---|---|---|---|---|
| -۹/۷۹۹ | ۳۹۰ | ۰/۰۰۰ | -۱/۴۹۵۹۱ | -۱/۱۹۵۷۷ | -۱/۷۹۶۰۴ |

بر اساس یافته‌های آماری جدول فوق، بین کیفیت محیطی و سرزندگی با میزان شادی شهروندان رابطه معنی‌داری وجود دارد و از طرفی با افزایش کیفیت طراحی محیطی میزان رضایت مردم نیز در استفاده از فضاهای عمومی شهری از جمله خیابان‌ها بالا می‌رود

## بحث

بر اساس یافته‌های پژوهش حاضر، می‌توان گفت که میان کیفیت طراحی محیطی فضاهای عمومی شهری و سرزندگی و شادی شهروندان رابطه‌ای معنادار و متقابل برقرار است؛ به‌گونه‌ای که ارتقای کیفیت طراحی پیاده‌روها نه‌تنها حضورپذیری و تعاملات اجتماعی را افزایش می‌دهد، بلکه به‌طور مستقیم بر احساس رضایت، آرامش و نشاط شهروندان اثر می‌گذارد. تحلیل داده‌های حاصل از پرسشنامه‌های ۳۹۰ شهروند در محور هاشمیه مشهد نشان می‌دهد که شاخص‌هایی همچون اختلاط کاربری، حضورپذیری، قابلیت دسترسی و حرکت پیاده با بالاترین مقادیر آماره t (به‌ترتیب ۱۸/۹۸۶، ۱۵/۸۷۶، ۱۴/۳۶۷ و ۱۲/۷۹۵) بیشترین سهم را در افزایش سرزندگی محیطی این محور داشته‌اند و این یافته با نتایج آزمون مقایسه میانگین تک‌نمونه‌ای (۱۱۱/ ۵۴۷=t و ۰/۰۰۰=sig ) و آزمون مقایسه دو جامعه مستقل (۷۹۹/۹-=t و ۰/۰۰۰=sig ) تأیید می‌شود که به‌ترتیب رابطه معنادار کیفیت طراحی پیاده‌رو با سرزندگی و شادی مردم و رابطه شاخص کیفیت طراحی محور با احساس رضایت شهروندان را اثبات می‌کنند. با این حال، بررسی تفصیلی‌تر پارامترهای محیطی نشان می‌دهد که وضعیت موجود محور هاشمیه در برخی ابعاد با مطلوبیت کامل فاصله دارد؛ به‌طوریکه ۴۷ درصد پاسخگویان تراکم جمعیت در حرکت را مناسب یا کاملاً مناسب ارزیابی کرده‌اند و وضعیت نورپردازی شبانه و محورهای دید و تجهیزات موجود نیز در حد نسبتاً مطلوب ولی نیازمند تقویت است، در حالی که نحوه طراحی محور و کف‌سازی آن از منظر شهروندان متوسط و حتی متوسط به سمت ضعیف برآورد شده و وضعیت فضای سبز با ۳۱ درصد ارزیابی نامناسب، ضعیف‌ترین پارامتر محیطی محسوب می‌شود؛ این در حالی است که احساس آرامش با ۳۳ درصد گزینه «مناسب» و ۱۷ درصد «کاملاً مناسب» و همچنین شاخص‌های خاطره‌انگیزی، امنیت و ایمنی، قابلیت دسترسی،

حضورپذیری، اختلاط کاربری، حرکت پیاده و حس شادی و نشاط در مجموع وضعیت مطلوبی دارند و تنها حس تعلق (با ۲۳ درصد ارزیابی نامناسب و ۱۱ درصد کاملاً نامناسب) و استفاده از عنصر آب (با ۲۸ درصد نامناسب و ۳۷ درصد متوسط) به‌عنوان نقاط ضعف اصلی نیازمند توجه ویژه برنامه‌ریزان و مدیران شهری هستند. در مجموع، یافته‌ها حاکی از آن است که هرچند محور هاشمیه مشهد در تأمین بسیاری از شاخص‌های سرزندگی و شادی شهروندان نسبتاً موفق عمل کرده و کیفیت طراحی محیطی آن با رضایت استفاده‌کنندگان رابطه معنادار دارد، اما کف‌سازی نامناسب، ضعف فضای سبز، فقدان عنصر آب در طراحی محیط و احساس تعلق پایین شهروندان، مهم‌ترین شکاف‌های موجود در مسیر دستیابی به یک فضای عمومی سرزنده و شادی‌آفرین به‌شمار می‌روند که بازطراحی و تقویت عناصر محیطی متناسب با خواسته‌های استفاده‌کنندگان از فضا را ضروری می‌سازد؛ بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که سرزندگی فضاهای عمومی شهری پدیده‌ای چندبعدی است که تحقق آن مستلزم هم‌افزایی همزمان کیفیت کالبدی، ایمنی، دسترسی‌پذیری، تنوع کاربری‌ها، غنای sensory و حس تعلق مکانی است و هرگونه بهبود در این ابعاد، به‌واسطه افزایش رضایت و حضورپذیری شهروندان، به ارتقای شادی و نشاط اجتماعی در فضاهای شهری می‌انجامد.

## نتیجه‌گیری

زمانی که جوامع را بر اساس مقیاس انسانی طرح‌ریزی می‌کنیم در واقع مکان‌هایی می‌سازیم که از لحاظ اجتماعی، محیطی و اقتصادی پرتحرک و فعال هستند. توانایی و تمایل یک عابر پیاده برای سفر و گردش و داشتن تحرک در زیرساخت موجود، یک اندازه یا سنجش واقعی از دسترسی و موفقیت کلی یک سیستم حمل‌ونقل است و این تمایل در صورتی وجود خواهد داشت که فضای موردنظر، نیازهای اجتماعی، بصری، ذهنی و روانی شخص استفاده‌کننده از این مسیر پیاده را برآورده سازد و تنش برای او ایجاد ننماید. به دیگر سخن، برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای پیاده زمانی موفق خواهد بود که علاوه بر عوامل کالبدی، شرایط اجتماعی، فرهنگی، اقلیمی و حتی الگوی روانی و رفتاری مردم در نظر گرفته شود. شهرسازان و معماران به‌عنوان طراحان و برنامه ریزان اجتماعات انسانی باید به مقوله پیاده مداری با ظرافت و دقت نظر بیشتر نگریسته و به افزایش کیفیت این مسیرها و انطباق آن با نیازها و خواسته‌های نسل امروز و با توجه به فرهنگ و هویت بومی هر محل توجه بیشتر مبذول نمایند. برای داشتن یک مسیر یا محور تردد موفق و موردپسند و استفاده مردم ابتدا باید عوامل موردعلاقه و نیز عوامل ناخوشایند برای مردم استفاده‌کننده از محل را شناسایی نموده و در برنامه‌ریزی و طراحی موردتوجه قرار داد. درنهایت در می‌یابیم که با طراحی پیاده‌روهای مناسب در محورهای پرتردد شهری و بخش‌های حاشیه مراکز تجاری شهرها، می‌توان سرزندگی و شادی را در فضاهای عمومی شهر به وجود آوریم. لذا توجه به عناصر محیطی مانند افزایش امنیت در محورهای شهری، قابلیت دسترسی مناسب، نورپردازی مناسب و کافی جهت استفاده شبانه محور، اختلاط مناسب و سازگاری کاربری‌های پیرامونی محور و کف سازی مناسب و استاندارد مسیر پیاده‌رو از عواملی هستند که سرزندگی را افزایش داده و باعث بالا رفتن حضور پذیری افراد و افزایش حس شادی و نشاط بین استفاده‌کنندگان از مسیرهای پیاده می‌شود.

درنهایت توجه به طراحی مطلوب فضاهای عمومی شهری (خیابان‌های شهری) به شرح مسائل کاربردی زیر پیشنهاد می‌گردد تا بتوان از طریق آن حس شادی و نشاط در جامعه را افزایش داد و شهرهایی شاد و مناسب زیست برای شهروندان به وجود آوریم:

- مرمت بناها و نماهای تاریخی پیرامون محور برای حفظ سبک معماری خاص بناهای قدیمی جداره و شاخص کردن این ابنیه و نماها و تغییر کاربری آن‌ها به اماکن جذاب در صورت امکان (تبیین طرح مرمت)،
- ایجاد فضاهایی برای استقرار موسیقی محلی در طول محور مورد مطالعه،
- تجهیز معبر به‌وسیله مبلمان و تجهیزات موردنیاز فعالیت‌های متنوع استفاده‌کنندگان از فضا، نظیر نشستن، گپ زدن، خوردن غذا و ایجاد فضای مکث و...،
- کاشت انواع گل‌ها و گیاهان جذاب در محیط و تقویت سرزندگی در مسیر پیاده‌رو با استفاده از آب‌نماها،
- ارتقای کیفیت روشنایی و جذابیت محیط به‌وسیله استقرار درختان یا المان‌های چراغانی شده به‌وسیله لامپ‌های کوچک کم‌مصرف و رنگارنگ،
- کف سازی مطلوب (با شیب یکسان و مصالح مناسب) و جذاب معبر با طرح‌ها و رنگ‌های مختلف و متنوع برای کاربردهای مختلف آن،
- استفاده از نقاشی‌های سه‌بعدی در کف و جداره معبر برای سرزندگی و جذابیت و تنوع بیشتر پیاده‌رو،
- قابل‌استفاده کردن محور برای گروه‌های مختلف سنی افراد (نظیر ایجاد خانه بازی یا خانه مشق کودکان، ایجاد فضاهای سرگرم‌کننده برای افراد سالمند)،
- تعیین سیاست‌ها و راهبردها و پیش‌بینی طرح‌های مدیریتی برای تشویق افراد برای بهبود وضعیت کالبدی،
- توسعه کاربری‌های فعال تجاری (فروشگاه‌های چندمنظوره ۲۴ ساعته به‌عنوان چشمان ناظر و افزایش امنیت).
- تغییر رویکرد طراحی فضاهای شهری از اتومبیل محوری به پیاده محوری و توسعه پیاده راه‌ها،
- توجه به نحوه طراحی و چیدمان المان‌های شهری در راستای تقویت هویت شهرها در محورهای پرتردد شهری،
- توجه به طراحی و مکان‌یابی مبلمان‌های شهری در سطح خیابان‌ها برای افزایش سطح برخورداری مطلوب فضاها از امکانات رفاهی،
- توجه به زیباسازی در طراحی محورهای شهری جهت افزایش جذابیت فضاهای عمومی شهر،
- کاشت درختان و گیاهان معطر در حاشیه مسیر پیاده‌روها برای افزایش حس شادی و لذت شهروندان،
- استفاده از رنگ‌های مناسب و شاد در طراحی و فضاسازی محورهای شهری،
- افزایش تعاملات اجتماعی و حضور انسان‌ها در پیاده‌روها شهری به کمک طراحی مناسب،
- توجه به خط آسمان ساختمان‌ها در بافت‌های حاشیه‌ای پیاده‌روها در شهر،
- توسعه عرض پیاده جهت استفاده بیشتر از این فضاها،
- چیدمان صندلی در پیاده‌روها جهت نشستن و برقراری تعامل فی‌مابین شهروندان،
- طراحی مناسب صندلی‌ها و نیمکت‌ها جهت افزایش رضایت شهروندان،
- چیدمان گرد و دورهمی صندلی‌ها در پیاده‌روها (چیدمان خطی مناسب نیست) جهت افزایش تعاملات اجتماعی،
- بالا بردن میزان امنیت پیاده‌روها جهت حضور زنان و کودکان در این فضاها در شب‌ها (پیشگیری از وقوع جرم به کمک طراحی شهری).

**حامی مالی**
این مقاله حامی مالی نداشته است.

**سهم نویسندگان**
تمامی موارد مربوط به این پژوهش، توسط نویسنده اول صورت گرفته است.

**تضاد منافع**
نویسندگان اعلام می‌دارند که هیچ تضاد منافعی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

**تقدیر و تشکر**
نویسندگان، از همهٔ افراد، به دلیل مشاوره و راهنمایی علمی و مشارکتشان در این مقاله تشکر و قدردانی می‌نمایند.

## منابع

آمارنامه شهرداری مشهد. (۱۳۹۵). گزارش وضعیت شهر مشهد، سازمان اطلاعات و فناوری اطلاعات شهرداری مشهد

احمدی، سید یوسف. (۱۳۹۰). *راهنمای طراحی نما*. (چاپ اول)، انتشارات موسسه علمی دانش‌پژوهان برین.

بحرینی، سید حسین. (۱۳۷۸). *فرایند طراحی شهری*. انتشارات دانشگاه تهران.

بحرینی، حسین. (۱۳۹۵). تدوین ضوابط طراحی شهری بر مبنای شناخت و مقایسه الگوهای رفتاری با تأکید بر نقش اقلیم در فضای شهری در دو اقلیم سرد و کوهستانی و گرم و مرطوب جنوبی (نمونه موردی: شهرکرد و بوشهر). *نشریه محیط‌شناسی*، ۴۲ (۱)، ۱۵۱-۱۶۸.

بحرینی، حسین. (۱۳۸۰). *تحلیل فضاهای شهری*. انتشارات دانشگاه تهران.

پاکزاد، جهانشاه و بزرگ حمیده. (۱۳۹۱). *الفبای روانشناسی محیط برای طراحان*. انتشارات آرمان‌شهر، چاپ پنجم.

پاکزاد، جهانشاه. (۱۳۸۳). *سیر اندیشه‌ها در شهرسازی (از کمیت تا کیفیت)*. انتشارات: آرمان‌شهر.

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

تیبالدز، فرانسیس. (۱۳۸۷). *شهرسازی شهروندگرا، ارتقا عرصه‌های همگانی در شهرها و محیط‌های شهری*. ترجمه محمد احمدی‌نژاد، نشر خاک، چاپ دوم.

جیکوبز، جین. (۱۳۸۶). *مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی*. ترجمه حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی، انتشارات دانشگاه تهران.

حبیبی، کیومرث؛ نسترن، مهین و محمدی، مهرداد. (۱۳۹۵). سنجش و ارزیابی سرزندگی فضاهای عمومی شهری و نقش آن در ارتقای کیفیت زندگی جوانان. *مجله جغرافیا و آمایش شهری- منطقه‌ای*، ۴ (۱۹)، ۱۶۱-۱۸۰.

حبیبی، سید محسن. (۱۳۸۰). *از شار تا شهر، تحلیلی تاریخی از مفهوم شهر و سیمای کالبدی آن، تفکر و تأثر*. انتشارات دانشگاه تهران.

خستو، مریم و سعیدی رضوانی، نوید. (۱۳۸۹). عوامل مؤثر بر سرزندگی فضاهای شهری. *نشریه هویت شهر*، ۴ (۶)، ۷۴-۶۳.

رضوانی، علی‌رضا. (۱۳۹۵) *در جستجوی هویت شهری مشهد*. وزارت مسکن و شهرسازی: تهران.

رفیعیان، مجتبی و خدائی، زهرا. (۱۳۸۸). بررسی شاخص‌ها و معیارهای مؤثر بر رضایتمندی شهروندان از فضاهای عمومی شهری. *فصلنامه راهبرد*، ۱۸(۵۳)، ۲۴۸-۲۲۷.

رفیعیان، مجتبی و مولودی، جمشید. (۱۳۹۰). سنجش کیفیت محیط شهری در شهرهای جدید (مطالعه موردی: شهر جدید هشتگرد). *نشریه برنامه‌ریزی و آمایش* فضا، ۱۵ (۳)، ۳۸-۱۹.

سماواتی، سحر و رنجبر، احسان. (۱۳۹۷). بازشناسی عوامل مؤثر در شادی در فضاهای عمومی شهری، مطالعه موردی: پیاده راه مرکز تاریخی تهران. *فصلنامه مطالعات شهری*، ۲۹، ۱۸-۳.

صالحی، اسماعیل. (۱۳۸۶). نقش آسایش محیطی فضاهای شهری در پیشگیری از ناهنجاری‌های رفتاری، محیط‌شناسی، ۳۳ (۴۴)، ۹۴-۸۳.

عمید، حسن. (۱۳۶۳). *فرهنگ فارسی عمید*. انتشارات امیرکبیر، تهران.

کاشانی جو، حمید. (۱۳۸۹). *پیاده‌راه‌ها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی*. انتشارات آذرخش.

گل، یان. (۱۳۸۹). *شهر انسانی*. غفاری، علی، مترجم، مؤسسه علم معمار.

گلکار، کوروش. (۱۳۸۶). مؤلفه‌های سازنده کیفیت محیط شهری. *نشریه علمی پژوهشی صفه*،۱۱ (۳۲)، ۶۵-۳۸.

لطیفی، امین و سجادزاده، حسن. (۱۳۹۳). ارزیابی تأثیر مؤلفه‌های کیفیت محیطی بر الگوهای رفتاری در پارک‌های شهری. *فصلنامه مطالعات شهری*، ۳ ۱۱، ۱۸-۳.

## References

Ahmadi, S. Y. (2011). *Facade design guide* (1st ed.). Bahrin Daneshpazhohan Scientific Institute Publications. [in Persian]

Amar Nameh of Mashhad Municipality. (2016). *Status report of Mashhad city*. Information and Information Technology Organization of Mashhad Municipality. [in Persian]

Amphoux, P. (1998). *La notion ambiance*. IREC-EPEL.

Bahrainy, H. (2001). *Analysis of urban spaces*. University of Tehran Press. [in Persian]

Bahrainy, H. (2016). Developing urban design guidelines based on recognition and comparison of behavioral patterns with emphasis on the role of climate in urban space in two cold-mountainous and hot-humid southern climates (Case study: Shahrekord and Bushehr). *Environmental Sciences Journal, 42*(1), 151-168. [in Persian]

Bahrainy, S. H. (1999). *Urban design process*. University of Tehran Press. [in Persian]

Ballas, D. (2013). What makes a 'happy city'? *Cities, 32*, 39-50.

Brambilla, R., & Longo, G. (1977). *For pedestrians only*. Whitney Library of Design.

Gehl, J. (1987). *Life between buildings* (J. Koch, Trans.). Van Nostrand Reinhold.

Habibi, K., Nastaran, M., & Mohammadi, M. (2016). Measuring and evaluating the vitality of urban public spaces and its role in improving the quality of life of young people. *Geography and Urban-Regional Planning Journal, 4*(19), 161-180. [in Persian]

Habibi, S. M. (2001). *From town to city: A historical analysis of the concept of the city and its physical appearance, thought and influence*. University of Tehran Press. [in Persian]

Hass, K. C. (1993). Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing: A review of the evidence from Germany and UK. *Transport Policy, 1*(1).

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

Jacobs, J. (2007). *The death and life of great American cities* (H. Parsi & A. Aflatouni, Trans.). University of Tehran Press. [in Persian]

Khosto, M., & Saeedi Rezvani, N. (2010). Factors affecting the vitality of urban spaces. *Hoviat-e Shahr Journal, 4*(6), 63-74. [in Persian]

Lynch, K. (1993). *The image of the city* (M. Mozayyeni, Trans.). University of Tehran Press. [in Persian]

Moore, S. (2009). *Cities and urban happiness: The role of indicators of quality of life and happiness in decision making and city development*.

Pakzad, J. (2004). *The course of ideas in urban planning (from quantity to quality)*. Armanshahr Publications. [in Persian]

Pakzad, J. (2007). *Theoretical foundations and urban design process* (2nd ed.). Shahidi Publications. [in Persian]

Pakzad, J., & Bozorg, H. (2012). *The alphabet of environmental psychology for designers* (5th ed.). Armanshahr Publications. [in Persian]

Rafieian, M., & Khodaei, Z. (2009). Investigating indicators and criteria affecting citizens' satisfaction with urban public spaces. *Rahbord Quarterly, 18*(53), 227-248. [in Persian]

Rafieian, M., & Moloudi, J. (2011). Measuring the quality of urban environment in new cities (Case study: Hashtgerd New City). *Space Planning and Development*. [in Persian]

Rezvani, A. R. (2016). *In search of the urban identity of Mashhad*. Ministry of Housing and Urban Development. [in Persian]

Robertson, K. A. (1993). Pedestrianization strategies for downtown planners: Skywalks versus pedestrian malls. *Journal of the American Planning Association, 59*(3), 361-369.

Tibalds, F. (2008). *Citizen-oriented urbanism: Promoting public realms in cities and urban environments* (M. Ahmadi Nejad, Trans.; 2nd ed.). Khak Publishing. [in Persian]