

شناسایی تنگناهای پیاده‌روی شهروندان در شهر رشت با استفاده از تئوری بنیانی

مهدی حسام (استادیار گروه مدیریت، دانشگاه گیلان، گیلان، ایران، نویسنده مسئول)

mhesam@guilan.ac.ir

اسماعیل آقائی‌زاده (استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه گیلان، گیلان، ایران)

aghaeizadeh@guilan.ac.ir

صص ۲۲۴ - ۲۰۱

چکیده

اهداف: پیاده‌روی شهروندان در همه شهرها به‌طور اعم و در جوامع در حال توسعه به‌طور اخص با مشکلات و تنگناهای متعددی روبه‌رو بوده و از ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، مدیریتی و ... قابل مطالعه است. در این میان برخی از این ابعاد از سهم بیشتری در کاهش اشتیاق شهروندان به پیاده‌روی در فضاهای شهری برخوردارند. پژوهش حاضر قصد دارد تنگناهای پیاده‌روی شهروندان شهر رشت را با استفاده از تئوری بنیانی مورد مطالعه قرار دهد.

روش: در این پژوهش با استفاده از روش کیفی، تنگناهای پیاده‌روی شهروندان شهر رشت با به‌کارگیری تئوری بنیانی مورد مطالعه قرار گرفته است. براساس روش نمونه‌گیری هدفمند و نظری، ۴۳ نفر از شهروندان به‌عنوان نمونه انتخاب شدند. تکنیک‌های به‌کار گرفته شده برای گردآوری داده‌ها و اطلاعات لازم، بر مصاحبه نیمه‌ساختاریافته و مشاهدات میدانی تمرکز یافتند.

یافته‌ها/نتایج: مصاحبه‌ها تا جایی پیش رفتند که مرحله اشباع تئوریک حاصل شد. بر مبنای نظریه بنیانی، داده‌ها در سه مرحله کدگذاری تحلیل شدند و نتایج حاصل از آن، استخراج ۷ مقوله هسته‌ای شامل عوامل تأثیرگذار اجتماعی و فرهنگی، کالبدی، فردی، طبیعی، مدیریتی، امکانات و قوانین می‌باشد.

نتیجه‌گیری: تنگناهای اساسی پیاده‌روی شهروندان در شهر رشت، تحت تأثیر عوامل مختلف اجتماعی، فرهنگی، کالبدی، فردی، طبیعی، مدیریتی، امکانات و قوانین

به وجود آمده است. تمامی این عوامل در دو گروه زمینه‌های مؤثر بر پیاده‌روی و شرایط مداخله‌گر قابل مطالعه هستند که در گروه نخست، ویژگی‌های شهر و شهروندان و در گروه دوم، شرایطی که در عدم تمایل شهروندان به پیاده‌روی نقش داشته‌اند، قرار می‌گیرد.

کلیدواژه‌ها: پیاده‌روی، پیاده‌مداری، تئوری بنیانی، شهر رشت

۱. مقدمه

از دیدگاه بولدینگ، نظریه‌پرداز آمریکایی، شهرها پیچیده‌ترین سطح سیستم‌ها بعد از سیستم‌های ذهنی هستند (پوراحمد، حاتمی‌نژاد، و حسینی، ۱۳۸۵، ص. ۱۷۸). این سیستم پیچیده که از نظر جامعه‌شناسان مکانی نسبتاً وسیع، فشرده و محل اسکان دائمی افراد به‌شمار می‌رود (ورث^۱، ۱۹۳۸، ص. ۴۴)، همواره تجسمی از رفاه در مقایسه با سکونتگاه‌های کوچک‌تر و به‌طور ویژه سکونتگاه‌های روستایی بوده است. این مفهوم در مقیاس شهرها نیز صادق بوده است؛ به این ترتیب که معمولاً شهرهای بزرگ‌تر و پرجمعیت‌تر، از میزان نسبتاً بالاتری از رفاه نسبت به شهرهای کوچک‌تر برخوردار بوده‌اند. برنامه‌ریزان شهری برای ارتقای هرچه بیشتر آسایش شهروندان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین اهداف برنامه‌ریزی شهری (هیراسکار، ۱۳۷۶، ص. ۱۵)، پس از ورود به دوره مدرنیسم، استفاده هرچه بیشتر از تکنولوژی را برگزیدند و هرچه بیشتر در ماشینی کردن فضای شهری کوشیدند که یکی از نتایج آن، خودرو محور شدن شهرها بوده است. شهرنشینی منجر به ترویج و ارتقای توسعه سریع اجتماعی و اقتصادی گردید و در همان حال مشکلات فراوانی، نظیر تمرکز جمعیت، گره‌های ترافیکی، کمبود مسکن، کمبود منابع، کاهش تنوع زیستی، اثرات جزایر حرارتی، سروصدا و آلودگی هوا و آب (لی^۲ و همکاران، ۲۰۰۹، ص. ۱۳۴)، محدودیت‌های طراحی فضاهای زیبای شهری با توجه به اولویت حرکت سواره، ناامنی ناشی از حرکت اجسام فلزی به نام خودرو و... را برای شهروندان به ارمغان آورده است. در کنار خطرات و بیماری‌های مستقیم ناشی از مشکلات فوق، بیماری‌های ناشی از عدم تحرک شهروندان و افسردگی‌های ناشی از انسان شهری ساکن در مبدأ و مقصد، اندک‌اندک برنامه‌ریزان را با چالش جدیدی روبه‌رو کرد که عبارت بود از

1. Wirth

2. Li, & et al

وجود شهرهایی در اسارت خودروها و انسان‌هایی در اسارت شهرهایی خودرو زده. براین اساس رویکرد جدیدی در برنامه‌ریزی شهری برای کاهش حاکمیت خودروها در شهرها پدید آمد که عبارت بود از تلاش در جهت پیاده‌مدار کردن^۱ شهرها. اما ساختار شکل‌گرفته در شهرها در طول زمان و ایجاد عناصر پشتیبان حرکت خودروها در شهرها، با رویکرد جدید شهری چندان متناسب نیست و این مسئله در شهرهای کشورهای در حال توسعه که دارای الگوی متداخلی از سنت و مدرنیته بوده‌اند، نمود بیشتری یافته است؛ به نحوی که این شهرها نه در زمان حاکمیت رویکرد سواره‌محوری و نه در دوره رویکرد پیاده‌محوری، از توانایی چندان بالایی برخوردار نبوده‌اند. این ناتوانی نتیجه ویژگی‌های اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، کالبدی، مدیریتی و... در این شهرهاست که در نهایت منجر به کاهش اشتیاق شهروندان به پیاده‌روی در فضای شهری می‌شود. از این رو آگاهی از اینکه کدام عوامل در کاهش علاقه شهروندان به پیاده‌روی در فضاهای مختلف شهری مهم‌تر هستند، از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. مطالعات متعددی با محوریت این اصل انجام شده است. به عنوان مثال، برخی از مطالعات، موانع پیاده‌روی را با میزان جرم در محلات و ترس از قومیت‌ها مرتبط می‌دانند (لوکایتو و سایدريس^۲، ۲۰۰۶، ص. ۲۲۳) و یا گاه تصورات افراد از خطر در فضاهای عمومی که از ویژگی‌های اجتماعی و فیزیکی آنان حاصل می‌شود (لوکایتو و سایدريس، ۲۰۰۶، ص. ۲۲۴) را در این زمینه دخیل می‌دانند. در پژوهش حاضر، قصد بر این است که این مهم و لایه‌های مختلف مرتبط با آن در شهر رشت بررسی و تجزیه و تحلیل شود. شهر رشت به عنوان یکی از شهرهای شمالی کشور، در استان گیلان واقع شده است. این شهر در آب‌وهوایی معتدل قرار داشته و از جمله شهرهای گردشگرپذیر کشور است. محیط سرسبزی که این شهر در آن قرار گرفته و همچنین ویژگی‌های آب‌وهوایی و وجود اماکن و فضاهای جذاب، از جمله توان‌های این شهر در ایجاد کشش پیاده‌روی در بین شهروندان به‌شمار می‌رود. در پژوهش حاضر سعی شده است تا مشکلات پیاده‌روی شهروندان شهر رشت در ابعاد مختلف بررسی شده و مشخص شود که کدام‌یک از این ابعاد، اثرات بیشتری در کاهش

1. Walkability

2. Loukaitou & Sideris

اشتیاق شهروندان به پیاده‌روی در سطح شهر را دارند. براین اساس، سؤال اساسی پژوهش حاضر نیز در ارتباط با همین امر است.

۲. پیشینه تحقیق

اهمیت پرداختن به موضوع پیاده‌مداری از سال‌ها پیش در سطح دنیا آغاز گردیده است. جنبش پیاده‌راه‌سازی در یک دوره گذار از چند شهر محدود در اروپا به سراسر اروپا، سپس آمریکا و در مراحل بعدی در همه دنیا روایت یافت (رفعیان، صدیقی، و پورمحمدی، ۱۳۹۰، ص. ۴۳). جاده لندن در نورویچ، اولین خیابانی در انگلستان بود که بر روی ترافیک سواره بسته شد و در سال ۱۹۵۷ پیاده‌مدار گردید و در سال ۱۹۷۱، اولین مکان عمومی در سیدنی استرالیا، به منظور استفاده عابران پیاده اختصاص یافت (فیضی، رجبی و حسینی، ۱۳۹۱، ص. ۱۸۰). در سال ۱۹۷۱ کتاب برنامه‌ریزی و طراحی پیاده (فروین^۱، ۱۹۷۱) در ایالات متحده منتشر شد و از آن پس، این موضوع به صورت علمی در ادبیات جهانی آغاز گردید. اخیراً تلاش‌های زیاد و مهمی برای درک و سنجش قابلیت پیاده‌مداری انجام گرفته است. با وجود اینکه این مطالعات مربوط به زمینه‌های کاری متعددی بوده است، ولی در نهایت می‌توان این پژوهش‌ها را در دو دسته «سنجش عینی» و «سنجش ذهنی» خلاصه کرد (رضازاده، زبردست، و لطیفی اسکویی، ۱۳۹۰، ص. ۳۰۰) که هر یک به بخشی از موضوعات مرتبط با پیاده‌مداری پرداخته است. در جدول (۱)، تحولات فکری جهان در خصوص پیاده‌راه‌سازی ارائه شده است.

جدول ۱- فعالیت‌های انجام شده در راستای ایجاد پیاده‌راه در جهان

مأخذ: رفعیان، صدیقی، و پورمحمدی، ۱۳۹۰، ص. ۴۳ به نقل از پورمحمدی، ۱۳۸۹

مقطع زمانی	فعالیت‌های انجام شده
دهه ۱۹۴۰	- خیابان‌ها و فضاهای ویژه عابر پیاده برای نخستین بار در شهرهای اروپا - نخستین تجربه آزمایشی در ایجاد منطقه بی‌ترافیک در شهرهای روتردام و استکهلم
دهه ۱۹۵۰	- محدود کردن ترافیک و ایجاد ناحیه پیاده در تمام اروپا - ممنوعیت ورود اتومبیل به نواحی تاریخی و تجاری در بیشتر شهرهای اروپا، احیای فضاهای عمومی، ایجاد خیابان‌های پیاده
دهه ۱۹۶۰ تاکنون	- ایجاد فضاهای پیاده‌محور در نقاط مختلف دنیا مانند ایالات متحده (۱۵۰ خیابان پیاده در آمریکا)، در اروپا، آلمان، انگلستان و هلند

اخیراً در ایران نیز تجارب ارزشمندی در این خصوص در شهرهای تبریز، مشهد و تهران صورت گرفته است. بنابراین مطالعات انجام شده، نمونه تبریز یکی از تجارب موفق در بهبود رضایتمندی اجتماعی و ارتقای کیفیت محیط شهری بوده است (رفعیان، صدیقی، و پورمحمدی، ۱۳۹۰، ص. ۴۳). قابل ذکر است که در اواسط سال ۱۳۹۴، شهردار شهر رشت نیز اقدام به پیاده‌راه‌سازی بخش مرکزی شهر رشت، به‌عنوان یکی از شهرهای مهم توریستی شمال کشور کرده است که تا زمان نگارش این مقاله، هنوز به پایان نرسیده و تصمیم‌گیری در مورد میزان موفقیت آن نیازمند زمان است.

در پایان، قابل ذکر است که بررسی مطالعات انجام شده در زمینه پیاده‌مداری، نشان‌دهندهٔ وسعت مطالعاتی موضوع پیاده‌مداری است. به‌نحوی که می‌توان از حوزه طراحی شهری، تا شناسایی شاخص‌ها و حتی بخش سلامت، نمونه‌هایی را ارائه کرد. به‌عنوان نمونه، زونیکا تران و همکاران^۱ (۲۰۱۷)، در پژوهش خود به مبحث سلامتی و تندرستی با نحوه طراحی محله با رویکرد پیاده‌محوری پرداخته‌اند و در نهایت به این نتیجه رسیده‌اند که بین جنبه‌های مختلف محیط ساخته شده با رویکرد پیاده‌محوری در مقیاس محلات و ایجاد رفاه، ارتباط وجود دارد. مارشال، بروئر و فرانک^۲ (۲۰۱۵) در پژوهش خود به موضوع پیاده‌مداری با رویکرد محله سالم و آلودگی هوا پرداخته‌اند و به دنبال شناسایی کشف ارتباطات بین عوامل فوق بوده‌اند و بر پیاده‌روی، استفاده از دوچرخه و یا حمل و نقل عمومی در دستیابی به محله سالم تأکید کرده‌اند. همچنین تکرار این مطالعات را در سایر مناطق، دارای اهمیت دانسته‌اند. اوینگز، هندی، براون سون، کلمنت و وینستون^۳ (۲۰۰۶) در پژوهشی با عنوان «شناسایی و ارزیابی کیفیت طراحی شهری مرتبط با پیاده‌مداری» به توسعه تعریف عملیاتی ۵ عامل از ۹ عامل مؤثر در کیفیت طراحی شهری پرداخته‌اند. اوینگز و هندی^۴ (۲۰۰۹) در پژوهش خود که به‌نوعی ادامه پژوهش پیشین است، با استفاده از نظریات متخصصان به ارزیابی کیفیت ذهنی از محیط زیست خیابان‌های شهری در قالب ۵ عامل مورد بحث در مقاله پیشین خود پرداخته‌اند.

1. Zuniga-Teran, & et al
2. Marshall, Brauer, & Frank
3. Ewing, Handy, Brownson, Clemente, & Winston
4. Ewing, R., & Handy,

۳. روش‌شناسی تحقیق

۳.۱. روش تحقیق

در پژوهش حاضر به منظور شناسایی موانع پیاده‌مداری در شهر رشت، از روش تئوری بنیانی^۱ استفاده شده است. تئوری بنیانی یک روش تحلیلی برای ساخت نظریه از داده‌های کیفی استقرایی است (چارمز و بریان^۲، ۲۰۱۰، ص. ۴۰۷) و نه تنها به عنوان یک روش اقدام به مفهوم‌سازی می‌کند، بلکه به صورت یک روش‌شناسی کامل^۳، مجموعه‌ای از اصول را برای فرایند پژوهش فراهم می‌کند (وید^۴، ۲۰۰۹، ص. ۵۰۶). از جمله ویژگی‌هایی که باعث تمایز نظریه بنیانی از سایر روش‌ها می‌شود، می‌توان به این موارد اشاره کرد:

چهارچوب مفهومی ناشی از اطلاعات فعلی، کشف فرایندهای اصلی عرصه اجتماعی به جای توصیف واحد تحت مشاهده، مقایسه هر داده با کل داده‌ها، امکان تغییر روش جمع‌آوری داده‌ها در میدان پژوهش و امکان شروع به نوشتن افکار اولیه خود درباره گزارش از همان آغاز شروع جمع‌آوری داده‌ها (پاپزن، قبادی، زرافشان، و گراوندی، ۱۳۸۹، ص. ۳۴). این روش شامل پنج مرحله است که مرحله نخست، طرح تحقیق (بررسی ادبیات فنی و انتخاب موارد)؛ مرحله دوم، گردآوری داده‌ها؛ مرحله سوم، تنظیم داده‌ها و نگارش گویه‌ها و مفاهیم؛ مرحله چهارم، تجزیه و تحلیل داده‌ها (بخش اصلی تحقیق) و مرحله پنجم، طراحی و اعتبار مدل می‌باشد. منظور از طرح تحقیق، سؤال و محدوده تحقیق است (ازکیا، ایمانی جاجرمی، و فرضی‌زاده میاندھی، ۱۳۹۰، ص. ۲۱).

پرسش اصلی در مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته این بود که علل عدم پیاده‌روی شهروندان شهر رشت چیست؟ در مرحله دوم به شیوه‌های گردآوری داده‌ها و نمونه‌های آماری توجه می‌شود. در این مطالعه با توجه به مسئله تحقیق، از تکنیک‌های مصاحبه عمیق و گروه‌های متمرکز به منظور جمع‌آوری داده‌ها بهره برده شده است. در این مرحله با روش نمونه‌گیری هدفمند، ۴۳ مصاحبه نیمه‌ساختاریافته با شهروندان شهر رشت انجام شد. مصاحبه‌ها تا جایی پیش رفت که اشباع تئوریک حاصل گردید؛ به گونه‌ای که داده‌های مأخوذه تکراری شده و

1. Grounded theory
2. Charmaz & Bryant
3. Total Methodology
4. Weed

مورد تازه‌ای از سوی شهروندان حاصل نشد. در مصاحبه عمیق که مصاحبه نیمه‌ساختارمند نیز نامیده می‌شود، هدف این است که گفت‌وگوها به صورت باز انجام شود و به مصاحبه‌شوندگان اجازه داده شود که عقاید و افکار خود را با کلمات مخصوص خود بیان کنند. در مصاحبه‌های نیمه‌ساختارمند بدین ترتیب اجازه می‌دهند که تغییرات و آزادی بیشتر بین مصاحبه‌کننده و مصاحبه‌شونده صورت گیرد. محقق لازم است دقیقاً به پاسخ‌های شرکت‌کننده گوش فرا دهد و با او همراهی کند. بنابراین مصاحبه‌های عمیق برای آشکارسازی یک موضوع، گفت‌وگو در جزئیات و در ساختن تئوری مفید هستند (استرابرگ، ۱۳۸۴، ص. ۸۰). مصاحبه‌ها تا جایی پیش رفت که اشباع تئوریک حاصل گردید، به گونه‌ای که داده‌های مأخوذه تکراری شده و مورد تازه‌ای از سوی شهروندان حاصل نشد. همزمان با انجام مصاحبه، علاوه بر یادداشت برداری، با کسب اجازه از شهروندان، مصاحبه ضبط شد و داده‌های صوتی جمع‌آوری گردید. سپس با مرور مکرر مصاحبه‌های ضبط‌شده، مشکلات به‌طور کامل روی کاغذ نوشته و نسخه برداری شد. جدول (۲) مشخصات عمومی مصاحبه‌شوندگان را نشان می‌دهد.

جدول ۲- مشخصات عمومی مصاحبه‌شوندگان

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

متوسط سن	میزان تحصیلات				جنس		تعداد
	حوزوی	کارشناسی و بالاتر	دیپلم و فوق‌دیپلم	پایین‌تر از دیپلم	زن	مرد	
۳۹	۳	۱۶	۹	۱۵	۱۷	۲۶	۴۳ نفر

مرحله سوم، مرحله تنظیم داده‌هاست. در این مرحله، فایل‌های صوتی مصاحبه‌ها و یادداشت‌ها به متن تبدیل شدند. در مرحله تجزیه و تحلیل داده‌ها که اصلی‌ترین فرایند در تئوری بنیانی و مرکز ثقل پژوهش‌های کیفی است، داده‌ها به شکل کدگذاری درمی‌آیند. یافته‌های پژوهش در نظریه بنیانی در مرحله تجزیه و تحلیل داده‌ها شکل می‌گیرند. تحلیل داده‌ها از سه مرحله کدگذاری باز^۱، محوری^۲ و انتخابی^۳ تشکیل شده است و براساس واحدهای

1. open coding
2. Axial Coding
3. Selective Coding

اصلی تحلیل در کدگذاری‌ها، یعنی مفاهیم، مقوله‌ها و قضایا پیش می‌روند (لوک^۱، ۲۰۰۱، صص. ۶۴-۶۷).

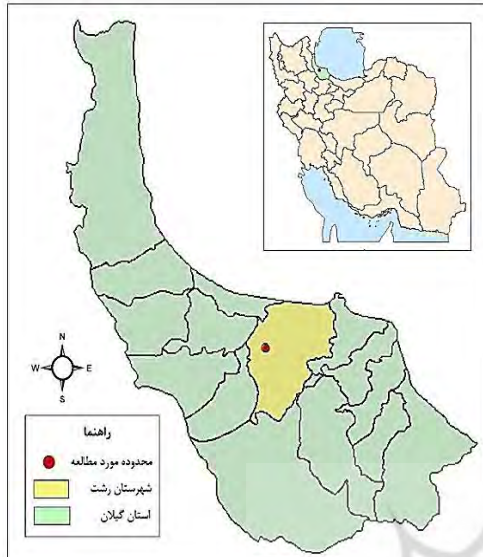
در کدگذاری باز، داده‌های مربوط به پدیده مورد مطالعه با بررسی دقیق، نام‌گذاری و مقوله‌بندی می‌شوند. محصول نام‌گذاری «مفاهیم» است (طالب، محمدی، و پوررجب میان‌دوآب، ۱۳۹۰، ص. ۱۲۲؛ قبادی، پاپزن، زرافشانی، و گراوندی، ۱۳۹۱، ص. ۹۲). در کدگذاری محوری، داده‌هایی که در کدگذاری باز به مفاهیم و مقوله تبدیل شده‌اند، با شیوه جدیدی به یکدیگر می‌پیوندند تا پیوند یک مقوله و مقولات فرعی‌اش برقرار شود. فرایند کدگذاری محوری با استفاده از یک مدل پارادایمی صورت می‌گیرد که متضمن شرایط علی، پدیده، زمینه، شرایط مداخله‌گر، راهبردهای عمل/تعامل و پیامدها است. در این مرحله، قضایا شکل می‌گیرند که سومین مؤلفه نظریه بنیانی است (استراس و کوبین، ۱۳۸۷، ص. ۶۵).

مرحله سوم، کدگذاری انتخابی است که طی آن «مقوله هسته‌ای» یا اصلی انتخاب می‌شود و ارتباط آن با دیگر مقوله‌ها و افزایش اعتبار این روابط با جست‌وجوی موارد تصدیق یا عدم تصدیق انجام می‌شود (طالب، محمدی، و پوررجب میان‌دوآب، ۱۳۹۰، ص. ۱۲۲). در این مرحله، محقق روایتی توصیفی از پدیده مرکزی ارائه می‌کند که به آن «داستان»^۲ گفته می‌شود. این داستان در ادامه باید در خصوص پدیده مرکزی مفهوم‌سازی شود که «شرح داستان»^۳ نام دارد (ازکیا، ایمانی جاجرمی، و فرضی‌زاده میاندوآب، ۱۳۹۰، ص. ۱۴۲).

مرحله نهایی، طراحی و اعتبار مدل است. ساخت مدل یا نظریه از نخستین تحلیل‌ها آغاز می‌شود و تا آخرین تحلیل‌ها ادامه می‌یابد. نخستین گام در مرحله طراحی مدل، طبقه‌بندی مرکزی است که درون‌مایه تحقیق را نشان می‌دهد. این طبقه بین داده‌های مختلف ارتباط برقرار می‌کند، اما خود در بین داده‌ها نیست (طالب، محمدی، و پوررجب میان‌دوآب، ۱۳۹۰، ص. ۱۲۸؛ قبادی، پاپزن، زرافشانی، و گراوندی، ۱۳۹۱، ص. ۱۰۰).

1. Locke
2. story
3. story line

۲.۳. منطقه مورد مطالعه



شکل ۱- نقشه موقعیت محدوده مورد مطالعه

در تقسیمات سیاسی کشور و استان

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

محدوده مورد مطالعه پژوهش حاضر، شهر رشت است. این شهر، مرکز سیاسی - اداری استان گیلان بوده و مرکز شهرستان رشت است. شهر رشت بزرگ‌ترین و پرجمعیت‌ترین شهر شمال ایران در بین سه استان حاشیه‌ای دریای خزر، یعنی گیلان، مازندران و گلستان محسوب می‌شود. براساس سرشماری رسمی در سال ۱۳۹۰، جمعیت آن ۶۳۹،۹۵۱ نفر بوده و ۲۰۴۰۵۴ خانوار در آن ساکن هستند (مهندسین مشاور طرح کاوش، ۱۳۸۶، ص. ۹) (شکل ۱).

۴. مبانی نظری تحقیق

رشد بی‌رویه و شتابان کلان‌شهرها و شهرهای میانی، نارسایی سیستم‌های مدیریتی پیشین و عدم تأمین نیازهای پایه ساکنان شهری، به‌عنوان بخشی از مهم‌ترین مسائل شهرها (فنی و صارمی، ۱۳۹۲، ص. ۳۶) و «الگوهای موجود توسعه شهری و فعالیت‌های انسانی منجر به برهم‌خوردن نظم زیست‌محیطی شده است» (مثنوی، ۱۳۸۲، ص. ۳۱).

گسترش وسیع و همه‌جانبه شهرها و توسعه در حومه‌ها، افزون بر اینکه زمین‌های ارزشمند را از میان برده و مشکلات حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد، هزینه و اثرات منفی دیگری هم بر زندگی افراد دارد (حسینیون، ۱۳۸۵، ص. ۱۲). در این میان یکی از مهم‌ترین اصولی که برنامه‌ریزی شهری در راستای رسیدن به هدف خود دنبال می‌کند، افزایش قابلیت پیاده‌مداری و ساخت جوامع پیاده‌محور است. در واقع برنامه‌ریزی شهری جدید به دنبال ساخت محلات مسکونی با مقیاس انسانی و مجموعه‌های قابل پیاده‌روی می‌باشد. به دنبال تغییر در شرایط و عوامل گسترش و توسعه شهری در دوران اخیر، محله‌های مسکونی جایگاه ویژه‌ای در شکل‌گیری شهرهای جدید داشته‌اند (معصومی، ۱۳۹۰) و از جمله مهم‌ترین رویکردهایی که از

این تفکر حمایت می‌کند، رویکرد شهر فشرده است که در تقابل با گسترده‌شدن شهر و در نتیجه موتوریزه‌شدن آن ارائه شده است.

سعی در ایجاد «شکل فشرده» برای شهر، یکی از مهم‌ترین راهبردها در جهت دستیابی به اندازه مطلوب شهری بوده است. البته توجه به این نکته ضروری است که «سیاست‌های موفق شهر فشرده نیاز به یک چهارچوب نظارتی متداوم و قابل قبول برای به حداقل رساندن تنش‌های میان همسایگان و میان مالکان و همچنین به حداکثر رساندن استانداردهای طولانی‌مدت در مکان‌های پُرتراکم خواهد داشت» (راندولف^۱، ۲۰۰۶، ص. ۱۱). پیدایش مفهوم شهر فشرده در ضرورت پایداری، حفاظت از محیط‌زیست و به حداقل رساندن ضایعات نهفته است که در کنفرانس برانت‌لند مطرح شد: اوینگز^۲ استدلال می‌کند تراکم بالا، سرانه زمین کمتری مصرف می‌کند و فضای بیشتری برای فضای باز و کشاورزی در اختیار ما می‌گذارد. اتوبوس و راه‌آهن در بافت متراکم، وابستگی کمتر به اتومبیل شخصی را موجب می‌شود. تراکم بالا اثرات زیست‌محیطی جامعه را کاهش می‌دهد و سرعت مصرف منابع تجدیدنپذیر را کم می‌کند. همچنین شهر فشرده می‌تواند حمل‌ونقل عمومی را افزایش دهد. این الگو از رشد شهری، بر موضوع عابرپیاده، استفاده بهینه از زمین در مناطق با جمعیت بالا، همبستگی اجتماعی و توسعه فرهنگی تأکید دارد (کوتارکار، باهادور، و ساردا^۳، ۲۰۱۴، ص. ۲۴۹).

بنابر آنچه آمد، یکی از مهم‌ترین وجوه رویکرد شهر فشرده، توجه به عابرپیاده در شهرها و در نتیجه پیاده‌روی^۴ شهروندان و پیاده‌مدارشدن شهر است. پیاده‌روی توسط گروه‌های علمی مختلفی توصیه شده است. از آنجاکه از یک سو فعالیت‌های فیزیکی به عنوان یکی از اجزای مهم زندگی برای بهبود سلامتی در بلندمدت محسوب می‌شود و پیاده‌روی از جمله رایج‌ترین شکل فعالیت بدنی بزرگ‌سالان است (سیلنز، سالیس، و فرانک^۵، ۲۰۰۳، ص. ۸۰) و از سوی دیگر انسان شهری با توجه به ویژگی‌های زندگی شهری کمتر فرصت پیاده‌روی را می‌یابد، محققین در هر دو حوزه سلامت عمومی و برنامه‌ریزی شهری و حمل‌ونقل، در پی یافتن ارتباط میان

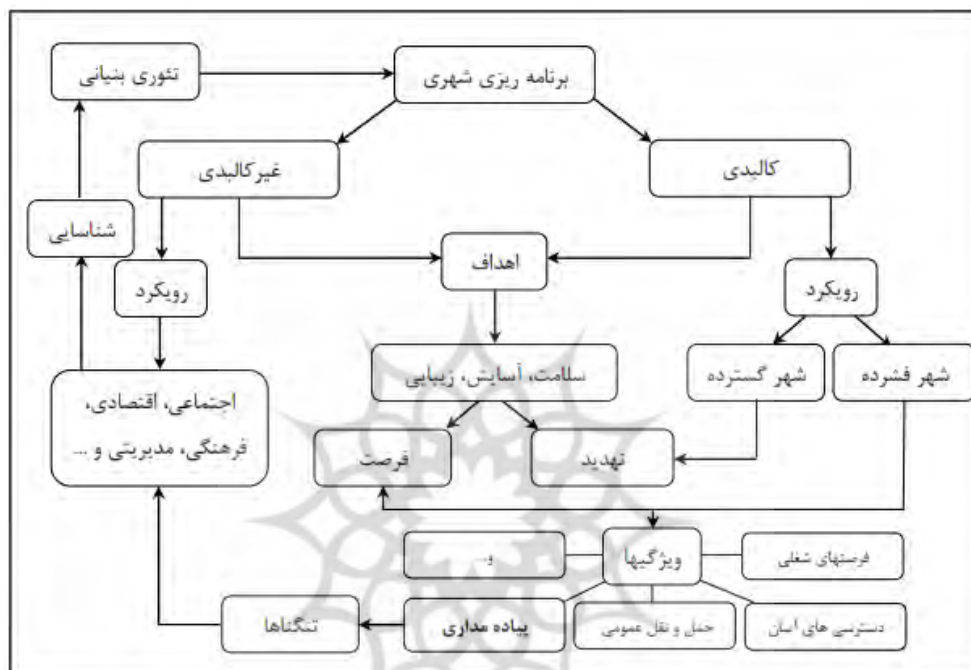
-
1. Randolph
 2. Ewings
 3. Kotharkar, Bahadure, & Sarda
 4. Walking
 5. Saelens, Sallis, & Frank.

ویژگی‌های محیط فیزیکی و رفتارهای ناشی از فعالیت‌های فیزیکی بوده‌اند (لسلی و همکاران^۱، ۲۰۰۷، ص. ۱۱۲). این مهم، توجه خاص برنامه‌ریزان شهری را به خود معطوف داشته است و از این‌رو پیاده‌روی از توصیه برای سلامت و ورزش گرفته تا به‌عنوان یکی از سرگرمی‌های شهری (کورفیلد^۲، ۱۹۹۰، ص. ۸)، و همچنین به‌عنوان یک نیاز کالبدی در شهرها، از جایگاه مهمی در برنامه‌ریزی شهری برخوردار شده است؛ چراکه توجه به موضوع «حرکت پیاده» همواره با نیازها و خواسته‌های انسان درمی‌آمیزد و می‌تواند از پُراهمیت‌ترین و ضروری‌ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده‌کنندگان از فضای شهر تلقی شود (رفیعیان، صدیقی، و پورمحمدی، ۱۳۹۰، ص. ۴۲). با وجود این، باید اذعان داشت که به‌رغم محبوبیت رو افزایش اصطلاح قابلیت پیاده‌مداری، تاکنون بحث‌های زیادی بر سر تعریف آن وجود داشته است؛ هرچند به‌طور عام می‌توان گفت قابلیت پیاده‌مداری وسیله‌ای است برای توصیف محیط فیزیکی، ولی این مفهوم مانند بسیاری دیگر از اصطلاحات در برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی، دارای معنی ثابتی نبوده و با هر پیشنهاد جدید گسترش می‌یابد (رضازاده، زبردست، و لطیفی اسکویی، ۱۳۹۰، ص. ۳۰۰). نکته قابل توجه آن است که در کنار دیدگاه‌هایی که صرفاً از رویکرد سواره‌محور و یا پیاده‌مدار حمایت می‌کنند، دیدگاه‌هایی نیز وجود دارند که این دو را لازم و ملزوم یکدیگر می‌دانند. مثلاً اشپرای رگن^۳، نظریه‌پرداز دهه ۱۹۶۰، معتقد است که خیابان‌های بدون خودرو، شهر را بی‌روح و مُرده می‌کند، ولی درعین حال موضوع مزاحمت خودروها را یادآور شده و معتقد است که باید با کاهش سرعت حرکت و ترافیک عبوری به پایین‌ترین حد ممکن، در کانون‌های شلوغ شهری نیز این دو را در کنار هم داشت (فیضی، رجبی و حسینی، ۱۳۹۱، ص. ۱۸۰).

در مجموع، پژوهش حاضر با توجه به اهداف برنامه‌ریزی شهری، موضوع پیاده‌مداری را در شهرها بررسی می‌کند. برای این هدف در بخش کالبدی رویکرد شهر فشرده که توجه به عابرین پیاده از جمله موضوعات مهم آن می‌باشد، به‌عنوان محور اصلی بحث انتخاب شده است. از آنجایی که هدف پژوهش حاضر، شناسایی تنگناهای پیاده‌روی شهروندان در شهرهاست، با توجه به اهداف غیرکالبدی برنامه‌ریزی شهری در ابعاد اجتماعی، اقتصادی،

1. Leslie, & et al
2. Corfield
3. Ashpray Regen

فرهنگی و... سعی شده است با به‌کارگیری تئوری بنیانی، مجموع تنگناهای کالبدی و غیرکالبدی شناسایی شود که نتایج پژوهش کمک خوبی به برنامه‌ریزی شهری خواهد کرد. مدل مفهومی پژوهش حاضر در شکل (۲) نشان داده شده است.



شکل ۲- مدل مفهومی پژوهش

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

۵. یافته‌های تحقیق

یافته‌های پژوهش حاضر در سه مرحله کدگذاری علمی و واحدهای تحلیل آن، تجزیه و تحلیل می‌شود.

۵.۱. کدگذاری باز

یافته‌های حاصل از کدگذاری باز، به‌عنوان نخستین مرحله تجزیه و تحلیل داده‌های گردآوری‌شده، شامل ۱۱۷ کد استخراج‌شده از متن مصاحبه با مهاجران بود. ۱۶ مفهوم از کدهای دلالت‌انگیز و دیگر کدها، مستقیم از زبان فرد مصاحبه‌شونده عنوان شده است. کدهای دلالت‌انگیز با علامت (*) در جدول (۳) مشخص شده‌اند.

جدول ۳- مفهوم‌سازی داده‌های حاصل از پژوهش (کدگذاری باز)

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

ردیف	مفهوم	ردیف	مفهوم
۱	نداشتن زمان کافی	۶۰	نبود پارک‌ها و بوستان‌های محله‌ای
۲	عدم تناسب زمان کار و زمان مناسب برای پیاده‌روی	۶۱	طراحی نامناسب پارک‌ها برای پیاده‌روی طولانی
۳	بیماری‌های حرکتی افراد	۶۲	خلوتی بیش از حد شبانه برخی پیاده‌روها
۴	فاصله‌داشتن محل زندگی و محل کار و عدم امکان پیاده‌روی تا محل کار و برعکس	۶۳	نبود فضای سبز مناسب
۵	گرمای هوا در تابستان	۶۴	نبود کاربری‌های متنوع جذاب
۶	آب‌وهوای شرجی در تابستان	۶۵	مبلمان شهری نامناسب*
۷	سرمای هوا در پاییز و زمستان	۶۶	توزیع نامناسب خدمات در مسیرهای پیاده
۸	بارش زیاد در فصول پاییز و زمستان	۶۷	نبود حریم مشخص پیاده و سواره*
۹	شلوغی معابر شهری برای رسیدن به مقصد	۶۸	کمبود فضای پیاده‌روی
۱۰	جاذبه کم برای پیاده‌روی در پیاده‌روها	۶۹	وجود فضای مردانه شهری
۱۱	نبود مکان‌هایی برای استراحت کوتاه	۷۰	عدم تمایل مردان به پیاده‌روی با همسران خود
۱۲	منظر نامناسب شهری*	۷۱	باریک‌بودن معابر شهری
۱۳	مناسب‌نبودن فرهنگ شهروندی در زمینه پیاده‌روی	۷۲	تکدی‌گری در پیاده‌روها
۱۴	کمبود اتوبوس در مسیرهای جذاب برای پیاده‌روی	۷۳	کمبود مغازه‌های برآورده‌کننده نیازهای افراد در مسیر پیاده‌روی
۱۵	فرسودگی اتوبوس‌های حمل‌ونقل درون‌شهری	۷۴	حفاری‌ها توسط ادارات مختلف
۱۶	شلوغی اتوبوس‌های درون‌شهری	۷۵	وجود موانع فیزیکی
۱۷	فقدان تهویه مناسب در فصول گرم سال در اتوبوس‌های درون‌شهری	۷۶	کمبود پل عابر پیاده
۱۸	فقدان گرمایش مناسب در فصول سرد سال در اتوبوس‌های درون‌شهری	۷۷	وجود خودروهای پارک‌شده در پیاده‌روها
۱۹	رفتار نامناسب رانندگان اتوبوس	۷۸	سطح پایین فرهنگ تردد در پیاده‌روها
۲۰	نگاه فرهنگی نامناسب به اتوبوس به عنوان وسیله جابه‌جایی اقشار کم‌درآمد	۷۹	وجود بوهای نامطبوع در برخی پیاده‌روها ناشی از سطل‌های زباله
۲۱	زمان انتظار طولانی برای استفاده از اتوبوس	۸۰	دسترسی محدود به وسایل حمل‌ونقل عمومی در طول مسیر

شماره	مفهوم	شماره	مفهوم
۲۲	نامشخص بودن زمان دقیق رسیدن اتوبوس	۸۱	وجود کاربری‌های ناسازگار در مسیر پیاده‌روها (نظیر کارگاه‌ها)
۲۳	کمبود تاکسی در زمان پیک مسافر	۸۲	کمبود خطوط عابر پیاده
۲۴	رفتار نامناسب برخی از رانندگان تاکسی با مسافران	۸۳	عدم رعایت خطوط عابر پیاده توسط رانندگان
۲۵	دریافت سلیقه‌ای کرایه از سوی رانندگان تاکسی	۸۴	عدم رعایت فضاهای دسترسی پیاده در طراحی محلات مسکونی*
۲۶	عدم استفاده از کولر در تاکسی‌ها در فصول گرم سال	۸۵	یکنواختی بصری مسیرهای پیاده*
۲۷	فرسودگی وسیله نقلیه استفاده شده به عنوان تاکسی	۸۶	نبود گروه‌های هم‌سالان علاقه‌مند به پیاده‌روی
۲۸	اقدام به سوارکردن مسافران در بستی در زمان اوج وجود مسافر	۸۷	تعرض مغازه‌داران به فضای پیاده از طریق اجناس مغازه
۲۹	دوری برخی از نواحی شهری از مراکز عمومی	۸۸	عرض کم برخی از پیاده‌روها
۳۰	ورود موتورسواران به محدوده پیاده‌روی	۸۹	تغییر عرض ناگهانی پیاده‌روها*
۳۱	عدم رعایت حریم پیاده‌روی توسط وسایل نقلیه	۹۰	وجود جوی‌های آب بدون پل برای عبور پیاده
۳۲	عدم آموزش شهروندی از طرف نهادها	۹۱	تراکم بالا در محلات*
۳۳	پاشیده شدن آب در فصول بارندگی بر روی رهگذران	۹۲	احساس محصوریت فضایی در برخی پیاده‌روها ها*
۳۴	جمع شدن آب در زیر موزاییک‌ها و پاشیده شدن در زمان پیاده‌روی	۹۳	وجود خطر زورگیری در ساعات خلوت
۳۵	کف‌سازی نازیبا پیاده‌روها	۹۴	وجود ساخت‌وسازها و ناامن شدن عبور از برخی از آنها
۳۶	سنگ‌فرش نبودن پیاده‌روها	۹۵	دپوی نخاله‌های ساختمانی در پیاده‌روها
۳۷	سختی پیاده‌روی برای مادران با کالسکه کودکان	۹۶	نامناسب بودن اوضاع اجتماعی برخی پیاده‌روها برای پیاده‌روی خانوادگی
۳۸	آماده نبودن پیاده‌راه‌ها برای استفاده معلولین (ویلچر)	۹۷	جمع شدن آب در طول بارندگی در پیاده‌روها
۳۹	طراحی ضعیف پیاده‌روها برای نابینایان در زمینه مسیریابی	۹۸	پیش‌آمدگی ساختمان‌ها در معابر
۴۰	عدم رعایت شیب مناسب برای هدایت آب از سطح پیاده‌رو به جوی‌های اطراف*	۹۹	نبود پارکینگ متناسب با خودرو

ردیف	مفهوم	ردیف	مفهوم
۴۱	وجود چاله‌ها در پیاده‌روها	۱۰۰	عدم رعایت ملاحظات فنی در پیاده‌روها*
۴۲	نبود ایستگاه‌های ارائه‌دهنده دوچرخه در مسیرهای پیاده	۱۰۱	بالآمدن آب از آگوی واقع در معابر
۴۳	نامناسب بودن وضعیت ظاهری پیاده‌روها	۱۰۲	در امان نبودن از نگاه‌های مردم
۴۴	دست‌کاری روکش پیاده‌روها توسط افراد ذی‌نفع، نظیر مغازه‌داران	۱۰۳	اشتیاق مردم به شناسایی افراد در محلات مسکونی
۴۵	احساس مالکیت مغازه‌داران در پیاده‌روهای اطراف مغازه خود	۱۰۴	سختی عبور و مرور برای کودکان در پیاده‌روها
۴۶	تجاوز خودپرداز بانک‌ها به پیاده‌روها و تجمع جمعیت ناشی از آن	۱۰۵	سختی عبور و مرور برای افراد سالمند در پیاده‌روها
۴۷	وجود خلأ قانونی برای مقابله با متخلفین از سوی ارگان‌های انتظامی*	۱۰۶	سختی عبور و مرور برای افراد با معلولیت‌های حرکتی در پیاده‌روها
۴۸	نظارت ضعیف بر حفظ پیاده‌راه‌ها پس از ایجاد	۱۰۷	وجود فرهنگ نامناسب در برخورد با پیاده‌روی دختران جوان
۴۹	نبود خلاقیت در طراحی پیاده‌راه‌ها*	۱۰۸	آگاهی اندک مردم از مزایای پیاده‌روی
۵۰	نبود روشنایی در برخی از پیاده‌روها	۱۰۹	تبلیغات اندک رسانه‌ها در زمینه تحریک مردم به پیاده‌روی
۵۱	خرابی روشنایی در پیاده‌روها	۱۱۰	نبود سیاست‌گذاری درست در زمینه فرهنگ‌سازی پیاده*
۵۲	نبود نورپردازی زیبا برای پیاده‌روی شبانه	۱۱۱	نبود متخصصین مرتبط در خصوص طراحی فضای پیاده در شهرها
۵۳	عدم توجه به ویژگی‌های بومی در طراحی پیاده‌راه‌ها	۱۱۲	هزینه نسبتاً بالای اجرای طرح‌های پیاده‌راه‌سازی
۵۴	تجاوز کاربری‌های مختلف به پیاده‌راه‌ها*	۱۱۳	تناسب اندک ساختار فعلی شهرها با طراحی فضای پیاده*
۵۵	سخت شدن عبور و مرور در پیاده‌روها به دلیل حضور دست‌فروش‌ها	۱۱۴	عدم پیوستگی مسیرهای پیاده*
۵۶	عدم احساس امنیت	۱۱۵	سرمایه‌گذاری اندک از سوی سازمان‌های شهری در ارتباط با ایجاد زمینه‌های پیاده‌روی
۵۷	عدم رعایت حریم شخصی خانم‌ها	۱۱۶	وجود تقاطع‌های خطرناک در مسیر پیاده‌روها
۵۸	متلک‌پرانی به خانم‌ها	۱۱۷	مشکل تأمین وسیله نقلیه در بین مسیر پیاده‌روی
۵۹	تمایل اندک خانم‌ها به پیاده‌روی		

۲.۵. کدگذاری محوری

در این مرحله از جریان کدگذاری علمی، با تجزیه و تحلیل داده‌ها و مفاهیم موجود، چندین مقوله گسترده شناسایی شد و براساس آن ۱۹ طبقه گسترده شکل گرفته است (جدول ۲).

جدول ۴- مقوله‌های گسترده و خرده‌طبقات (کدگذاری محوری)

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

مقوله‌های گسترده	خرده‌طبقات
نبود امنیت	عدم احساس امنیت
	عدم رعایت حریم شخصی خانم‌ها
	متلک‌پرانی به خانم‌ها
	خلوتی بیش از حد شبانه برخی پیاده‌روها
	وجود خطر زورگیری در ساعات خلوت
نبود فرهنگ مناسب پیاده‌روی	مناسب نبودن فرهنگ شهروندی در زمینه پیاده‌روی
	نامناسب بودن اوضاع اجتماعی برخی پیاده‌روها برای پیاده‌روی خانوادگی
	در امان نبودن از نگاه‌های مردم
	آگاهی اندک مردم از مزایای پیاده‌روی
نبود منظر مناسب شهری	جاذبه کم برای پیاده‌روی در پیاده‌روها
	منظر نامناسب شهری
	کف‌سازی نازیبای پیاده‌روها
	نامناسب بودن وضعیت ظاهری پیاده‌روها
	نبود خلاقیت در طراحی پیاده‌راه‌ها
	نبود کاربری‌های متنوع جذاب
	یکنواختی بصری مسیرهای پیاده
ساخت نامناسب پیاده‌روها	جمع شدن آب در زیر موزاییک‌ها و پاشیده شدن در زمان پیاده‌روی
	سنگ‌فرش نبودن پیاده‌روها
	عدم رعایت شیب مناسب برای هدایت آب از سطح پیاده‌رو به جوی‌های اطراف
	وجود چاله‌ها در پیاده‌روها
	جمع شدن آب در طول بارندگی در پیاده‌روها
عدم مناسب‌سازی برای گروه‌های خاص	عدم رعایت ملاحظات فنی در پیاده‌روها
	سختی پیاده‌روی برای مادران با کالسکه کودکان
	آماده نبودن پیاده‌راه‌ها برای استفاده معلولین (ویلچر)
	طراحی ضعیف پیاده‌روها برای نابینایان در زمینه مسیریابی
	سختی عبور و مرور برای کودکان در پیاده‌روها
طراحی نامناسب پیاده‌روها	سختی عبور و مرور برای افراد سالمند در پیاده‌روها
	عدم توجه به ویژگی‌های بومی در طراحی پیاده‌راه‌ها
	طراحی نامناسب پارک‌ها برای پیاده‌روی طولانی
	باریک بودن معابر شهری

ادامه جدول ۴

مقوله‌های گسترده	خرده‌طبقات
	احساس محصوریت فضایی در برخی پیاده‌روها
وجود موانع فیزیکی در پیاده‌روی	عرض کم برخی از پیاده‌روها
	پیش‌آمدگی ساختمان‌ها در معابر
	وجود موانع فیزیکی
	وجود کاربری‌های ناسازگار در مسیر پیاده‌روها (نظیر کارگاه‌ها)
	عدم پیوستگی مسیرهای پیاده
نبود زمان کافی	نداشتن زمان کافی
	عدم تناسب زمان کار و زمان مناسب برای پیاده‌روی
	فاصله‌داشتن محل زندگی و محل کار و عدم امکان پیاده‌روی تا محل کار و برعکس
ویژگی‌های فردی شهروندان	تمایل اندک خانم‌ها به پیاده‌روی
	عدم تمایل مردان به پیاده‌روی با همسران خود
شرایط طبیعی و اقلیمی برای پیاده‌روی	گرمای هوا در تابستان
	آب‌وهوای شرجی در تابستان
	سرمای هوا در پاییز و زمستان
نبود فرهنگ‌سازی و آموزش	بارش زیاد در فصول پاییز و زمستان
	عدم آموزش شهروندی از طرف نهادها
	تبلیغات اندک رسانه‌ها در زمینه تحریک مردم به پیاده‌روی
ناهماهنگی نهادهای مختلف در انجام وظایف	نبود سیاست‌گذاری درست در زمینه فرهنگ‌سازی پیاده
	حفاری‌ها توسط ادارات مختلف
عدم انجام وظایف توسط سازمان‌های مسئول	وجود ساخت‌وسازها و ناامن‌شدن عبور از برخی از آنها
	دپوی نخاله‌های ساختمانی در پیاده‌روها
	وجود بوهای نامطبوع در برخی پیاده‌روها ناشی از سطل‌های زباله
کمبود فضا برای استراحت	کمبود خطوط عابر پیاده
	سرمایه‌گذاری اندک از سوی سازمان‌های شهری در ارتباط با ایجاد زمینه‌های پیاده‌روی
	نبود مکان‌هایی برای استراحت کوتاه
	نبود پارک‌ها و بوستان‌های محله‌ای
	میلان شهری نامناسب
نامناسب بودن وضعیت حمل‌ونقل عمومی	توزیع نامناسب خدمات در مسیرهای پیاده
	نبود فضای سبز مناسب
	کمبود اتوبوس در مسیرهای جذاب برای پیاده‌روی
	فرسودگی اتوبوس‌های حمل‌ونقل درون‌شهری
	شلوغی اتوبوس‌های درون‌شهری

ادامه جدول ۴

مقوله‌های گسترده	خرده‌طبقات
	دسترسی محدود به وسایل حمل و نقل عمومی در طول مسیر
	رفتار نامناسب رانندگان اتوبوس
زیرساخت‌های نامناسب شهری	نبود روشنایی در برخی از پیاده‌روها
	خرابی روشنایی در پیاده‌روها
	نبود نورپردازی زیبا برای پیاده‌روی شبانه
	کمبود پل عابر پیاده
	نبود پارکینگ متناسب با خودرو
عدم رعایت حریم پیاده‌روی توسط خودروها	ورود موتورسواران به محدوده پیاده‌روی
	عدم رعایت حریم پیاده‌روی توسط وسایل نقلیه
	نبود حریم مشخص پیاده و سواره
	وجود خودروهای پارک شده در پیاده‌روها
	عدم رعایت خطوط عابر پیاده توسط رانندگان
عدم رعایت حریم پیاده‌روی توسط کاربری‌های مختلف	احساس مالکیت مغازه‌داران در پیاده‌روهای اطراف مغازه خود
	تجاوز کاربری‌های مختلف به پیاده‌راه‌ها
	سخت شدن عبور و مرور در پیاده‌روها به دلیل حضور دست‌فروش‌ها
	عدم رعایت فضاهای دسترسی پیاده در طراحی محلات مسکونی
وجود موانع قانونی در برخورد با متخلفان	وجود خلأ قانونی برای مقابله با متخلفین از سوی ارگان‌های انتظامی
	نظارت ضعیف بر حفظ پیاده‌راه‌ها پس از ایجاد

۳.۵. کدگذاری انتخابی

در مرحله کدگذاری انتخابی طی فرایندی انسجام‌بخش، مقوله‌های هسته‌ای یا اصلی انتخاب می‌شوند. در پژوهش حاضر با تحلیل نتایج حاصل از مقوله‌های گسترده، ۷ مقوله هسته‌ای شامل عوامل تأثیرگذار اجتماعی و فرهنگی، کالبدی، فردی، طبیعی، مدیریتی، امکانات و قوانین نمایان شد.

جدول ۵- نمود مقوله‌ها در کدگذاری انتخابی

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

وجود موانع قانونی در برخورد با متخلفان	قوانین
عدم رعایت حریم پیاده‌روی توسط کاربری‌های مختلف	امکانات
عدم رعایت حریم پیاده‌روی توسط خودروها	مدیریتی
زیرساخت‌های نامناسب شهری	طبیعی
نامناسب بودن وضعیت حمل‌ونقل عمومی	فردی
کمبود فضا برای استراحت	کالبدی
عدم انجام وظایف توسط سازمان‌های مسئول	اجتماعی و فرهنگی
ناهماهنگی نهادهای مختلف در انجام وظایف	مقوله‌های گسترده
نبود فرهنگ‌سازی و آموزش	
شرایط طبیعی و اقلیمی برای پیاده‌روی	
ویژگی‌های فردی شهروندان	
نبود زمان کافی	
وجود موانع فیزیکی در پیاده‌روی	
طراحی نامناسب پیاده‌روها	
عدم مناسب‌سازی برای گروه‌های خاص	
ساخت نامناسب پیاده‌روها	
نبود منظر مناسب شهری	
نبود فرهنگ مناسب پیاده‌روی	
نبود امنیت	
مقوله‌های گسترده	

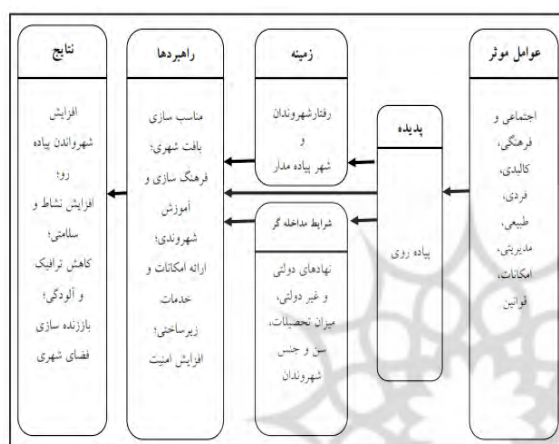
۴.۵. مروری بر خط سیر داستان تحقیق

یکی از مسائلی که پژوهشگران را به انجام این مطالعه ترغیب کرد، اهمیت پیاده‌محوری در برنامه‌ریزی شهری و اهتمام نهادهای متولی امور شهری در رشت برای اجرای طرح‌های پیاده‌محوری بود. براساس مشاهده‌های میدانی، میزان پیاده‌روی و همچنین پیاده‌مداربودن شهر رشت در وضعیت نامناسبی به سر می‌برد. برای دریافت پاسخی به این موضوع، لازم بود که ابتدا موانع پیاده‌مداری شهر رشت شناسایی شود. براساس مطالعات نظری بیان شد که عوامل مختلفی در پیاده‌مداربودن شهرها و شهروندان تأثیر دارد. از این رو پرسش اصلی این تحقیق از پرسش‌شوندگان این بود که موانع پیاده‌روی شما در شهر رشت چیست؟ نتیجه تحلیل پاسخ‌ها، استخراج ۷ مقوله هسته‌ای شامل عوامل تأثیرگذار اجتماعی و فرهنگی، کالبدی، فردی، طبیعی، مدیریتی، امکانات و قوانین می‌باشد. در این بین به نظر می‌رسد سه مقوله مدیریتی، کالبدی و امکانات، اهمیت بیشتری نسبت به سایر عوامل داشته باشد.

از شرایط علی به وجودآورنده مدل الگوواره‌ای، می‌توان به عوامل تأثیرگذار مدیریتی، نبود فرهنگ‌سازی و آموزش، ناهماهنگی نهادهای مختلف در انجام وظایف و عدم انجام وظایف توسط سازمان‌های مسئول اشاره کرد. در مدل الگوواره‌ای، عوامل تأثیرگذار کالبدی، شرایط

علی به وجود آورنده آن، مانند نبود منظر مناسب شهری، وجود موانع فیزیکی در پیاده‌روی، طراحی نامناسب پیاده‌روها و... نقش دارد. در بحث امکانات نیز نکاتی که از طرف شهروندان به‌عنوان علل عدم پیاده‌مداری شهر رشت مطرح شد، مانند نامناسب بودن وضعیت حمل و نقل عمومی و زیرساخت‌های نامناسب شهری و... مؤثر بوده است.

۵. ۵. مرحله نهایی و طراحی مدل کانونی پژوهش



نخستین گام در مرحله طراحی مدل، طبقه‌بندی مرکزی است که درون‌مایه تحقیق را نشان می‌دهد. در پژوهش حاضر با توجه به مفاهیم؛ مقوله‌های گسترده و هسته‌ای در جریان کدگذاری‌های باز، محوری و انتخابی و ساخت قضایای نظری مدل، شکل ۳ به‌عنوان مدل کانونی پژوهش طراحی شد.

شکل ۳- مدل کانونی پژوهش

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

۶. نتیجه‌گیری

تنگناهای پیش روی اقدام به پیاده‌روی در شهرها، در سایه عوامل گوناگونی شکل می‌گیرند و پس از شکل‌گیری با توجه به ارتباط درونی عوامل با هم، یکدیگر را تقویت کرده و در نتیجه برنامه‌ریزی برای ایجاد یک شهر پیاده‌مدار را دچار مشکل می‌کنند. چنان‌که در پژوهش حاضر مشخص گردید، شهر رشت به‌رغم برخورداری از توان بالا در ایجاد یک شهر پیاده‌مدار، به دلیل وجود مشکلاتی در ابعاد مختلف و متنوع، نتوانسته است شهروندان را به پیاده‌روی در شهر متمایل سازد. این مشکلات از عوامل مختلفی سرچشمه می‌گیرد که گاه صورتی عینی داشته و گاه در ورای عینیت‌های موجود، حاصل ادراکات ذهنی شهروندان از مشکلات موجود است که البته گاه تردیدهایی در وجود صورت واقعی دسته دوم وجود دارد. در هر حال، هر دو دسته از عوامل عینی و ذهنی، موانعی را در پیاده‌روی افراد و یا حداقل کاهش مسیر پیاده‌روی آنان ایجاد کرده است.

در یک نگاه کلی، پیاده‌روی در شهر رشت را می‌توان به سه شکل بیرونی، درونی و ترکیبی تقسیم کرد. قسمت‌های پیاده‌روی بیرونی شامل فضاهای عمومی یا خصوصی است که در فضای باز شهر انجام می‌شود؛ نظیر پیاده‌روها و پارک‌های شهر. در قسمت درونی که شامل فضاهای عمومی و خصوصی درونی و بسته می‌شود، جابه‌جایی‌های پیاده‌روی نسبتاً طولانی در آنها قابل انجام است (مفهوم پرسه‌زنی)؛ نظیر مراکز تجاری، بازارهای سنتی، موزه‌ها و ... درمورد سوم یعنی شهر پیاده‌تری، فضاهای عمومی و خصوصی همچون مورد شهر درونی هستند، اما در بخش‌های بزرگی از خود با شکل شهر بیرونی و باز ترکیب شده‌اند؛ نظیر مجموعه‌های بزرگ تجاری با فضای باز.

در این زمینه باید در شهر رشت به سمت پیاده‌مداری و حرکت به سوی کاهش موتوریزه کردن شهر اقدام کرد. همچنین ایجاد مراکز محافظت‌شده بیرونی، افزایش فضاهای ترکیبی و بهبود موقعیت فضاهای درونی، می‌تواند به بالا بردن فرهنگ پیاده‌روی کمک کنند. در مجموع تنگناهای اساسی پیاده‌روی شهروندان در شهر رشت، تحت تأثیر عوامل مختلف اجتماعی، فرهنگی، کالبدی، فردی، طبیعی، مدیریتی، امکانات و قوانین به وجود آمده است. تمامی این عوامل در دو گروه زمینه‌های مؤثر بر پیاده‌روی و شرایط مداخله‌گر قابل مطالعه هستند که در گروه نخست، ویژگی‌های شهر و شهروندان و در گروه دوم، شرایطی که در عدم تمایل شهروندان به پیاده‌روی نقش داشته‌اند و یا به عبارت بهتر در بروز چنین شرایطی مداخله کرده‌اند، قابل مطالعه‌اند. بر این اساس باید راهبردهایی را جست‌وجو کرد تا ضمن هدایت شهر و شهروندان به ترتیب به سمت پیاده‌مداری و پیاده‌روی، شرایط مداخله‌گر را حذف و یا حداقل به کمترین میزان ممکن کاهش داد که در نتیجه آن شهروندان علاقه‌مند به پیاده‌روی، افزایش یافته و در پرتو آن، ترافیک و آلودگی کاهش یافته و با بازسازی فضای شهری، زمینه‌های ایجاد شهری سالم و شهروندان پرنشاط فراهم گردد. در این زمینه مناسب‌سازی بافت شهری به لحاظ کالبدی و ارائه امکانات و خدمات زیرساختی لازم برای پیاده‌روی، فرهنگ‌سازی و آموزش شهروندی توسط نهادهای متولی و همچنین افزایش امنیت می‌تواند زمینه‌ساز افزایش پیاده‌روی و در نتیجه افزایش نشاط و سلامتی، کاهش ترافیک و آلودگی، بازسازی فضای شهری و ... گردد.

کتابنامه

۱. ازکیا، م؛ ایمانی جاجرمی، ح.؛ و فرضی‌زاده میاندهی، ز. (۱۳۹۰). روش‌های کاربردی تحقیق: کاربرد نظریه بنیانی. تهران: کیهان.
۲. استرابرگ، ک. ج. (۱۳۸۴). روش‌های تحقیق کیفی در علوم اجتماعی. ترجمه احمد پوراحمد و علی شماعتی. یزد: دانشگاه یزد.
۳. استراس، آ؛ کوربین، ج. (۱۳۸۷). اصول روش تحقیق کیفی؛ نظریه بنیانی، روش‌ها و شیوه‌ها. ترجمه بیوک محمدی. تهران: پژوهشکده علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
۴. پاپزن، ع؛ قبادی، پ؛ زرافشانی، ک؛ و گراوندی، ش. (۱۳۸۹). مشکلات و محدودیت‌های گردشگری روستایی با استفاده از نظریه بنیانی (مورد: روستای حریر، استان کرمانشاه). فصلنامه پژوهش‌های روستایی، ۱(۳)، ۲۵-۵۲.
۵. پوراحمد، ا؛ حاتمی‌نژاد، ح.؛ و حسینی، س. ه. (۱۳۸۵). آسیب‌شناسی طرح‌های توسعه شهری در کشور. پژوهش‌های جغرافیایی، ۵۸(۵)، ۱۶۷-۱۸۰.
۶. حسینپور، س. (۱۳۸۵). شهر فشرده، شهر فردا. شهرداری‌ها، ۶(۷۳)، ۱۲-۱۵.
۷. رضازاده، ر؛ زبردست، ا؛ و لطیفی اسکویی، ل. (۱۳۹۰). سنجش ذهنی قابلیت پیاده‌مداری و مؤلفه‌های تأثیرگذار بر آن محلات (مطالعه موردی: محله چیدر). مدیریت شهری، ۹(۲۸)، ۲۹۷-۳۱۳.
۸. رفعیان، م؛ صدیقی، ا؛ و پورمحمدی، م. (۱۳۹۰). امکان‌سنجی ارتقای کیفیت محیط از طریق پیاده‌راه‌سازی محورهای شهری (مورد: خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم). مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، ۳(۱۱)، ۵۶-۴۱.
۹. طالب، م؛ محمدی، م؛ و پوررجب میاندوآب، پ. (۱۳۹۰). پیامدهای تداوم حضور واسطه‌های خریدار شیر در نواحی روستایی (مطالعه موردی: روستای شیشه، شهرستان اهر). مجله پژوهش‌های روستایی، ۲(۶)، ۱۱۱-۱۳۵.
۱۰. فنی، ز؛ صارمی، ف. (۱۳۹۲). رویکرد توسعه پایدار محله‌ای در کلان‌شهر تهران (مورد: محله بهار منطقه ۷). فصلنامه جغرافیا و توسعه، ۱۱(۳۰)، ۳۵-۵۶.
۱۱. فیضی، م؛ رجبی، آ؛ و حسینی، ی. (۱۳۹۱). بازشناخت جنبش پیاده‌مداری در پایدار فضاهاى متراکم شهری. مدیریت شهری، ۱۰(۳۰)، ۱۷۹-۱۹۴.

۱۲. قبادی، پ.؛ پاپ‌زن، ع.؛ زرافشانی، ک.؛ و گراوندی، ش. (۱۳۹۱). واکاوی محدودیت‌ها و مشکلات توریسم با استفاده از تئوری بنیانی (موردشناسی: روستای چرمه‌علیا). *جغرافیا و آمایش شهری - منطقه‌ای*، ۲(۵)، ۸۹-۱۰۴.
۱۳. مثنوی، م. (۱۳۸۲). توسعه پایدار و پارادایم‌های جدید توسعه شهری: شهر فشرده و شهر گسترده. *محیط‌شناسی*، ۲۹(۳۱)، ۸۹-۱۰۴.
۱۴. معصومی، س. (۱۳۹۰). *توسعه محله‌ای در راستای پایداری کلان‌شهر تهران*. تهران: شهرداری تهران، اداره کل مطالعات اجتماعی و فرهنگی، انتشارات جامعه و فرهنگ.
۱۵. مهندسین مشاور طرح کاوش. (۱۳۸۶). *طرح جامع شهر رشت*.
۱۶. هیراسکار، ج. ک. (۱۳۷۶). *درآمدی بر مبانی برنامه‌ریزی شهری*، ترجمه محمد سلیمانی و احمدرضا یکانی فرد. تهران: جهاد دانشگاهی دانشگاه تربیت معلّم.
17. Charmaz, K., & Bryant, A. (2010). *Grounded theory*. In D. B. McGaw, P. Peterson, & E. Baker (Eds), *The international encyclopedia of education* (3rd ed., pp. 406-412). Amsterdam: Elsevier.
18. Corfield, P. J. (1990). Walking the city streets: The urban odyssey in eighteenth-century England. *Journal of Urban History*, 16, 74-132.
19. Fruin, J. J. (1971). *Pedestrian planning and design*. New Zealand: NZ Transport Agency.
20. Ewing, R., Handy, S., Brownson, R. C., Clemente, O., & Winston, E. (2006). Identifying and measuring urban design qualities related to walkability. *Journal of Physical Activity and Health*, 3(1), 223-240.
21. Ewing, R., & Handy, S. (2009). Measuring the unmeasurable: Urban design qualities related to walkability. *Journal of Urban design*, 14(1), 65-84.
22. Kotharkar, R., Bahadure, P., & Sarda, N. (2014). Measuring compact urban form: A case of Nagpur city, India. *Sustainability*, 6(7), 4246-4272.
23. Leslie, E., Coffee, N., Frank, L., Owen, N., Bauman, A., & Hugo, G. (2007). Walkability of local communities: Using geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes. *Health and Place*, 13(1), 111-122.
24. Li, F., Liu, X., Hu, D., Wang, R., Yang, W., & Zhao, D. (2009). Measurement indicators and an evaluation approach for assessing urban sustainable development: A case study for China's Jining city. *Landscape and Urban Planning*, 90(3), 134-142.
25. Locke, K. (2001). *Grounded theory in management research*. London: Sage Publications,
26. Loukaitou-Sideris, A. (2006). Is it safe to walk? Neighborhood safety and security considerations and their effects on walking. *CPL Bibliography*, 20(3), 219-232.
27. Marshall, J. D., Brauer, M., & Frank, L. D. (2015). *Healthy neighborhoods: Walkability and air pollution* (Unpublished doctoral dissertation). University of British Columbia, The United States.

28. Randolph, B. (2006). Delivering the compact city in Australia: Current trends and future implications. *Urban Policy and Research*, 24(4), 473-490.
29. Saelens, B. E., Sallis, J. F., & Frank, L. D. (2003). Environmental correlates of walking and cycling: Findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of Behavioral Medicine*, 25(2), 80-91.
30. Weed, M. (2009). Research quality considerations for grounded theory research in sport and exercise psychology. *Psychology of Sport and exercise*, 10(5), 502-510.
31. Wirth, L. (1938). Urbanism as a way of life. *American Journal of Sociology*, 44(1), 1-24.
32. Zuniga-Teran, A. A., Orr, B. J., Gimblett, R. H., Chalfoun, N. V., Guertin, D. P., & Marsh, S. E. (2017). Neighborhood design, physical activity, and wellbeing: Applying the walkability model. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 14(1), 53-76.

