

**Production of Sidewalks and Stability of Identity and Sense of Place of Citizens  
Case study: Imam Khomeini Street Sidewalk in Zanzan**

Esmaeil Daviran<sup>1</sup>, Hossein Ahmadi<sup>2</sup>,

1- Assistant Professor of Geography and Urban Planning, Farhangian University, Tehran, Iran

2- Assistant Professor of Social Sciences, Farhangian University, Tehran, Iran

**Received: 1 October 2020**

**Accepted: 24 January 2021**

**Extended Abstract**

**Introduction**

Urban sidewalks, which date back to about 70 years ago, especially in Germany and the Netherlands, serve as a linear space with maximum social role. According to Jacobber, urban streets and sidewalks are the main and most important part of urban public places and are the most significant part of it. The stability and dynamism of the urban sidewalks space is so effective that leads to the creation of suitable nodes for pausing, sitting and watching. According to Leiden, pedestrianism, pedestrian movement, desirable design, and creating appropriate opportunities for pedestrian movement are effective on increasing social interactions and strengthening social capital. Safety and security, accessibility and permeability, vitality, identity, diversity and mixing, attractiveness, beauty and visual fit, readability, comfort and convenience, shortness and continuity are among the indicators that affect the urban sidewalk.

**Methodology**

The research method in the present study is of explanatory-analytical type with applied nature. The method of data collection is library, documentary and field. In order to formulate theoretical foundations, research indicators, library studies were used in the form of books, articles, dissertations and researches. In order to obtain the information of the study area, the field method with the framework of observation and questionnaire has been used. One-sample t-test, Pearson correlation coefficient and stepwise multivariate regression were used to analyze the data.

**Results and discussion**

The findings show:

- Indicators of cultural diversity, place attachment, safety and security, sense of remembrance and spatial vitality of Zanzan Imam sidewalk are higher than average and close to the desired level. So that the average of the total indicators is about 3.9, which is higher than the standard set (3) and close to the desired limit (4).
- Evaluated indicators on the sidewalk of Zanzan city have a significant relationship and a positive correlation with each other and work continuously with each other.
- According to the results of Pearson test, the indicators of measuring identity and sense of place

---

. Corresponding Author (Email: [socialcapital2007@gmail.com](mailto:socialcapital2007@gmail.com))

in the sidewalk of Zanzan city affect each other at 99 and 95% confidence levels. Indicators in general have moderate and positive correlations with each other.

- Based on the results of stepwise multivariate regression test, five indicators of the sidewalk of Imam Street of Zanzan affect each other and each of them has a different effect on the dependent variable of identity and sense of place.

- The share and effect of each variable on the dependent variable (identity and sense of place) are similar based on the non-standardized coefficient (20%). But based on the standardized coefficient (direct and real) are different from each other and each of the five variables has a different effect on the dependent variable of identity and sense of place.

- The effect of place attachment and cultural identity variables on the identity and sense of place of Zanzan sidewalk are greater.

- The five indicators of identity and sense of belonging due to their high average coefficient, communication and impact have been able to have a stimulating effect on the sidewalk and increase the sense of being in space and belonging to it on the sidewalk of Zanzan.

- The high average of the studied indicators shows that the sidewalk of Zanzan city with its increasing performance has been able to be effective on attracting citizens to itself and to mobilize the physical space of the city center.

- According to the average number of visits of citizens (4.5 times a week) and the reasons for attending the sidewalk (58% of traffic and shopping) as well as the amount of pauses and stops on the sidewalk (average 46 minutes) texture and physical space of the center, it has strengthened the city and promoted the sense of identity and place belonging of Zanzan city center.

### **Conclusion**

The results of the study showed that the effect of the studied indicators of sidewalks on Zanzan is qualitatively and quantitatively increasing and has been able to improve the tensile capacity of the respiratory space in the central part of the city. Despite the different effects of the studied indicators of identity and sense of place of Zanzan sidewalk, all indicators have been effective on relation to the development of identity and sense of place of the sidewalk. So that the correlation of the indicators with each other was mainly positive and the indicators in general had a correlation of more than 50% in improving the level of identity and sense of place and the hypothesis of correlation of the indicators with each other was confirmed. In order to develop the level of stability of identity and sense of place, it is suggested:

- The variety of sidewalk cultural and social events and activities should be such that do not have an adverse effect on the business situation of business owners and guilds of the sidewalk area due to congestion.

- The perimeter and axes of the sidewalk should be visually and physically adapted.

- For the welfare of the residents around the sidewalk, whose traffic route is from the sidewalk, an appropriate traffic pattern should be considered.

- Appropriate scheduling methods that are in line with the working conditions of businesses and guilds.

- In holding various ceremonies, the cultural, social and religious characteristics of the citizens and the elements in the context (such as the community mosque, the mosque of the Prophet and the bazaar, etc.) should be considered.

- It is suggested that the ingredients, elements and furniture placed in the sidewalk originate from the cultural, social and historical features of the city and its citizens.

**Keywords:** Sidewalk, Identity, Sense of place, Zanzan city.

## تولید فضاهای پیاده راهی و پایداری هویت و حس مکانی شهروندان مطالعه موردی: پیاده راه خیابان امام شهر زنجان

اسماعیل دوبران<sup>۱</sup> - استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه فرهنگیان، تهران، ایران  
حسین احمدی - استادیار علوم اجتماعی، دانشگاه فرهنگیان، تهران، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۱/۰۵

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۷/۱۰

### چکیده

پیاده راه‌های شهری واقع در بافت مرکزی شهرها به‌عنوان مرکز تنفس کالبدی و اجتماعی شهرها محسوب شده و اثرات هویتی - مکانی متعددی در توسعه پایدار شهر دارند. پژوهش حاضر به شیوه تبیینی - تحلیلی با ماهیت کاربردی به بررسی اثرات ایجاد پیاده راه‌های شهری در ارتقاء و حفظ هویت و حس مکانی شهروندان در بافت مرکزی شهر با نمونه موردی پیاده راه امام شهر زنجان پرداخته است. گردآوری داده‌ها به‌صورت میدانی و کتابخانه‌ای بوده است که داده‌های گردآوری شده در نرم‌افزار SPSS پیاده شده و با استفاده از آزمون آماری تی تک نمونه‌ای، همبستگی پیرسون و رگرسیون چند متغیره گام‌به‌گام تجزیه و تحلیل داده‌ها صورت پذیرفت. شاخص‌های سنجش هویت و حس تعلق مکانی رد غالب ۵ شاخص اصلی تنوع فرهنگی، دل‌بستگی مکانی، ایمنی و امنیت، حس خاطره‌انگیزی و سرزندگی فضا می‌باشد. نتایج حاصل نشان می‌دهد سطح شاخص‌های ایجادکننده هویت و حس تعلق مکانی در پیاده راه شهر زنجان از حد استاندارد بالا بوده و نزدیک به حد مطلوب می‌باشد. همچنین شاخص‌های هویت و حس تعلق مکانی باهمدیگر همبستگی با جهت مثبت و متوسط داشته و به‌طور پیوسته باهمدیگر عملکرد یافته‌اند. میزان اثر هر کدام از شاخص‌ها در ضریب رگرسیونی استاندارد نشده مشابه ولی در ضریب تعیین استاندارد شده (مستقیم و خالص) متفاوت از هم می‌باشند. اثر شاخص‌های مورد بررسی بر هویت و حس تعلق مکانی منجر به تعدد میزان و زمان حضور در فضای پیاده راه شده و مراودات اجتماعی را توسعه داده است.

**واژگان کلیدی:** پیاده راه، هویت، حس تعلق مکانی، شهر زنجان.

## مقدمه

در دهه‌های اخیر در حوزه دانش جغرافیا، جامعه‌شناسی و روانشناسی محیطی توجه ویژه‌ای به مکان و رابطه احساسی انسان با مکان شده است (گلرخ و پاکزاد، ۱۳۹۴: ۶۶). انسان برای راه رفتن خلق شده است و بسیاری وقایع زندگی وی اعم از کوچ و بزرگ، با راه رفتن در میان دیگران رخ می‌دهد و این حقیقت حتی در دورانی که شهرها با هجوم بیش‌ازحد خودروها مواجه گشته‌اند انکارناپذیر است (نصیری، ۱۳۹۴: ۱۳۰). فشار تمرکزگرایی، توسعه بی‌رویه شهری، افزایش وسیله نقلیه و تراکم خودرویی به‌ویژه بافت مرکزی شهر و در نتیجه زوال زیست‌محیطی منجر به افتادگی کمی و کیفی بافت‌های مرکزی شهر شده و ابعاد زندگی اجتماعی جای خود را به قلمرو خودرویی در فضای شهری داده است. تداوم چنین روندی منجر به افت حیات مدنی و تمدن شهری شده است (کریمی مشاور و نگین تاجی، ۱۳۹۱: ۷). به‌طوری‌که بافت‌های مرکزی شهری بجای اینکه نقش تنفسی و سرزندگی شهر ایجاد کنند محلی برای هجوم انبوه و متراکم خودرویی در فضای غالب تجاری داده‌اند. سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری، برنامه‌ریزی و طراحی شهری را از مقیاس و نیازهای انسانی پیاده، دور ساخته و در نتیجه از ارزش‌ها و جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته است (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۷۶). این شرایط ایجاد فضای آرامش‌بخش توأم با تعامل اجتماعی در مرکز شهر اساسی کرده و حضور در فضا و فعالیت مردم در آنجا باهدف ایجاد پویایی و سرزندگی شهری ضروری ساخته است (Sci, 2014: 363). بدین ترتیب در دو دهه اخیر یکی از عناصر مکانی بافت مرکزی شهر، توجه بیشتر به بحث پیاده‌روی و مقابله با ادامه غیر پایداری شهری بوده (Lamiquiz, 2015: 149). و اصلی‌ترین عامل شکل‌دهنده و تعریف‌کننده فضای شهری انسان و حضور وی در آن است (تشکری و مهربانی، ۱۳۹۷: ۴۰). یکی از فضاهای مؤثر در شکل‌دهی و توسعه انسان و اجتماع محوری شهری پیاده راه‌های شهری است که در دهه‌های اخیر در کشور به‌عنوان ابزار اجتماعی سازی، توسعه سرمایه اجتماعی، ایجاد حس تعلق و دل‌بستگی مکانی به‌ویژه در مکان‌های مرکزی و پرتراфик شهر شناخته شده است. پیاده راه‌های مرکزی شهری به‌عنوان محور تنفسی احاطه شده در فضای متراکم فعالیتی و ترافیکی شهر ضمن ایجاد فضای آرام، هویت بافت مرکزی شهر را نیز احیا کرده و توسعه روابط و شبکه‌های اجتماعی را در پی خواهد داشت. همین امر در کنار بسیاری از مزایای دیگر همچون: احیاء کالبدی، اقتصادی، زیست‌محیطی سبب‌ساز ایجاد و توسعه مسیرهای پیاده راهی در مراکز شهری ایران گردیده است.

پیاده راه حدفاصل خیابان امام شهر زنجان به‌عنوان یکی از پیاده راه‌های احداث شده در مرکز شهر زنجان است که باوجود مسائل و مقاومت بسیار امروز به‌عنوان اجتماعی‌ترین محور شهری بافت مرکزی شهر زنجان شناخته می‌شود. باگذشت حدود ۹ ماه از احداث پیاده راه مزبور ضرورت بر این بود که اثرات اجتماعی پیاده راه مزبور سنجیده شده و نقش این پیاده راه در ایجاد هویت و حس تعلق مکانی ارزیابی گردد. پژوهش حاضر به نقش و اثرات پیاده راه‌های شهری به‌طور عام و پیاده راه خیابان امام شهر زنجان به‌طور خاص در ارتقاء سطح هویت و حس تعلق مکانی پرداخته است. سؤال پژوهش حاضر این است که پیاده راه‌های شهری تا چه حد در ارتقاء سطح هویت و حس تعلق مکانی در مراکز شهری موفق عمل نموده است؟ آیا پیاده راه خیابان امام شهر زنجان توانسته است اثر هویتی-مکانی مؤثر را در عملکرد فضایی شهر زنجان داشته باشد؟ آیا شاخص‌های هویت و توسعه‌دهنده حس تعلق مکانی متأثر از هم بوده و باهم عملکرد یافته‌اند؟ سهم و اثر آن‌ها بر هویت و حس تعلق مکانی چگونه است؟ پاسخگویی به سؤال‌های مزبور در قالب این فرض‌ها تبیین یافته است: شاخص‌های هویتی - مکانی پیاده راه خیابان امام در ظرفیت تعدد و توالی جذب شهروندان و اجتماع مداری مرکز شهر نقش داشته و هویت و حس تعلق مکانی کالبد بافت مرکزی شهر را تقویت نموده است. دوم اینکه شاخص‌های هویتی- مکانی پیاده راه خیابان امام شهر زنجان با یکدیگر همبسته و عملکرد یافته و در ارتباط و تأثیرگذار از همدیگر می‌باشند. و سوم اینکه سهم و اثرگذاری شاخص‌های هویت و حس تعلق مکانی در پیاده راه امام شهر زنجان متفاوت

است. مطالعه و بررسی بانک‌های اطلاعاتی و پژوهشی کشور نشان می‌دهد که در موضوع پیاده راه شهری بیش از ۵۰ پایان‌نامه کارشناسی ارشد و رساله دکتری نگارش یافته است که شروع آن از ۱۰ سال پیش آغاز و عمدتاً توسط رشته‌های شهرسازی و جغرافیا صورت پذیرفته است. بررسی پژوهش‌های پایان‌نامه‌ای و رساله‌های دکتری نشان می‌دهد که عمدتاً پژوهش‌های صورت گرفته در ۵ سال اخیر بوده که بیش از ۷۰ درصد پژوهش‌ها را در برمی‌گیرد. بررسی بانک‌ها و پایگاه‌های اطلاعاتی مقالات علمی و پژوهشی نشان می‌دهد در موضوع پیاده راه‌های شهری به‌مانند پایان‌نامه و رساله بیش از ۵۰ مقاله علمی - پژوهشی نگارش یافته است که عمدتاً توسط رشته‌های جغرافیا، هنر و معماری انجام یافته است. بررسی‌های از بانک‌های اطلاعاتی مقالات کشور نشان می‌دهد که بیش از ۷۰ درصد در ۵ سال اخیر به نگارش درآمده است. از جمله پژوهش‌های ۵ سال اخیر در حوزه موضوعی پیاده راه‌های شهری و ارتباط آن با مسائل هویتی - اجتماعی و مکانی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

کمیلی (۱۳۹۸) در پژوهشی با عنوان تحلیل شاخص‌های ارزیابی پیاده راه‌های مذهبی حرم حضرت معصومه (س) با استفاده از روش تحقیق توصیفی - تحلیلی با در نظر گرفتن متغیرهای خدمات، بهداشت و ایمنی، مراسم آینی، دید به حرم، خوانایی، نزدیکی به حرم، ذهنیت، نما و منظر ضمن توصیف و طبقه‌بندی شاخص‌های موجود در پیاده راه‌های منتهی به حرم حضرت معصومه (س)، امتیازدهی و اولویت‌بندی هر محور بر اساس شاخص‌های ارزیابی و نهایتاً در اولویت قرار گرفتن خیابان ارم به‌عنوان مناسب‌ترین پیاده‌راه تشریف‌زائران به حرم حضرت معصومه (س) بوده است. زنگنه شهرکی و همکاران (۱۳۹۷) در پژوهشی با عنوان ارزیابی تأثیرات اجتماعی پیاده راه‌ها بر شهروندان در بافت‌های قدیمی (مطالعه موردی: پیاده راه خیام جنوبی شهر ارومیه) به روش ارزیابی پس از اجرا با استفاده از شاخص‌های عدالت اجتماعی، سرمایه اجتماعی و ایمنی و امنیت به این نتیجه دست‌یافتند که پیاده راه خیام جنوبی، با کمبودها و موانع زیادی مواجه است، اما شاخص‌های تعاملات اجتماعی، هویت شهروندی و مشارکت شهروندان وضعیت نسبتاً مناسبی دارد. به‌عبارت‌دیگر، تأثیرات اجتماعی پیاده راه خیام در زمینه مشارکت و ارتقای تعاملات اجتماعی بر شهروندان مثبت است.

حاتمی و حقیقی (۱۳۹۶) در مقاله با عنوان ارزیابی تأثیر کیفیت محیط شهری بر روابط اجتماعی استفاده‌کنندگان از فضا (مطالعه موردی: پیاده راه بوعلی سینا شهر همدان) در پژوهش کاربردی خود با استفاده از متغیرهای دسترسی، کیفیت عرصه همگانی، سرزندگی، ایمنی و امنیت، دید بصری و مشارکت، این نتیجه حاصل شد که این کیفیت محیط است که باعث ماندگاری فرد در فضا و ایجاد کنش اجتماعی در آن می‌شود. و ارتقاء و بهبود این کیفیت باعث ارتقاء سطح و بهبود روابط اجتماعی در فضا است به همین دلیل پیشنهادهای این پژوهش در جهت افزایش کیفیت محیطی در فضا ارائه شده است. یزدانی و همکاران (۱۳۹۵) در پژوهشی با موضوع وضعیت امنیت اجتماعی در احداث پیاده راه در شهر اردبیل به شیوه توصیفی - تحلیلی با استفاده از معیارهای ۹ گانه پارکینگ و تردد خودرو، روشنایی، خدمات شهری، محیط‌زیست و معابر، مسائل اجتماعی و فرهنگی، اوقات فراغت و تفریح و عوامل ادراکی و محیطی به این نتیجه دست‌یافتند که در صورت احداث پیاده راه در محدوده، این پیاده راه از نظر امنیت اجتماعی در وضعیت نامناسبی خواهد بود و همچنین سن و سطح سواد افراد مورد پرسش، در برداشت آن‌ها از کیفیت پیاده راه، تأثیرگذار بوده است. و اینکه در خصوص معیارهای تأثیرگذار در کیفیت پیاده راه رگسیون چندگانه نشان داد که حدود ۸۵/۱ درصد واریانس کیفیت پیاده راه را معیارهای نه‌گانه تحقیق تبیین می‌کنند. به‌گونه‌ای که خدمات شهری با ۶۸/۸ درصد اثر در رتبه اول و معیار اقتصادی با ۰/۳۲ درصد اثر در رتبه آخر معیارهای نه‌گانه تحقیق قرار گرفتند. موسوی و همکاران (۱۳۹۴) در پژوهش خود با موضوع سرمایه اجتماعی و پیاده راه تربیت شهر تبریز در غالب روش تحقیق توصیفی - تحلیلی و همبستگی با استفاده از دو متغیر اعتماد و شبکه اجتماعی به این نتیجه دست‌یافتند که نمی‌توان به‌صورت قاطع بیان داشت که می‌توان با تقویت کیفیت پیاده راه‌های شهری به تقویت و افزایش سرمایه اجتماعی دست‌یافت، اما به سبب معناداری و یا نزدیک به معنادار بودن

برخی از مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی می‌توان بیان داشت توجه به مفهوم ذهنی سرمایه اجتماعی شرط انکارناپذیر تحقق مفهوم عینی پیاده راه و تقویت کیفیت آن جهت پیشبرد تعاملات اجتماعی می‌باشد. جلال‌الدینی و اوکتای (۲۰۱۲) در مطالعه خود روی شهر قبرس به تجزیه و تحلیل وضعیت سرزندگی پرداخته و گروه‌های اجتماعی، فعالیت‌ها، زمان وقوع و زمان سرزنده بودن خیابان در طول روز باهم مقایسه کرده‌اند. نتایج نشان می‌دهد سرزندگی خیابان پالامیس قبرس بالاتر از کیرنیا است. دئوک کانگ چانگ (۲۰۱۸) در مقاله‌ای با عنوان دسترسی شهروندان به محیط پیاده‌روی در کره جنوبی با استفاده از مدل رگرسیونی چند سطحی بر اثرات ساماندهی خیابان بر تحرک عابران پیاده اشاره داشته و اثرات فعالیت‌ها و کاربری در حرکت پیاده و جذب آنان به سمت خود را بررسی می‌کند. هند یاسین (۲۰۱۹) در پژوهشی با عنوان شهر قابل زندگی رویکردی برای عابر پیاده از طریق شهرسازی تاکتیکی با ادبیات تلفیقی با بررسی تجربه‌های مختلف جهانی برای تلفیق زیست پذیری و پیاده مداری تاکتیک‌هایی را برای جذب پیاده‌روی در مرکز شهری ارائه می‌دهد به طوری که با جوان‌سازی هسته مرکزی شهر می‌توان زنده ماندن کل شهر را احیا کرده و توسعه پایدار شهری را تسریع بخشید. پاول کامبرا و فلیپ مائورا (۲۰۲۰) در پژوهشی با عنوان چگونه تغییر قابلیت پیاده‌روی با تغییر رفتار پیاده‌روی ارتباط دارد؟ اثرات بهبود خیابان در حجم عابر پیاده و تجربه پیاده‌روی با استفاده از روش تحلیلی به بررسی اثرات مداخله در بافت مرکزی شهر لیسبون جهت ترویج پیاده‌روی پرداخته و به این نتیجه دست یافتند که نتایج حاکی از آن است که مقیاس تغییرپذیری متغیرهای مداخلات زیست‌محیطی عامل مهمی در تأثیرگذاری بر رفتار پیاده‌روی است. به این معنا، مداخلات در مقیاس کوچک‌تر ممکن است در بهبود تجربه راه رفتن مؤثر باشد اما در افزایش فعالیت راه رفتن مؤثر نباشد. اما در کلیت موجب بهبود پیاده‌روی خواهد شد.

### مبانی نظری

واژه هویت یا "Identity" ریشه در زبان لاتین "Identitas" دارد و از Idem یعنی "مشابه و یکسان" مشتق شده که دارای دو معنای اصلی است. اولین معنای آن بیانگر مفهوم تشابه مطلق است، معنای دوم آن به معنای تمایز است که با مرور زمان سازگاری و تداوم را فرض می‌گیرد (Connolly, 2002: 14). در واقع هویت به‌طور هم‌زمان میان افراد، دو نسبت محتمل برقرار کند. از یک طرف، مفهوم شباهت و از طرف دیگر تفاوت. هویت همان معناداری در دو سطح فردی و اجتماعی است که کنشگران اجتماعی را قادر می‌سازد تا به پرسش‌های «من کیستم» و «به کجا تعلق دارم» (Oyserman, 2004: 5). هویت به معنای چه چیزی در مکان و زمان برایم مهم است می‌باشد (Giddens, 2001: 21). هویت مجموعه‌ای از علائم، آثار مادی، زیستی و روانی است که موجب شناسایی فرد از فرد، گروه از گروه و یا فرهنگی از فرهنگ دیگر می‌شود و در یک استمرار تاریخ شکل می‌گیرد و در عین پویایی، خود را در ظاهر کالبدی و نمایان می‌سازد (حسینی زاده، ۱۳۹۷: ۱۱۳). هویت فضای شهری را می‌توان در سه بعد شکلی، معنایی و اجتماعی شهر بررسی نمود. در بعد شکلی بافت کالبدی و ساختار مکانی از ابعاد مهم هویتی شهر می‌باشد چرا که شکل‌گیری بافت کالبدی شهر متأثر از اندیشه‌ها، باورها، فعالیت‌ها و سطح فرهنگ جامعه است.

در ابعاد معنایی، مکان زمانی معنا پیدا می‌کند که درک حسی از آن صورت گرفته و تصویری ذهنی از خود بر جای گذاشته باشد. تصویر ذهنی در گرو عوامل مختلف اجتماعی و روانی است (حبیبی و همکاران، ۱۳۹۷: ۳). اما در ابعاد اجتماعی هویت اساساً هویت در بستر تاریخ و در دل ساختار اجتماعی وسیع‌تری که جامعه را در برمی‌گیرد، در روند تحولات اقتصادی، سیاسی آن شکل می‌گیرد (Rafieian & Khodaei, 2010: 248-255). در ادبیات شهری هویت شهری را در دو سطح عینی و ذهنی مورد بررسی قرار می‌دهند. سطح عینی شاخص‌های مشخص‌کننده هویت را نشان داده و سطح ذهنی ناظر بر برداشت تصویر ذهنی و انتزاع است. پس پدیده‌ای است که بعد اول آن دیده نشده و بعد دوم

آن سیما و کالبد در معرض دیدگان است (نوکارو همکاران، ۱۳۹۸: ۸۸). در این بین حس و دل‌بستگی مکانی به‌عنوان اثر و بازخورد هویت در مقیاس‌های مختلف جغرافیایی است. به طوری که مفهوم مکان اغلب به حس تعلق یا وابستگی احساسی به یک مکان تأکید دارد (Knox & Pinch, 2000: 6). این مفهوم متشکل از یک چهارچوب سازمان‌یافته سه‌گانه (شخص فرایند مکان) است که بعد فردی دل‌بستگی مکانی به معانی و مفاهیم تعیین‌شده فردی یا جمعی برمی‌گردد. بعد روانشناسی، عناصر حسی یا عاطفی، شناختی و رفتاری دل‌بستگی را شامل می‌شود و بعد مکانی بر ویژگی‌های مکان شامل سطح فضایی، خصوصیات ویژه و برجستگی عناصر فیزیکی یا اجتماعی تأکید دارد (Scannell et al, 2010: 6).

به عقیده ویلیام، حس مکان شامل سه زیر مفهوم هویت مکان، دل‌بستگی مکان و وابستگی مکان می‌داند. دل‌بستگی مکان، یعنی پیوند عاطفی میان شخص و یک مکان ویژه است (Williams et al, 2003: 5). حس تعلق به مکان یک بعد از کلیت حس مکان و وابستگی مثبت است که بین فرد و مکان ایجاد می‌شود (Stedman, 2003: 67). ادوارد لف سه بعد اصلی برای هویت مکانی قائل است. از نظری وی مشخصات کالبدی، فعالیت‌ها و معنی، اجزای اصلی هویت مکانی را شکل می‌دهند. از نظر رلف هویت مکانی تحت تأثیر حس مکان است. منظور وی از هویت مکانی تطابق ماندگار و یگانگی‌ای است که کمک می‌کند هر مکان از سایر مکان‌های متمایز گردد (Relph, 1976: 45). از نظر داوونینگ گر چه هر تصویر خاصی از مکان منحصر به فرد است، الگوهای به وجود آورنده قلمروها نیز برگرفته از این تصاویر ذهنی است: مکان مقدس، مکان محلی، مکان اجدادی، مکان مشترک، مکان تنهایی، مکان صمیمی، مکان گروهی، مکان‌هایی که در امتداد افق امتداد می‌یابند و مکان‌هایی که محصوریت و حفاظت ایجاد می‌کنند. قلمروها نمادهایی از کیفیت‌های زندگی هستند: ارتباط، رفتار، مشارکت، هویت، شکوه، زیبایی، تطهیر، ترس، صمیمیت، رشد، گسترش‌پذیری، مشارکت و زیان (Downing, 2003: 216). از نظر سالزانو سرزندگی شهر در داشتن هویت، زندگی اجتماعی، خوشبختی و پیشرفت اجتماعی، پایداری اکولوژیکی، حیات و زندگی فردی و در میان جمع بودن است و آنچه به فضا زندگی می‌بخشد، مردم و حضور فعال و پرشور و بانشاط آن‌ها در فضاست (قربان‌پور و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۰۹). در این بین پیاده راه‌های شهری که تاریخچه ایجاد آن به حدود ۷۰ سال قبل به‌ویژه در آلمان و هلند بازمی‌گردد، به‌عنوان فضای خطی با حداکثر نقش اجتماعی هستند (Cohen, 2010: 875). به نظر جیکوبز خیابان‌ها و پیاده راه‌های شهری، بخش عمومی و اصلی مکان‌های عمومی شهری بوده و مهم‌ترین جزء حیاتی آن هستند (Jacobs, 1965: 26). ایستایی و پویایی فضا در پیاده راه‌های شهری تا آنجا مؤثر است که منجر به ایجاد گره‌های مناسب برای مکث، نشست و تماشا کردن می‌شود (شیخی و رضایی، ۱۳۹۶: ۹۰). به نظر لیدن پیاده مداری و حرکت عابر پیاده و طراحی مطلوب و ایجاد فرصت مناسب برای حرکت پیاده، در افزایش تعاملات اجتماعی و تقویت سرمایه اجتماعی مؤثر است (Leyden, 2003: 6). پیاده محوری از جمله روش‌هایی است که منجر به تجدید حیات مدنی در مراکز شهری شده و زمینه حضور شهروندان در مکان‌های جمعی، تعاملات و همبستگی اجتماعی می‌شود (Cratan, 2008: 81). ایمنی و امنیت، دسترسی و نفوذپذیری، سرزندگی، هویت‌بخشی، تنوع و اختلاط، جذابیت، زیبایی و تناسب بصری، خوانایی، راحتی و آسایش، کوتاه بودن و پیوسته بودن از جمله شاخص‌هایی است که در پیاده راه شهری اثرگذار است (Carmona, 2002: 107). ایجاد مکان بهتر در شهرها مانند پیاده راه الگویی است قابل‌دسترس که هم نیازهای فیزیکی روزانه را تأمین می‌کند و هم برخوردهای اجتماعی را سبب‌ساز شده و هم اینکه حس و روحیه باهم بودن، تعلق داشتن و هویت مکانی را به ترویج ایجاد می‌کند. لئوپورت با ایجاد پیاده راه در سیدنی استرالیا تأکید داشت که خیابان برای عابران پیاده ایجادشده و برای آمدوشد سواره وابسته نیست (Cowan, 2005: 285). در واقع پیاده راه شهری پروژه‌ای توسعه‌ای است که برنامه ریزان و پژوهشگران با ابزار اندازه‌گیری پیاده مداری می‌توانند تأثیرات اجتماعی پیاده راه‌ها را در سطح عملی و مقیاس‌های مکان‌ها بسنجند (Gilderbloom et al, 2015: 14).

## روش پژوهش

روش تحقیق در پژوهش حاضر از نوع تبیینی - تحلیلی با ماهیت کاربردی است. روش گردآوری داده ها در پژوهش به شیوه کتابخانه‌ای، اسنادی و میدانی می‌باشد. به طوری که جهت تدوین مبانی نظری، شاخص‌های پژوهش از مطالعات کتابخانه‌ای در غالب کتب، مقالات، پایان نامه و پژوهش‌ها استفاده گردید. جهت به دست آوردن اطلاعات محدود مورد پژوهش نیز از روش میدانی با چارچوب مشاهده و پرسش‌نامه استفاده شده است. با توجه به اینکه جامعه آماری پژوهش نامحدود می‌باشد ولی با این حال بر اساس داده‌های برداشت شده به طور میانگین روزانه از ساعت ۱۰ صبح تا ۱۰ شب (زمان باز بودن پیاده راه) حدود ۵۰ هزار نفر تردد دارند که بر اساس فرمول کوکران حجم نمونه برابر با ۳۸۰ نفر به دست آمده است. داده‌های جمع‌آوری شده در نرم‌افزار SPSS پیاده شده و تجزیه و تحلیل آن صورت پذیرفت. با توجه به چارچوب نظری پژوهش جهت سنجش و ارزیابی اثرات تولید فضاهای باهم ستانی شهر در هویت و حس مکانی شهروندان از ۵ شاخص و ۳۵ متغیر استفاده گردید. (جدول ۱). جهت تجزیه تحلیل داده از آماره‌های تی تک نمونه‌ای، ضریب همبستگی پیرسون و رگرسیون چند متغیره گام به گام استفاده گردید. جهت سنجش پایایی پژوهش از آلفای کرونباخ استفاده گردید است که برای شاخص تنوع فرهنگی ۰/۶۱، برای دل‌بستگی مکانی ۰/۶۵، برای ایمنی و امنیت فضا ۰/۶۲، برای حس خاطره‌انگیزی پیاده راه ۰/۷۱ و برای سرزندگی فضا ضریب آلفای به دست آمده ۰/۶۳ می‌باشد.

جدول شماره ۱. شاخص‌ها و گویه‌های هویت و حس تعلق مکانی در پیاده راه زنجان

ردیف	شاخص	کدبندی	گویه
۱	تنوع فرهنگی	A1	برگزاری مراسم در اعیاد دینی - مذهبی
۲	تنوع فرهنگی	A2	برگزاری مراسم در اعیاد ملی
۳	تنوع فرهنگی	A3	برگزاری جشنواره‌ها، نمایش، تئاتر و غیره
۴	تنوع فرهنگی	A4	وجود عناصر فرهنگی و تاریخی
۵	دل‌بستگی مکان	B1	حس بودن و حضور در فضا
۶	دل‌بستگی مکان	B2	مبلمان و عناصر
۷	دل‌بستگی مکان	B3	احساس آرامش در زمان حضور
۸	دل‌بستگی مکان	B4	وجود عناصر جذاب و ماندگار
۹	دل‌بستگی مکان	B5	احساس حسرت و اندوه در صورت از بین بردن پیاده راه
۱۰	دل‌بستگی مکان	B6	ماندگاری فضا در ذهن
۱۱	ایمنی و امنیت	C1	امکان تردد در شبانه‌روز
۱۲	ایمنی و امنیت	C2	احساس امنیت کامل در زمان حضور
۱۳	ایمنی و امنیت	C3	احساس راحتی و عدم مزاحمت دیگران
۱۴	ایمنی و امنیت	C4	عدم وجود افراد مزاحم، اراذل و اوباش
۱۵	ایمنی و امنیت	C5	ایمنی و راحتی تردد
۱۶	ایمنی و امنیت	C6	امکان حضور بانوان
۱۷	ایمنی و امنیت	C7	نبود مشکل حرکتی و موانع برای همگان
۱۸	ایمنی و امنیت	C8	روشنایی و نورپردازی فضا جهت سهولت تردد در شب
۱۹	ایمنی و امنیت	C9	کیفیت کف سازی برای حرکت
۲۰	خاطره‌انگیزی	D1	یادآوری خاطرات گذشته
۲۱	خاطره‌انگیزی	D2	ایجاد حس تاریخی و هویتی
۲۲	خاطره‌انگیزی	D3	خوانا و قابل تصور بودن محدوده
۲۳	خاطره‌انگیزی	D4	داشتن حس خوب و امکان ماندگاری ذهنی فضا
۲۴	خاطره‌انگیزی	D5	امکان ایجاد لحظات خاطره‌انگیز و خوشایند
۲۵	سرزندگی فضا	E1	حس ماندن در فضا
۲۶	سرزندگی فضا	E2	تنوع و پویایی فعالیت‌ها در محور
۲۷	سرزندگی فضا	E3	وجود محل نشستن و گپ زدن
۲۸	سرزندگی فضا	E4	تنوع عناصر و مبلمان موجود در مسیر

۲۹	سرزندگی فضا	E5	وجود محیط دوستانه و محلی تلاقی افراد
۳۰	سرزندگی فضا	E6	امکان حضور همگان در فضا
۳۱	سرزندگی فضا	E7	تنوع و جذابیت فضا در ساعات مختلف
۳۲	سرزندگی فضا	E8	تراکم و شلوغی جمعیت توأم با آرامش
۳۳	سرزندگی فضا	E9	ظرفیت جذب افراد شهر و رهگذران پیرامون به سمت خود
۳۴	سرزندگی فضا	E10	خوانا و قابل تصور بودن فضا
۳۵	سرزندگی فضا	E11	امکان خرید، حرکت و مکث و توقف در فضا

### محدوده مورد مطالعه

شهر زنجان با جمعیت بالغ بر ۴۳۰ هزار نفر به عنوان مرکز استان در نیمه شمال غربی کشور واقع گردیده است. خیابان امام شهر زنجان یکی از خیابان‌های شرقی- غربی و شریانی شهر زنجان و حاصل طرح توسعه معابر دوره پهلوی اول می باشد. در اوایل سال ۱۳۹۷ مدیریت شهری زنجان علی‌رغم فشارها و چالش‌های زیاد تصمیم بر آن گرفت عملیات اجرایی احداث پیاده راه در بخشی از این خیابان که منتهی به سبزه میدان قدیم، مسجد جامع، بازار تاریخی و بافت تاریخی شهر زنجان را شروع نموده و نهایتاً پس از کش و قوس‌های فراوان پس از ۶ ماه در سال ۱۳۹۷ این پروژه را به بهره‌برداری رساند. پیاده راه خیابان امام شهر زنجان از حدفاصل میدان انقلاب تا سبزه میدان قدیم به طول حدود ۸۰۰ متر احداث گردیده است. این بخش از خیابان امام تاریخی‌ترین محور و بافت شهر زنجان است که عناصر هویتی و تاریخی متعدد مانند: مسجد جامع، بازار تاریخی، مسجد محمد رسول الله، کوچه باشگاه، مسجد خانم، سینما، سبزه میدان، مسجد سید فتح اله و غیره قرار گرفته‌اند.

### بحث و یافته‌ها

نتایج حاصل از یافته‌های عمومی پژوهش نشان می‌دهد که از تعداد مراجعین (پاسخ‌دهندگان) ۶۶ درصد مرد و ۳۴ درصد زن می‌باشند میانگین سنی پاسخ‌دهندگان ۴۰ سال می‌باشد که حداقل سن پاسخ‌دهنده ۱۵ و حداکثر سن ۷۹ سال می‌باشد. از بین ترددکنندگان در محور مزبور ۳۰ درصد برای تفریح، ۲۸ درصد برای توأماً گشت‌وگذار و خرید و ۴۲ درصد نیز برای کار (مثل رفتن به بازار، خرید، کار بانکی و غیره) تردد دارند. میزان مکث و توقف برای کسانی که جهت تفریح و گشت‌وگذار در محور مزبور تردد دارند به‌طور میانگین ۱/۵ بار رفت‌وآمد و به‌طور زمانی حدود ۴۶ دقیقه می‌باشد. تعداد مراجعه در طول هفته برای افرادی که جهت تفریح و گشت‌وگذار و خرید در محور مزبور تردد دارند برابر با ۴/۰۵ بار می‌باشد. در جهت بررسی سؤال موفقیت پیاده راه در ارتقاء سطح هویت و حس تعلق مکانی در مراکز شهری و فرض اثرگذاری و تقویت شاخص‌های پیاده راه در افزایش اجتماع مداری و هویت و حس تعلق مکانی بافت مرکزی از آزمون تی تک نمونه‌ای استفاده گردید. نتایج حاصل نشان می‌دهد که پیاده راه مزبور در شاخص‌های مورد مطالعه بالاتر از حد استاندارد تعریف شده بوده و اختلاف میانگین شاخص‌ها نزدیک به وضعیت مطلوب می‌باشد. به‌طوری‌که در شاخص تنوع فرهنگی مقدار به‌دست‌آمده برابر با ۳/۹، در دل‌بستگی مکانی ۳/۸، ایمنی و امنیت پیاده راه ۴/۱۵، حس خاطره‌انگیزی ۳/۸۵ و سرزندگی فضایی برابر با ۳/۷۷ می‌باشد که از حد تعریف شده (عدد) بیشتر و نزدیک به حد مطلوب (عدد ۴) است. میانگین مجموع شاخص‌های مورد بررسی نیز برابر ۳/۸۷ می‌باشد. جدول آزمون تی تک نمونه‌ای نشان می‌دهد حد بالا و پایین شاخص‌های مورد مطالعه نیز نزدیک به هم بوده و طور نسبی پاسخ‌های حاصل شده اختلاف زیادی باهم ندارند. میزان اختلاف حد بالا و پایین شاخص تنوع فرهنگی ۰/۰۹، دل‌بستگی مکانی ۰/۰۷، ایمنی و امنیت ۰/۰۴، حس خاطره‌انگیزی ۰/۰۶، سرزندگی فضایی ۰/۰۵ است. با توجه به مقادیر T به‌دست‌آمده و سطح معناداری (Sig یا p-

(value) پایین تر از ۰/۰۵ فرض پژوهش یعنی اثرگذاری شاخص‌های مورد مطالعه پیاده راه در افزایش اجتماع مداری، هویت و حس تعلق مکانی بافت مرکزی مورد تأیید قرار می‌گیرد (جدول ۲).

جدول شماره ۲. نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای هویت و حس تعلق مکانی پیاده راه زنجان

Test Value =3						
95% Confidence Interval of the Difference		Mean Difference	Sig. (2-tailed)	df	t	شاخص‌ها
Upper	Lower					
۰/۹۲۷۳	۰/۸۳۰۶	۰/۸۷۸۹	۰/۰۰۰	۳۷۹	۳۵/۷۲۴	تنوع فرهنگی
۰/۸۳۲۴	۰/۷۵۳۶	۰/۷۹۳۰	۰/۰۰۰	۳۷۹	۳۹/۵۷۴	دل‌بستگی مکانی
۱/۱۰۶۳	۱/۰۶۴۵	۱/۰۸۵۴	۰/۰۰۰	۳۷۹	۱۰۲/۱۲۷	ایمنی و امنیت
۰/۸۸۶۳	۰/۸۲۰۰	۰/۸۵۳۲	۰/۰۰۰	۳۷۹	۵۰/۵۸۶	خاطره‌انگیزی
۰/۷۹۴۵	۰/۷۴۱۴	۰/۷۶۷۹	۰/۰۰۰	۳۷۹	۵۶/۸۳۱	سرزندگی فضا
۰/۸۹۵۲	۰/۸۵۶۲	۰/۸۷۵۷	۰/۰۰۰	۳۷۹	۸۸/۳۱۰	مجموع

جهت بررسی سؤال دوم یعنی چگونگی ارتباط شاخص‌های هویتی-مکانی پیاده راه با یکدیگر و فرض همبسته بودن و باهم عملکرد یافتن شاخص‌ها در پیاده راه، از آزمون همبستگی پیرسون استفاده گردید. نتایج این آزمون نشان می‌دهد که غالب شاخص‌ها با یکدیگر همبستگی داشته و افزایش یا کاهش مقدار یک شاخص بر شاخص‌های دیگر اثرگذار می‌باشد. اثر شاخص تنوع فرهنگی بر دل‌بستگی مکانی، ایمنی و امنیت، حس خاطره‌انگیزی فضا و سرزندگی فضا در سطح اطمینان ۹۹ درصد معنادار می‌باشد. همچنین اثر این شاخص (تنوع فرهنگی) بر مجموع شاخص‌ها با ضریب اطمینان ۹۹ درصد ۰/۶۴۱ با  $p\text{-value} = 0/000$  به دست آمده است که نشان از همبستگی نسبتاً مناسب این شاخص با مجموع شاخص‌ها دارد. نتایج این آزمون نشان می‌دهد شاخص دل‌بستگی مکانی تنها با شاخص حس خاطره‌انگیزی فاقد همبستگی بوده و با مابقی شاخص‌ها همبستگی مثبت در سطح اطمینان ۹۵ یا ۹۹ درصد را دارا می‌باشد. این آمار نشان می‌دهد شاخص دل‌بستگی مکانی با مجموع شاخص‌ها با ضریب  $p$  (پیرسون) برابر با ۰/۶۶۲ در سطح اطمینان ۹۹ درصد همبستگی نسبتاً قوی است. بررسی همبستگی شاخص ایمنی و امنیت فضای پیاده راه با سایر شاخص‌ها نشان می‌دهد این شاخص با سایر شاخص‌ها در سطح اطمینان ۹۹ درصد همبستگی مثبت داشته و با مجموع شاخص‌ها با ضریب پیرسون ۰/۶۱۳ و سطح اطمینان ۹۹ درصد ( $p\text{-value} = 0/000$ ) همبستگی متوسط رو به بالا را دارد.

بررسی همبستگی شاخص حس خاطره‌انگیزی فضا با شاخص‌های دیگر نشان می‌دهد به جز شاخص دل‌بستگی مکانی، با بقیه شاخص‌ها در سطح اطمینان ۹۹ درصد همبستگی مثبت را دارا می‌باشد. این شاخص با مجموع شاخص‌ها در سطح اطمینان ۹۹ درصد با ضریب پیرسون ۰/۴۹۹ همبستگی مثبت و متوسط را دارد. و در نهایت شاخص سرزندگی فضا با شاخص‌های دیگر در سطح اطمینان ۹۹ یا ۹۵ درصد دارای همبستگی مثبت و معنادار می‌باشد. این شاخص با مجموع شاخص‌ها با ضریب پیرسون ۰/۴۲۱ و سطح اطمینان ۹۹ درصد همبستگی مثبت و تقریباً متوسط را دارا می‌باشد. نتایج کلی نشان می‌دهد که شاخص‌ها عمدتاً با یکدیگر دارای همبستگی مثبت بوده و با ضمن اثرگذار بودن بر یکدیگر باهم عملکرد یافته‌اند. بنابراین فرض همبستگی شاخص‌ها با یکدیگر و اثرگذاری و عملکرد باهم شاخص‌ها مورد تأیید قرار می‌گیرد (جدول ۳).

جدول شماره ۳. ارزیابی همبستگی و ارتباط و عملکرد شاخص‌ها با یکدیگر در آماره پیرسون

شاخص‌ها	آماره	تنوع فرهنگی	دل‌بستگی مکانی	ایمنی و امنیت	خاطره‌انگیزی	سرزندگی فضا	مجموع
تنوع فرهنگی	Pearson Correlation	۱	۰/۱۸۰ (**)	۰/۱۹۹ (**)	۰/۱۶۹ (**)	۰/۲۴۳ (**)	۰/۶۴۱ (**)
	Sig. (2-tailed)	۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۱	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
	N	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۲
دل‌بستگی مکانی	Pearson Correlation	۰/۱۸۰ (**)	۱	۰/۶۱۲ (**)	۰/۰۱۶	۰/۱۱۷ (*)	۰/۶۶۲ (**)
	Sig. (2-tailed)	۰/۰۰۰	۰	۰/۰۰۰	۰/۷۵۵	۰/۰۲۳	۰/۰۰۰
	N	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰
ایمنی و امنیت	Pearson Correlation	۰/۱۹۹ (**)	۰/۶۱۲ (**)	۱	۰/۲۷۶ (**)	۰/۲۶۶ (**)	۰/۶۱۳ (**)
	Sig. (2-tailed)	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
	N	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰
خاطره‌انگیزی	Pearson Correlation	۰/۱۶۹ (**)	۰/۰۱۶	۰/۲۷۶ (**)	۱	۰/۱۵۸ (**)	۰/۴۹۵ (**)
	Sig. (2-tailed)	۰/۰۰۱	۰/۷۵۵	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰	۰/۰۰۰
	N	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰
سرزندگی فضا	Pearson Correlation	۰/۲۴۳ (**)	۰/۱۱۷ (*)	۰/۲۶۶ (**)	۰/۱۵۸ (**)	۱	۰/۴۲۱ (**)
	Sig. (2-tailed)	۰/۰۰۰	۰/۰۲۳	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۲	۰/۰۰۰
	N	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰
مجموع	Pearson Correlation	۰/۶۴۱ (**)	۰/۶۶۲ (**)	۰/۶۱۳ (**)	۰/۴۹۵ (**)	۰/۴۲۱ (**)	۱
	Sig. (2-tailed)	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
	N	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰	۳۸۰

\*\* Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

در پاسخ به سؤال سوم پژوهش یعنی میزان سهم و اثر شاخص‌ها بر یکدیگر جهت تبیین هویت و حس تعلق مکانی به پیاده راه شهر زنجان و فرض متفاوت بودن سهم و اثرگذاری شاخص‌ها بر هویت و حس تعلق مکانی از آماره رگرسیون چند متغیره گام‌به‌گام استفاده گردید. آماره رگرسیون این امکان را فراهم می‌کند تا سهم هر یک از متغیرهای مستقل (تنوع فرهنگی، دل‌بستگی مکانی، ایمنی و امنیت، حس خاطره‌انگیزی، سرزندگی فضایی) را بر متغیر وابسته (هویت و حس تعلق مکانی) را تبیین نماید.

بر اساس جدول ۴ نتایج حاصل از به‌کارگیری رگرسیون چند متغیره گام‌به‌گام نشان می‌دهد همبستگی متغیر وابسته هویت و حس تعلق مکانی در یک ترکیب خطی با متغیرهای مستقل ۵ گانه برابر با ۱/۰۰۰ می‌باشد. همچنین ضریب تعیین حاصل شده برابر با ۱/۰۰۰ و ضریب تعیین تعدیل‌یافته نیز برابر با ۱/۰۰۰ می‌باشد. این بدان معنی است در مجموع ۱۰۰ درصد واریانس متغیر وابسته هویت و حس تعلق مکانی از طریق متغیرهای مستقل ۵ گانه تبیین و توجیه شده و بر روی آن اثرگذار بوده است (جدول ۴). همچنین نتایج آزمون آنوا (ANOVA) پیوست شده به رگرسیون چند متغیره نشان می‌دهد ضرایب تعیین (R<sup>2</sup>) به‌دست‌آمده با توجه به مقدار F و سطح معناداری Sig=0/000 به لحاظ آماری معنادار است (جدول ۵).

جدول شماره ۴. نتایج رگرسیون چند متغیره گام به گام ارزیابی تأثیر متغیرهای ۵ گانه بر متغیر هویت و حس تعلق مکانی پیاده راه

Model	Change Statistics				Std. Error of the Estimate	Adjusted R Square	R Square	R
	Sig.F Change	df2	df1	F Change				
۱	۰/۰۰۰	۳۷۸	۱	۲۹۵/۲۷۳	۰/۴۳۹	۰/۱۴۵۰۳	۰/۴۳۷	۰/۶۶۲ (a)
۲	۰/۰۰۰	۳۷۷	۱	۳۷۶/۸۲۲	۰/۲۸۱	۰/۱۰۲۷۰	۰/۷۱۶	۰/۸۴۸ (b)
۳	۰/۰۰۰	۳۷۶	۱	۵۰۲/۲۰۵	۰/۱۶۱	۰/۰۶۷۲۹	۰/۸۷۹	۰/۹۳۸ (c)
۴	۰/۰۰۰	۳۷۵	۱	۱۳۰۸/۷۶۴	۰/۰۹۳	۰/۰۳۱۸۰	۰/۹۷۳	۰/۹۸۷ (d)
۵	.	۳۷۴	۱	.	۰/۰۲۷	۰/۰۰۰۰	۰/۰۰۰	۱/۰۰۰ (e)

جدول شماره ۵. نتایج آزمون آنوا (ANOVA(e)) در رگرسیون چند متغیره گام به گام و تبیین سطح معناداری ضریب تعیین

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
۱	Regression	۶/۲۱۰	۱	۶/۲۱۰	۲۹۵/۲۷۳	(a) ۰/۰۰۰
	Residual	۷/۹۵۰	۳۷۹	۰/۰۲۱		
	Total	۱۴/۱۶۱	۳۷۹			
۲	Regression	۱۰/۱۸۵	۲	۵/۰۹۲	۴۸۲/۸۲۳	(b) ۰/۰۰۰
	Residual	۳/۹۷۶	۳۷۷	۰/۰۱۱		
	Total	۱۴/۱۶۱	۳۷۹			
۳	Regression	۱۲/۴۵۹	۳	۴/۱۵۳	۹۷۲/۲۲۷	(c) ۰/۰۰۰
	Residual	۱/۷۰۲	۳۷۶	۰/۰۰۵		
	Total	۱۴/۱۶۱	۳۷۹			
۴	Regression	۱۳/۷۸۲	۴	۳/۴۴۵	۳۴۰۷/۷۶۲	(d) ۰/۰۰۰
	Residual	۰/۳۷۹	۳۷۵	۰/۰۰۱		
	Total	۱۴/۱۶۱	۳۷۹			
۵	Regression	۱۴/۱۶۱	۵	۲/۸۳۲	.	(e)
	Residual	۰/۰۰۰	۳۷۴	۰/۰۰۰		
	Total	۱۴/۱۶۱	۳۷۹			

a Predictors: (Constant), B

b Predictors: (Constant), B, A

c Predictors: (Constant), B, A, D

d Predictors: (Constant), B, A, D, E

e Predictors: (Constant), B, A, D, E, C

f Dependent Variable: ABCDE

نتایج حاصل در جدول ۶ نشان می‌دهد ضریب رگرسیون (B) تمام متغیرهای مستقل (تنوع فرهنگی، دل‌بستگی مکانی، ایمنی و امنیت، حس خاطره‌انگیزی، سرزندگی فضایی)، ۰/۲۰ می‌باشد که نشان می‌دهد به صورت استاندارد نشده هر متغیر به میزان ۲۰ درصد بر متغیر وابسته (هویت و حس تعلق مکانی) تأثیرگذار می‌باشند. بررسی ضریب رگرسیون استاندارد شده (Beta) یا اثر مستقیم متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته هویت و حس تعلق مکانی نشان می‌دهد متغیر دل‌بستگی مکانی با ۰/۴۰۴ (۴۰ درصد)، تنوع فرهنگی با ۰/۴۹۶ (حدود ۵۰ درصد)، حس خاطره‌انگیزی با ۰/۳۴۰ (۳۴ درصد)، سرزندگی فضایی پیاده راه با ۰/۲۷۳ (۲۷ درصد) و ایمنی و امنیت مسیر با ۰/۲۱۴ (۲۱ درصد) برآورد شده است. لذا با توجه به مشخص شدن تأثیر و سهم هر یک از متغیرهای ۵ گانه بر متغیر هویت و حس تعلق مکانی فزاینده بودن سهم و اثرگذاری شاخص‌ها بر هویت و حس تعلق مکانی تأیید می‌گردد.

جدول شماره ۶. ضریب تأثیر استاندارد نشده و استاندارد شده (خالص) متغیرهای ۵ گانه بر متغیر هویت و حس تعلق مکانی پیاده راه

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1	(Constant)	۲/۶۳۳	۰/۰۷۳		۳۶/۲۰۲	۰/۰۰۰					
	B	-۰/۳۲۸	۰/۰۱۹	-۰/۶۶۲	۱۷/۱۸۴	۰/۰۰۰	-۰/۶۶۲	-۰/۶۶۲	-۰/۶۶۲	۱/۰۰۰	۱/۰۰۰
2	(Constant)	۱/۹۷۳	۰/۰۶۲		۳۱/۹۸۰	۰/۰۰۰					
	B	-۰/۲۸۰	۰/۰۱۴	-۰/۵۶۵	۲۰/۳۶۶	۰/۰۰۰	-۰/۶۶۲	-۰/۷۲۴	-۰/۵۵۶	-۰/۹۶۷	۱/۰۳۴
	A	-۰/۲۱۷	۰/۰۱۱	-۰/۵۳۹	۱۹/۴۱۲	۰/۰۰۰	-۰/۶۴۱	-۰/۷۰۷	-۰/۵۳۰	-۰/۹۶۷	۱/۰۳۴
3	(Constant)	۱/۱۵۰	۰/۰۵۵		۲۱/۰۴۵	۰/۰۰۰					
	B	-۰/۲۸۳	۰/۰۰۹	-۰/۵۷۱	۳۱/۴۱۳	۰/۰۰۰	-۰/۶۶۲	-۰/۸۵۱	-۰/۵۶۲	-۰/۹۶۷	۱/۰۳۴
	A	-۰/۱۸۹	۰/۰۰۷	-۰/۴۶۹	۲۵/۴۱۹	۰/۰۰۰	-۰/۶۴۱	-۰/۷۹۵	-۰/۴۵۵	-۰/۹۴۰	۱/۰۶۴
4	(Constant)	-۰/۴۴۴	۰/۰۳۲		۱۳/۷۴۱	۰/۰۰۰					
	B	-۰/۲۶۳	۰/۰۰۴	-۰/۵۳۱	۶۱/۳۵۶	۰/۰۰۰	-۰/۶۶۲	-۰/۹۵۴	-۰/۵۱۸	-۰/۹۵۲	۱/۰۵۱
	A	-۰/۱۹۸	۰/۰۰۴	-۰/۴۹۱	۵۶/۱۸۳	۰/۰۰۰	-۰/۶۴۱	-۰/۹۴۵	-۰/۴۷۵	-۰/۹۳۵	۱/۰۶۹
	D	-۰/۲۰۸	۰/۰۰۵	-۰/۳۵۴	۴۰/۷۳۷	۰/۰۰۰	-۰/۴۹۵	-۰/۹۰۳	-۰/۳۴۴	-۰/۹۴۴	۱/۰۵۹
	E	-۰/۲۳۹	۰/۰۰۶	-۰/۳۱۲	۳۶/۱۷۷	۰/۰۰۰	-۰/۴۲۱	-۰/۸۸۲	-۰/۳۰۶	-۰/۹۵۷	۱/۰۴۵
5	(Constant)	۳/۲۹۵	۰/۰۰۰		.	.					
	B	۲۰۰	۰/۰۰۰	-۰/۴۰۴	.	.	-۰/۶۶۲	۱/۰۰۰	-۰/۳۱۴	-۰/۶۰۴	۱/۶۵۶
	A	۲۰۰	۰/۰۰۰	-۰/۴۹۶	.	.	.641	۱/۰۰۰	-۰/۴۸۰	-۰/۹۳۴	۱/۰۷۰
	D	۲۰۰	۰/۰۰۰	-۰/۳۴۰	.	.	.495	۱/۰۰۰	-۰/۳۲۹	-۰/۹۳۸	۱/۰۳۳
	E	۲۰۰	۰/۰۰۰	-۰/۲۷۳	.	.	.421	۱/۰۰۰	-۰/۲۵۹	-۰/۹۰۶	۱/۱۰۴
	C	۲۰۰	۰/۰۰۰	-۰/۲۱۴	.	.	.613	۱/۰۰۰	-۰/۱۶۴	-۰/۵۸۳	۱/۷۱۶

a Dependent Variable: ABCDE

در کلیت یافته‌های حاصل شده نشان می‌دهد:

- ❖ شاخص‌های تنوع فرهنگی، دل‌بستگی مکانی، ایمنی و امنیت، حس خاطره‌انگیزی و سرزندگی فضایی پیاده راه امام شهر زنجان از حد متوسط بالاتر بوده و نزدیک به حد مطلوب می‌باشد. میانگین مجموع شاخص‌ها حدود ۳/۹ می‌باشد که از حد استاندارد تعیین شده (۳) بالاتر بوده و نزدیک به حد مطلوب (۴) است.
- ❖ شاخص‌های ارزیابی شده با همدیگر دارای ارتباط معنادار بوده و همبستگی با جهت مثبت باهم داشته و پیوسته با یکدیگر عملکرد می‌یابند. کاهش یا افزایش میزان یک شاخص بر دیگر شاخص‌ها اثرگذار می‌باشد.
- ❖ بر اساس نتایج آزمون پیرسون شاخص‌های سنجش هویت و حس تعلق مکانی در پیاده راه شهر زنجان در سطح اطمینان ۹۹ و ۹۵ درصد بر یکدیگر اثرگذار می‌باشند. شاخص‌ها در مجموع دارای همبستگی متوسط و مثبت بر یکدیگری می‌باشند به‌طور میانگین شاخص‌ها در مجموع دارای ضریب پیرسون ۰/۵۶۶ با سطح اطمینان ۹۹ درصد همبستگی دارند.
- ❖ بر اساس نتایج آزمون رگرسیون چند متغیره گام‌به‌گام شاخص‌های ۵ گانه بر یکدیگر اثرگذار بوده و هرکدام بر متغیر وابسته هویت و حس تعلق مکانی اثر تفاوتی دارند. مقدار ضریب تعیین به‌دست آمده ۱/۰۰۰ می‌باشد که نشان می‌دهد متغیرهای مستقل ۵ گانه ۱۰۰ درصد متغیر وابسته هویت و حس تعلق مکانی را پوشش می‌دهند.
- ❖ میزان سهم و اثر هر متغیر بر متغیر وابسته (هویت و حس تعلق مکانی) بر اساس ضریب استاندارد نشده مشابه هم می‌باشد (۲۰ درصد). ولی بر اساس ضریب استاندارد شده خالص (مستقیم و واقعی) متفاوت از همدیگر بوده و هر یک از متغیرهای ۵ گانه تأثیر متفاوتی بر متغیر وابسته هویت و حس تعلق مکانی دارد.
- ❖ تأثیر متغیرهای دل‌بستگی مکانی و هویت فرهنگی بر هویت و حس تعلق مکانی بیشتر است و میزان تأثیر این دو متغیر بیش از ۴۰ درصد می‌باشد.

- ❖ شاخص‌های ۵ گانه هویت و حس تعلق مکانی با توجه به بالا بودن ضریب میانگین، ارتباط و اثرگذاری آن‌ها توانسته‌اند اثر محرک بر پیاده را داشته و حس بودن در فضا و تعلق داشتن به آن را بالاتر ببرند.
- ❖ بالا بودن میانگین شاخص‌های بررسی شده نشان می‌دهد پیاده را با عملکرد فزاینده خود توانسته است در جذب شهروندان به‌سوی خود مؤثر عمل نموده و فضای کالبدی مرکز شهر را تحرک ببخشد.
- ❖ با توجه به میانگین دفعات مراجعه شهروندان (۴/۰۵ بار در هفته) و دلایل حضور در فضای پیاده راهی (۵۸ درصد گردش و خرید) و همچنین میزان مکث و توقف در مسیر پیاده راه (میانگین ۴۶ دقیقه) بافت و فضای کالبدی مرکز شهر را تقویت و حس هویت و تعلق مکانی مرکز شهر را ارتقاء بخشیده است.

### نتیجه‌گیری

به دنبال زیر سؤال رفتن اثرات مدرنیسم در کنترل ساختاری شهر، نقش آن در تضعیف و از بین بردن هویت فرهنگی و تاریخی شهرها، و به وجود آمدن تراکم‌های مختلف اخلاقی، زیست‌محیطی، اجتماعی، فرهنگی، الگوی بازگشت با اصل معاصر سازی شهری، ادبیات رایج علوم مختلف در حوزه‌های مختلف جغرافیا، علوم اجتماعی، جامعه‌شناسی، برنامه‌ریزی شهری، شهرسازی، مدیریت شهری و حتی روانشناسی گردید. یکی از الگوهای پیشنهادی، ایجاد فضاهایی بود که بتواند روابط اجتماعی شهروندان را در کالبد سازمان‌یافته تقویت کند. از جمله این فضاها، ایجاد و تغییر فضاهای خطی خودرو محور و متراکم موجود به فضای خطی اجتماع‌محور بود. پیاده راه‌های شهری از جمله این فضاهایی خطی بودند که ابتدا در سیدنی استرالیا شکل و سپس به سایر شهرهای جهان و با تأخیر به شهرهای ایران رسوخ کرد. پژوهش حاضر سعی بر آن داشت که به بررسی اثرات ایجاد پیاده راه در بافت مرکزی شهری در ارتقاء سطح هویت و حس تعلق مکانی شهروندان بپردازد. نتایج پژوهش نشان داد که پیاده راه‌های شهری در مقیاس عام و پیاده راه شهر زنجان در مقیاس خاص، به‌ویژه پیاده راه‌های واقع در بافت مرکزی و تاریخی شهر علی‌رغم داشتن چالش‌ها و مشکلات توانسته است اندکی تراکم فیزیکی و خودرویی شهر را کاهش داده و به‌جای آن تراکم روابط اجتماعی را ارتقاء بخشد. پیاده راه‌های توانسته‌اند با اثرگذاری اجتماعی در جذب جمعیت به‌سوی خود نقش داشته و با ایجاد فضای آرامش‌بخش در کنار عناصر و المان‌های تاریخی مرکز تنفسی را در قلب شهر ایجاد نمایند. پیاده راه‌ها بافت مرکزی شهری با بیدار کردن حس نوستالژی تاریخ و هویت گذشته شهر در فضای عاری از خودرو هویت و حس تعلق به مکان را افزایش داده و تعدد حضور پیاده شهروندان در فضای را توسعه بخشیده و ماندگاری فضا در مقیاس اجتماعی را تثبیت بخشند. نتایج مطالعه مزبور نشان داد که اثر شاخص‌های مطالعه شده پیاده راه شهر زنجان به لحاظ کیفی و کمی فزاینده بوده و توانسته است ظرفیت کششی فضای تنفس گاهی بافت مرکزی شهر ارتقاء دهد. باوجود تأثیرگذاری متفاوت شاخص‌های مطالعه شده هویت و حس تعلق مکانی پیاده راه شهر زنجان، همه شاخص‌ها در ارتباط باهم در توسعه هویتی و حس مکانی پیاده راه اثرگذار بوده‌اند. همبستگی شاخص‌ها با یکدیگر عمدتاً مثبت بوده و شاخص‌ها در کلیت همبستگی بالای ۵۰ درصد را در ارتقاء سطح هویت و حس تعلق مکانی دارند. بررسی مطالعات پیشین در حوزه پیاده راه و تطبیق آن با مطالعه حاضر نشان می‌دهد عمدتاً پیاده راه‌ها اثرگذاری مؤثری بر فضای کالبدی و اجتماعی شهر دارند. به‌عنوان مثال در مطالعه قربان پور از پیاده راه شهر رشت به‌روشنی تقویت سرزندگی محور اشاره شده و راهبردهای مشخص ارائه شده است در مطالعه حاضر نیز موضوع سرزندگی فضا یکی از شاخص‌های مورد مطالعه بوده است که اثرگذار بر تقویت هویت و حس تعلق مکانی است. برخلاف مطالعه میرنجف موسوی از پیاده راه دبیری تبریز عدم وجود رابطه معنادار بین سرمایه اجتماعی و کیفیت پیاده راه، در مطالعه حاضر بر وجود ارتباط معنادار بین شاخص‌های مختلف هویت و حس تعلق مکانی در پیاده راه پرداخته شده و تأیید گردیده است. به‌مانند مطالعه زنگنه شهرکی و همکاران از پیاده راه خیام شهر ارومیه مبنی بر مناسب

بودن تعاملات اجتماعی، هویت شهروندی در پیاده راه، مطالعه حاضر نیز به نتایج مشابهی دست یافته است. در مطالعه حاتمی و ذاکر حقیقی از تأثیرگذاری روابط و کنش اجتماعی در ارتقاء کیفیت محیطی پیاده راه بوعلی شهر همدان، مطالعه حاضر نیز به این نتیجه دست یافت کنش و روابط اجتماعی در پیاده راه شهر زنجان بالاتر از حد متوسط بوده و ارتقاء هویت و حس مکانی بافت مرکزی را سبب‌ساز گردیده است. در کلیت غالب پژوهش‌های پیاده راهی در شهرهای کشور به نقش سازنده و اثرگذار فضای پیاده راه در ارتقاء کیفیت محیطی پرداخته و به نقش آن در توسعه روابط اجتماعی اشاره کرده‌اند. مطالعه حاضر نیز به نقش و اثرات احداث پیاده راه خیابان امام شهر زنجان در ارتقاء هویت و حس تعلق مکانی بافت مرکزی شهر پرداخته بود.

## تقدیر و تشکر

بنا به اظهار نویسنده مسئول، این مقاله حامی مالی نداشته است.

## منابع

- (۱) پوراحمد، احمد؛ زنگنه شهرکی، سعید؛ صفایی، مصطفی (۱۳۹۵) تحلیل نقش پیاده راه‌های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعه موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور، تهران)، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دوره ۴، شماره ۲، ۱۹۵-۱۷۵.
- (۲) تشکری، لیلا و مهربانی گلزار، محمدرضا (۱۳۹۷) تکوین یک پیاده راه، مؤلفه‌های کالبدی یا رفتار جمعی، مجله نظر، دوره ۱۰، شماره ۴۴، صص. ۴۹-۴۰.
- (۳) حبیبی، داوود؛ حبیبی، دینا؛ کسالایی، افسانه؛ گرجی پور، فاطمه؛ توکلی، مهرداد (۱۳۹۷) تبیین حس تعلق به مکان و هویت در فضاهای شهری با تأکید بر بازارهای سنتی، نشریه معماری شناسی، سال ۱ شماره ۳، صص. ۸-۱.
- (۴) حسینی زاده مهرجردی، سید سعیده (۱۳۹۷) بازخوانی عناصر هویت‌بخش معماری و شهرسازی یزد در سفرنامه ابراهیم جکسون، فصلنامه مطالعات ملی، دوره ۱۹، شماره ۱، صص. ۱۳۰-۱۱۱.
- (۵) زنگنه شهرکی، سعید؛ حمیدی، اکبر؛ حسین‌پور، مهدی (۱۳۹۷) ارزیابی تأثیرات اجتماعی پیاده راه‌ها بر شهروندان در بافت‌های قدیمی (مطالعه موردی: پیاده راه خیام جنوبی شهر ارومیه)، پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری، دوره ۶، شماره ۲، صص. ۲۶۴-۲۳۷.
- (۶) شیخی، حجت و رضایی، محمدرضا (۱۳۹۶) ارزیابی کیفیت محیطی فضاهای شهری پیاده مدار و پاسخ‌دهی اجتماعی (نمونه موردی: خیابان فردوسی شهر ایلام)، فصلنامه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، دوره ۸، شماره ۲۹، صص. ۹۸-۸۳.
- (۷) قربان‌پور، مریم؛ زالی، نادر؛ یوردخانی، مختار؛ آزاده، سیدرضا (۱۳۹۷) ارزیابی مؤلفه‌های مؤثر بر تقویت سرزندگی در مسیرهای پیاده شهری مطالعه موردی: پیاده راه علم الهدی شهر رشت، مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی، دوره ۱۳، شماره ۱، صص. ۱۲۳-۱۰۵.
- (۸) کریمی مشاور، مهرداد و نگین تاجی، صمد (۱۳۹۱) رویکردهای مختلف در برنامه ریزی و طراحی پیاده راه‌ها، معماری و شهرسازی پایدار، دوره ۱، شماره ۱، صص. ۴۱-۳۳.
- (۹) کمیلی، محمد (۱۳۹۸) تحلیل شاخص‌های ارزیابی پیاده راه‌های مذهبی حرم حضرت معصومه (س)، فصلنامه مطالعات شهرهای ایرانی - اسلامی، دوره ۹، شماره ۳۵، صص. ۳۱-۱۹.
- (۱۰) گلرخ، شمیم و پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۹۴) فهم تجربه تغییر یک‌باره مکان؛ حس مکان ساکنان و کسبه خیابان پیاده راه شده ۱۷ شهریور، فصلنامه صفا، دوره ۲۵، شماره ۳، صص. ۸۰-۶۵.
- (۱۱) موسوی، میرتجف؛ آفتاب، احمد؛ علی‌پور، ابراهیم (۱۳۹۴) طراحی پیاده راه با تأکید بر سرمایه اجتماعی (نمونه موردی: پیاده راه تربیت تبریز، فصلنامه مطالعات مدیریت شهری، دوره ۷، شماره ۲۲، صص. ۷۴-۶۴).
- (۱۲) نصیری، المیرا (۱۳۹۴) فرایند ارزیابی طرح‌های پیاده راه‌سازی خیابان‌ها، فصلنامه صفا، دوره ۲۵، شماره ۷۰، صص. ۱۴۲-۱۲۹.
- (۱۳) نوکار، بهار؛ کرکه آبادی، زینب؛ ارغان، عباس (۱۳۹۸) بررسی تأثیرات کاربری مذهبی بر هویت شهرهای اسلامی، نمونه

- موردی: مناطق ۱ و ۲ شهر یزد، فصلنامه آمایش محیط، دوره ۱۲، شماره ۴۴، صص. ۱۰۴-۸۵.
- ۱۴) حاتمی، یاسر و ذاکر حقیقی، کیانوش (۱۳۹۶) ارزیابی تأثیر کیفیت محیط شهری بر روابط اجتماعی استفاده‌کنندگان از فضا (مطالعه موردی: پیاده راه بوعلی سینا شهر همدان)، فصلنامه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، دوره ۸، شماره ۳۰، صص. ۲۶۶-۲۴۵.
- ۱۵) یزدانی، محمدحسن؛ صدیق، آناهیتا؛ پاشازاده، اصغر (۱۳۹۵) بررسی وضعیت امنیت اجتماعی در احداث پیاده راه در شهر اردبیل، فصلنامه جغرافیا و توسعه، دوره ۱۴، شماره ۴۴، صص. ۲۲۸-۲۰۹.
- 16) Cohen, N. (Ed.). (2010) Green cities: An A - to-Z guide (Vol. 4). Cali- fornia: Sage.
- 17) Cambra, P. & Moura, F. (2020) How does walkability change relate to walking behavior change? Effects of a street improvement in pedestrian volumes and walking experience, of Transport & Health. Vol.16, pp.10-19.
- 18) Carmona, M. & Health T. oc. & Tiesdell, S. (2003) Public places urban spaces, New York:Architectural press.
- 19) Connoly, William. (2002) Identity/ Difference. USA: University Of Minnesota Press.
- 20) Cowan, R. (2005) The Dictionary of Urbanism, Street Wise Prees.
- 21) Cratan, F. (2008) Side Walk in Urban Planning, London.
- 22) Deok Kang, Ch. (2018) The S + 5Ds: Spatial access to pedestrian environments and walking in Seoul, Korea, Cities, Vol.77, pp.130-141.
- 23) Downing, F. (2003) Transcending Memory: Remembrance And The Design Of Place, Design.
- 24) Giddens, A. (2001) Sociology, Polity Press, Cambridge.
- 25) Gilderbloom, J. I. & Riggs, W. W. & Meares, W. L. (2015) Does Walkability Matter? An Examination of Walkability's Impact on Housing Values, Foreclosures and Crime, Cities, Vol.42, pp.13-24.
- 26) Jacobs, J. (1965) the Death and Life of Great American Cities, Harmonsworth: Penguin.
- 27) Jalaladdini, S. & Oktay, D. (2012) Urban public spaces and vitality: A socio-spatial analysis in the streets of Cypriot towns, Journal of social and behavioral sciences, Vol.35, pp.664-674
- 28) Lamíquiz, P. J. & López-Domínguez, J. (2015) Effects of built environment on walking at the neighbourhood scale. A new role for street networks by modelling their configurational accessibility?, Transportation Research A, Vol.74, pp.148-163.
- 29) Leyden, Kevin. (2003) Social Capital and the Built Environment: The importance Walkable Neighborhoods, American Journal of Public Health, Vol.93, No.9, pp.1546-1551.
- 30) Oyserman, Daphna. (2004) Self-Concept And Identity In Self And Social Identity, Perspectives On Social Psychology, Brewer, M. B.& Hewstone, M. Malden, Ma: Blackwell Pu.
- 31) Rafieian, M. & Khodaei, Z. (2010) Citizens and Urban Public Spaces: Analysis of Indexes and Factors Affecting Citizens Satisfaction of Urban Public Spaces. Research Assistance of Islamic Azad University of Qazvin, Tehran.
- 32) Relph, E. (1976). Place and placelessness. London: Pion.
- 33) Scannell, Leila. & Gifford, Robert. (2011) Defining place attachment: A tripartite organizing framework, Journal of Environmental Psychology, Vol.30, pp.1-10.
- 34) Sci, I.J. (2014) Factors affecting the vitality of streets in Downtown Johor Bahru City, Indian Journal of Scientific Research, Vol.7, No.1, pp.361-374.
- 35) Williams, D.R. & Vaske, J.H. (2003) The Measurement of Place Attachment: Validity and Generalizability of a Psychometric Approach, Forest Science, Vol.49, No.6, pp.830-840.
- 36) Yassin,H. (2019). Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism, Alexandria Engineering Journal, Vol.58, No.1, pp.251-259.