

مقاله علمی پژوهشی

## ارزیابی اثرات پیاده‌راه سازی بر بهبود ارتباطات و تعاملات اجتماعی شهروندان،

### مورد مطالعه: پیاده‌راه شهر رشت

\*حسین شیخ‌حسینی<sup>۱</sup>، امیر مرادی‌فر<sup>۲</sup> و بهناز پورخداداد<sup>۳</sup>

۱. استادیار گروه جغرافیای طبیعی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

۲. کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد رشت، ایران.

۳. دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۱۲/۱۴ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۷/۲۱

## Assessment Sidewalks Effects on improving Communications and Social Interactions of Citizens, Case Study: Rasht Sidewalks

\*Hossein Sheikh Hasani<sup>1</sup>, Amir Moradifar<sup>2</sup>, Behnaz Pourkhodad<sup>3</sup>

1. Assistant Prof. Department of Natural Geography, Payame Noor University, Tehran, Iran.

2. Master of Geography and Urban Planning, Islamic Azad University, Rasht Branch, Iran.

3. Ph. D. Student Geography and Urban Planning, Payame Noor University, Iran.

Received: 2020/03/04 Accepted: 2020/10/12

### Abstract

The purpose of this study is to investigate the social effects left over from the change in the functions of squares and passages in the central part of Rasht from the carriageway to the sidewalk. Descriptive-analytical research method that was performed using survey. A researcher-made questionnaire was used to collect data. The statistical population of the study was citizens over 18 years old in Rasht. The sample size was determined using Cochran's formula, 384 people who were selected by random sampling. The reliability of the instrument was confirmed using Cronbach's alpha test with a coefficient of 0.78. SPSS software was used to analyze the data. The test results showed that the construction of this sidewalk in creating an atmosphere of peace of mind for pedestrians, increasing social security, promoting urban culture and customs, promoting pedestrian culture and using public transportation, performing leisure and recreational activities, forming individual and collective memories, strengthening sense Belonging to a place and attaching to the space of the central part of the city has had a positive effect and has improved the social relations of citizens with each other. It has even had a positive effect on attracting more tourists and increasing their stay in the city and, consequently, on the economic prosperity of the central part of the city. The innovation of this research has been in using a diverse and numerous set of indicators.

### Keywords:

Urban Spaces, Social Interactions, Sidewalks, Rasht.

### چکیده

هدف پژوهش حاضر، بررسی آثار اجتماعی برجای مانده از تغییر کارکردهای میادین و معابر بخش مرکزی شهر رشت از محور سواره به محور پیاده‌راه است. روش تحقیق توصیفی - تحلیلی که با استفاده از پیمایش اجرا گردید. برای جمع‌آوری داده‌ها از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شد. جامعه آماری تحقیق، شهروندان بالای ۱۸ سال شهر رشت بوده است. حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران، ۳۸۴ نفر تعیین گردید که به شیوه نمونه‌گیری تصادفی انتخاب شدند. پایایی ابزار با استفاده از آزمون آلفای کرونباخ با ضریب ۰/۷۸ تأیید گردید. جهت تحلیل داده‌ها از نرم افزار SPSS، استفاده شد. نتایج آزمون نشان داد که احداث این پیاده‌راه در خلق فضای آرامش روحی و روانی عابران، افزایش امنیت اجتماعی، ارتقاء فرهنگ و آداب شهرنشینی، ترویج فرهنگ پیاده‌روی و استفاده از حمل‌ونقل عمومی، انجام فعالیت‌های فراغتی - تفریحی، شکل‌گیری خاطرات فردی و جمعی، تقویت حس تعلق به مکان و دلبستگی به فضای بخش مرکزی شهر، تأثیر مطلوبی داشته و سبب بهبود وضع ارتباطات اجتماعی شهروندان با یکدیگر شده است. حتی در جلب بیشتر گردشگران و افزایش ماندگاری آنها در شهر و به تبع آن در رونق اقتصادی محدوده بخش مرکزی شهر تأثیرات مثبتی به‌همراه داشته است. نوآوری این پژوهش، در بهره‌گیری از مجموعه متنوع و متعددی از شاخص‌ها بوده است.

### واژگان کلیدی:

فضاهای شهری، تعاملات اجتماعی، پیاده‌راه، رشت.

### مقدمه

گسترش روزافزون جمعیت شهرها و ورود خودرو به عرصه فعالیت‌های شهری و دگرگونی ارتباطات اجتماعی میان شهروندان، جذابیت خیابان‌ها و فضاهای پیاده را متأثر نمود و موجب تأکید بیش از حد به حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن، به عنوان اصلی‌ترین شرط رونق اقتصادی - اجتماعی شهر، توسط برنامه‌ریزان و مدیران شهری شد. از این رو به تدریج دسترسی آسان پیاده و فضاهای برانگیزاننده تعامل اجتماعی در مراکز شهری کاهش یافت و بسیاری از شهروندان به ناچار و در تبعیت از وسایل نقلیه، امکان تحرک و طی نمودن مسیرها را با پای پیاده از دست دادند چون اولویت اول به خودرو داده شد (اکبرزاده و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۲۶).

حاکمیت خودرو در معابر شهری پیامدهای ناگوار اجتماعی - اقتصادی، زیست‌محیطی و کالبدی عدیده‌ای برای شهرها به وجود آورده است. حادث شدن مشکلاتی همچون ازدحام و انبوهی جمعیت، تخریب بافت‌های ارزشمند شهری، آلودگی زیست‌محیطی، کاهش کیفیت ایمنی در فضاهای شهری، درگیر شدن بسیاری از شهروندان به انواع بیماری‌های تنفسی و حرکتی به دلیل تحرک بدنی کم، افول ارزش‌های بصری، نمونه‌ای از این پیامدهای ناگوار است. بروز چنین ناپایداری‌هایی در فضای کالبدی شهر موجب شد تا در راستای اهداف توسعه پایدار شهری، واکنش‌های گسترده‌ای علیه سلطه حرکت موتوری در شهرها به وجود آید. به طوری که در طی دهه‌های اخیر، گرایش‌ها و سیاست‌های جدید برنامه‌ریزی و طراحی شهری بر حرکت کمتر خودرو در بافت‌های شهر و اولویت دادن هرچه بیشتر به شهروندان متمرکز گردیده است. لذا در افق طراحی شده این سیاست‌ها، افزایش ارتباطات اجتماعی میان شهروندان و احیاء هویت شهری با بازآفرینی این فضاها در نظر گرفته شده است (Foster et al., 2011: 83). زیرا این معابر در طی ساعات زیادی از شبانه‌روز به عنوان یکی از مقاصد اصلی سفرهای درون‌شهری شهروندان محسوب شده و بار ترافیکی زیادی را بوجود می‌آورد. پیاده‌محور شدن این معابر می‌تواند با گسترش فرهنگ پیاده‌روی، سلامتی شهروندان را تضمین کند. زیرا پیاده‌روی به عنوان فعالیت بدنی برای اغلب افراد امکان‌پذیر است و تلاش برای افزایش قدم زدن افراد می‌تواند بیماری‌های مزمن را به طور بالقوه در سطح جامعه کاهش دهد (et al., 2016: 532 Nykiforuk).

در نظام شهرسازی سنتی ایران دو نوع مسیر پیاده وجود داشته است؛ یکی «بازارها» که به عنوان محور پیاده تجاری در مرکز تاریخی شهرها عمل نموده و در واقع بخشی از استخوان‌بندی اصلی فضایی شهر را تشکیل می‌دادند؛ و دیگری شامل «خیابان‌های پیاده با عملکرد تفریحی و سرگرمی» بود که خیابان چهارباغ اصفهان نمونه کاملی از اینگونه فضاها می‌باشد. اما پس از دگرگونی اساسی که بر اثر حضور خودرو در ساختار کالبدی شهرهای کشورمان پدید آمد، تجربه‌های عملی اندکی در زمینه ایجاد پیاده‌راه‌ها در شهرهای معاصر ایران وجود داشته است (کاشانی جو، ۱۳۸۹: ۱۳۴).

در سال‌های اخیر این وضع کمی بهبود یافته و توجه طراحان و برنامه‌ریزان شهری به سوی ایجاد محورهای پیاده در محدوده‌های منتهی به بخش مرکزی شهر، گرایش بیشتری پیدا کرده است. لیکن برخی از مهمترین محورهای پیاده اجرا شده در شهرهای کشورمان عبارت است از: پیاده‌راه خیابان صف (باغ سپهسالار) و محور پیاده کوچه مروی واقع در بافت مرکزی کلانشهر تهران؛ واقع در بخش مرکزی شهر تهران و بافت باارزش تاریخی دوران ناصریه؛ پیاده‌راه خیابان جنت در کلانشهر مشهد؛ پیاده‌راه تربیت و پیاده‌راه استاد شهریار واقع در بافت تاریخی و مرکزی شهر تبریز.

تمامی این محورهای پیاده که به بافت پرتراکم و شلوغ مرکزی شهرها منتهی می‌شوند، نمونه‌های موفق هستند و علیرغم داشتن برخی نواقص‌ها می‌توانند به عنوان الگویی کاربردی برای برنامه‌ریزی و طراحی سایر محورهای پیاده در شهرهای ایران استفاده شوند. حال با این توصیف بخش مرکزی شهر رشت که در پژوهش حاضر به عنوان محدوده مورد مطالعه انتخاب گردید با احداث پیاده‌راه در معابر شریانی منتهی به آن، دگرگون شده و به دلیل بازآفرینی فضا و انطباق آن با نیازهای کنونی، کارکردهای جدیدی را از حیث اجتماعی و فرهنگی به دست آورده است. بخش مرکزی شهر رشت به دلیل برخورداری از بافت کهن و ارزشمند تاریخی و بناهایی که جنبه بازدید و گردشگری دارد و همچنین به دلیل وجود مراکز متعدد تجاری و بازارها و مراکز خرید، همواره با ترافیک زیاد سواره و پیاده مواجه است و ایجاد پیاده‌راه در خیابان‌های منتهی به این بخش (میدان شهرداری)، تا حد زیادی توانست ترافیک سواره را کاهش دهد و باعث افزایش ایمن‌سازی فضا، کاهش استرس و مکث بیشتر افراد پیاده در این محدوده شود. از طرفی بررسی چنین موضوعی در شهر رشت که با بهبود رفتارهای اجتماعی همراه است به عنوان یه ضرورت انکارناپذیر مطرح می‌باشد؛ زیرا رشت از این حیث با توسعه‌نیافتگی شدید مواجه است. از این رو هدف پژوهش حاضر ارزیابی اثرات پیاده‌راه سازی بر بهبود ارتباطات و تعاملات اجتماعی شهروندان است. با توجه به آنچه مطرح شد، این سوال پژوهشی پیش می‌آید: با احداث پیاده‌راه شهر رشت، چه تغییری در کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان بوجود آمده است؟ بهره‌گیری از مجموعه متنوع و متعددی از شاخص‌ها در این مطالعه، نوآوری محسوب می‌گردد.

## مبانی نظری

### چارچوب نظری

خیابان مخصوص پیاده که در کشورهای مختلف با واژگانی همچون پهنه پیاده<sup>۱</sup>، پهنه بدون ماشین<sup>۲</sup>، محدوده بدون آمد و شد سواره<sup>۳</sup>، پهنه بسته بر ترافیک موتوری<sup>۴</sup>، محدوده پیاده<sup>۵</sup>، تفرجگاه پیاده<sup>۶</sup> و پیاده‌راه<sup>۷</sup> معرفی می‌شود، تکامل یافته‌ترین شکل خیابان‌هاست که اولویت اصلی حرکت در آن به صورت پیاده می‌باشد. با این طرز تلقی، برای پیاده‌راه تعاریف زیر ارائه شده است:

• به نواحی یا معابری که به طور انحصاری در اختیار پیادگان قرار می‌گیرد و وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور دسترسی و سرویس‌دهی ضروری حق ورود به آن را دارند، اطلاق می‌شوند. محدوده پیاده‌راه می‌تواند شامل یک تا چندین معبر باشد که با تابلوی مخصوص عابر پیاده علامت‌گذاری شده است. پیاده‌راه‌ها به طور کامل متمایز از پیاده‌روها می‌باشند که در مجاورت خیابان‌ها قرار دارند (معینی، ۱۳۹۰: ۲۱).

• پیاده‌راه‌ها فضاهایی خطی در شهر هستند که با حداکثر نقش اجتماعی شکل می‌گیرند، شهروندان پیاده تسلط کامل بر این فضاها دارند و وسایل حمل‌ونقل موتوری تنها برای خدمات‌رسانی در مواقع خاص استفاده می‌شود (Cohen, 2010: 275).

فضاهای عمومی شهری [از جمله پیاده‌راه] فضاهایی هستند که در آنها برخوردهای اجتماعی می‌تواند تحقق یابد (رفعیان و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۰۹). در ضمن مفهوم و محتوای فضای شهری حاکی از فضای جامعه‌شناختی است و کارکرد اجتماعی دارد و می‌تواند در تجدید حیات مدنی شهر مؤثر باشد (فرخی، ۱۳۸۹: ۶). این فضا بستر پر قدرت سودمندی اقتصادی، تقویت ارتباطات اجتماعی در جهت برقراری حس امنیت و اعتماد در فضای عمومی، کنترل اجتماعی، تعامل اجتماعی، انتقال انرژی و اطلاعات، مبادلات، شایعات، دانش، تلطیف عواطف مشترک جمعی و افزایش حساسیت‌های روحی - عاطفی و تعادل انسان، افزایش سرمایه اجتماعی، جامعه‌پذیری و فرهنگ‌پذیری افراد جامعه و بستر مهم مراسم آیینی و زندگی جمعی بین آحاد شهروندان است (پارسی، ۱۳۸۱: ۴). پیاده‌محوری از جمله راه‌هایی است که می‌تواند در تجدید حیات مدنی مراکز شهری مؤثر باشد و از طریق افزایش زمینه حضور شهروندان در مکان‌های جمعی، کیفیت تعاملات و همبستگی اجتماعی را بیشتر کند. در واقع، محدوده‌های پیاده قسمت‌هایی از فضای شهری‌اند که به دلیل دارا بودن برخی ظرفیت‌های ویژه در تمام یا بعضی ساعات شبانه‌روز بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص داده می‌شود (Cartan, 2008: 81)، تا از این طریق امنیت فضا تأمین شده و عابران با آرامش بیشتری در آن حضور یابند. پس همانگونه که برای شکل‌گیری خانواده به مکانی امن مانند خانه نیاز است، جامعه نیز برای شکل‌گیری به محلی امن نیاز دارد که ارتباطات جمعی در آن شکل گیرد و فرصتی برای بروز هرچه بیشتر تعاملات اجتماعی فراهم شود. پس در شهر به فضاهایی نیازمندیم تا به کالبد مکان، هویت بخشیده و در ساکنان حس تعلق به مکان را ایجاد کند و آنها را جذب نماید. پیاده‌محوری می‌تواند این فضای تأثیرگذار را در کالبد مکان ایجاد کند. بر این اساس بخش مهمی از تعاملات اجتماعی و فرهنگی شهروندان در فضاهای شهری محقق می‌شود که فضاهای پیاده‌محور یکی از این فضاهای تأثیرگذار بوده و لذا نقش فضاهای پیاده شهری در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر اهمیت بسیاری دارد.

اولین بار ایده ایجاد پیاده‌راه‌ها با جنبش باغ شهرها توسط ابنزر هاوارد در سال ۱۸۹۸ آغاز شد (Blaga, 2013: 7). اما اولین جرقه‌های حضور پیاده‌راه‌ها در شهرها در دهه‌های ۱۹۴۰ و ۱۹۵۰ میلادی و به منظور حفظ و سامان‌دهی بافت‌های تاریخی ایجاد شد. پس از آن با تسلط خودرو بر زندگی شهرنشینی و نمایان شدن معضلات ناشی از آن، جنبش‌های پیاده‌راه‌سازی در سراسر جهان در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ میلادی آغاز شد و تاکنون ادامه دارد (اعتصام و نوری، ۱۳۹۶: ۹۰). در سال‌های اخیر با رویکرد نوین شهرسازی در تعداد زیادی از شهرهای اروپایی و آمریکایی، اسناد ویژه‌ای تحت عنوان طرح جامع عابر پیاده تهیه شده است که هدف از آن، بنا نهادن یک سیستم جایجایی است که جذابیت شیوه‌های حمل‌ونقل نظیر پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و استفاده از وسایل نقلیه عمومی را افزایش داده و تشویق نماید (جباری، ۱۳۸۸: ۷۹). تحولات فکری جهان در خصوص پیاده‌راه در جدول (۱) نشان می‌دهد که جنبش پیاده‌راه‌سازی در یک دوره گذار از

1. Pedestrian Zone  
2. Car-Free Zone  
3. Traffic-Free Zone  
4. Auto-Restricted Zone  
5. Pedestrian Area  
6. Pedestrian Mall  
7. Walkable Street

چند شهر محدود در اروپا به سراسر اروپا، سپس آمریکا و در مراحل بعدی به همه دنیا انتشار پیدا کرد و از مطلوبیت ویژه‌ای در سراسر دنیا برخوردار شد.

### جدول ۱. تحولات فکری جهان در خصوص پیاده‌راه

سال / دهه	ویژگی‌ها
دهه ۱۹۴۰	خیابان‌ها و فضاهای ویژه عابر پیاده برای نخستین بار در شهرهای اروپا. نخستین تجربه آزمایشی در ایجاد منطقه بی ترافیک در شهرهای روتردام و استکهلم. محدود کردن ترافیک و ایجاد ناحیه پیاده در تمام اروپا.
دهه ۱۹۵۰	ممنوعیت ورود اتومبیل به نواحی تاریخی و تجاری در اکثر 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 در کشورهای آلمان، انگلستان و هلند.

مأخذ. رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۰: ۴۳

برای پیاده‌راه سازی، دیدگاه‌ها و نظریه‌های متفاوتی تاکنون مطرح شده است که هر یک از آنها به ابعادی از ماهیت این عنصر شهری اشاره کرده‌اند. برخی از مهمترین این نظریه‌ها که به عنوان پایه و اساس مبانی نظری تحقیق حاضر و طراحی ابزار پرسشنامه محسوب می‌شوند، عبارتند از:

– نظریه توسعه پایدار شهری<sup>۸</sup>: امروزه دیدگاه توسعه پایدار به رویکرد غالب در تمامی رشته‌ها و شاخه‌های علوم تبدیل گردیده و بحث‌ها و چالش‌های گوناگونی را به همراه داشته است. حرکت پیاده، به عنوان پاک‌ترین و طبیعی‌ترین گونه ترابری و پیاده‌راه‌ها که بستر اصلی این شیوه جابه‌جایی در شهرها هستند، از ابعاد مختلف تأثیرگذار بر ایجاد توسعه پایدار شهری مورد بررسی قرار گرفته است. برخی از این ابعاد عبارتند از: سلامت جسمی و روحی شهروندان، حمل‌ونقل، مسائل زیست‌محیطی، مسائل اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی که هر یک از آنها به طور مستقیم و یا غیرمستقیم، متأثر از ایجاد پیاده‌راه هستند. لذا نظریه توسعه پایدار شهری همواره در ابعاد مختلف خود بر نقش و اهمیت پیاده‌محوری و مسیرهای پیاده تأکید بسیار داشته است.

– نظریه شهرسازی نوین: در شهرسازی نوین، کاربری‌هایی از قبیل خانه‌سازی، محل‌های کار، مغازه‌ها، مناطق تفریحی، مدارس، پارک‌ها و امکانات شهری ضروری برای زندگی روزمره ساکنین، همه در فاصله‌ای مناسب از یکدیگر برای پیاده‌روی قرار می‌گیرند و استفاده بیشتر از قطارهای شهری و خطوط آهن سبک به جای جاده‌ها و اتوبان‌های بزرگ، پیشنهاد می‌شود. در واقع شهرسازی نوین، مهم‌ترین جنبش برنامه‌ریزی و طراحی در سده حاضر است و هدف آن ساخت آینده‌ای بهتر برای همه انسان‌هاست. به بیان دیگر، شهرسازی نوین یک جنبش جهانی برای اصلاح طرح محیط‌های ساخته شده است و به دنبال بهبود کیفیت زندگی و استانداردهای زندگی توسط ساخت محیط‌های مطلوب‌تر است. لذا در این نظریه به ایجاد فضاهای پیاده‌محور تأکید زیادی شده است.

– نظریه راپاپورت<sup>۹</sup>: بر اساس نظریه راپاپورت (۱۹۸۰) حرکت و رفتار عابر پیاده و میزان ترجیحات او برای استفاده از فضاهای پیاده‌مدار، به طور کلی متأثر از دو پارامتر فیزیکی و فرهنگی - اجتماعی است. عواملی نظیر ایمنی، امنیت، راحتی، زمان و مکان و شرایط جوی، کیفیت محیط حرکت، زیبایی و جذابیت مسیر در میزان ترجیحات عابر برای استفاده از فضاها تأثیرگذار است و از مهمترین عوامل تأثیرگذار می‌توان به پیوستگی مسیر پیاده، کوتاهی و جذابیت مسیر، زیبایی و امنیت، ایمنی و راحتی اشاره کرد.

– دیدگاه دن بوردن<sup>۱۰</sup>: دن بوردن در یکی از جامع‌ترین تعاریفی که برای محیط‌های پیاده مطرح شده است، آن را اینگونه تعریف می‌کند: «محیط پیاده، اجتماعی است که دارای این ویژگی باشد: طراحی شده برای مردم، دارا بودن مقیاس انسانی، تأکید بر عدم استفاده از خودرو، افزایش ایمنی و امنیت، متعادل، مختلط، سرزنده، موفق، سالم، لذت‌بخش، تأمین‌کننده حرکت دوچرخه و سواره» (محمدی و همکاران، ۱۳۹۲: ۸-۱).

### مزایای پیاده‌راه سازی

بلاگا (۲۰۱۳) مزایای برنامه‌ریزی برای ایجاد نواحی پیاده‌راه را بدین شرح بیان کرده است: ۱. حفظ سلامت فیزیکی و روحی شهروندان و

افزایش کیفیت آن؛ ۲. تأثیرات اجتماعی مثل تعاملات اجتماعی، افزایش ارتباطات، افزایش حس امنیت، تشویق خانواده‌ها به برقراری ارتباطات، کاهش حس انزوای اجتماعی و افزایش اعتماد به نفس؛ ۳. تأثیرات محیط زیستی مانند آلودگی کمتر هوا و سر و صدا، سازگاری با محیط زیست و کاهش ترافیک؛ ۴. تأثیرات اقتصادی مثل حمل‌ونقل ارزان‌تر، صرف هزینه‌های کمتر برای نگهداری جاده‌ها، صرفه‌جویی در ساخت و هزینه پارکینگ و دسترسی به خدمات عمومی (Blaga, 2013: 13). بر این اساس برخی از مهمترین دلایل احداث پیاده‌راه، در مراکز تجاری شهرها عبارت است از:

- جذب شهروندان به منطقه مرکزی تجاری و در نتیجه افزایش فروش و تشویق سرمایه‌گذاری‌های جدید؛
  - کاهش آلودگی هوا و صدا در مناطق تجاری شهرها؛
  - ایجاد محیط ایمن برای تردد عابران پیاده بدون تداخل با حرکت وسایل نقلیه موتوری؛
  - افزایش حیات و رونق اقتصادی در مناطق مرکزی تجاری شهر؛
  - اختصاص خط ویژه اتوبوس در پیاده‌راه و در نتیجه افزایش حجم جابه‌جایی مسافران؛
  - کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی و توسعه استفاده از وسایل نقلیه عمومی و پیاده‌روی (وزارت کشور، بی‌تا: ۳۳).
  - افزایش تحرک در بین شهروندان و بالا بردن ضریب سلامت جسمانی و روانی آنها؛
  - کاهش مصرف سوخت و در نتیجه انتشار کمتر آلاینده‌ها در مناطق پر ازدحام و متراکم؛
  - گسترش محیط زیست دوستانه و اجتماعی در شهر؛
  - افزایش سرزندگی و نشاط شهروندان (Moura et al., 2017: 282).
- به طور کلی پیاده‌راه سازی به عنوان فرآیند بیرون راندن خودروها و در برخی موارد کاهش سرعت خودروها و خلق خیابان‌های دوست‌دار پیاده، مزایای متعددی دارد که در جدول (۲) به آنها اشاره شده است.

## جدول ۲. مزایای گوناگون پیاده‌راه سازی

مزایای اقتصادی	مزایای اجتماعی	مزایای زیست‌محیطی
بهبود اقتصاد کلی منطقه	خلق فضاهای عمومی، احیای زندگی شهری و گسترش سرزندگی اجتماعی	کاهش سطح آلودگی هوا و صوت
بالا رفتن قیمت املاک و اراضی شهری	ایجاد حس قوی مکانی و خلق غرور مدنی	آرام سازی مناطق پر ازدحام و شلوغ با ایجاد فضاهای مکث برای عابران
جذب افراد توانمند به مناطق رو به زوال با هدف سرمایه‌گذاری	ایجاد نشاط فردی و جمعی با رویکرد افزایش مشارکت مردم در فضا و همبستگی	کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی
افزایش تعداد مشتری‌ها و ایجاد رضایت شغلی برای کسبه به دلیل افزایش درآمدها	تشویق به عدم استفاده از خودروی شخصی و ترویج پیاده‌روی و دوچرخه سواری	کاهش نیاز به توسعه زمین
قابلیت دسترسی راحت‌تر و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل در سفرهای درون‌شهری خانوارها	افزایش سلامت روحی و روانی (چاقی و اضافه وزن کمتر، تناسب اندام و کاهش اختلالات روانی)	باززنده سازی و استفاده بهینه از فضاهای قدیمی و جلوگیری از هدررفت زمین‌های شهری
کاهش هزینه‌های بهداشتی و درمانی شهروندان به خاطر کم تحرکی	افزایش عدالت اجتماعی در میان همه نواحی شهر	حفظ فضاهای باز
کاهش هزینه‌های ثابت و متحرک استفاده از خودرو	افزایش استقلال کودکان و کهنسالان در فضاهای عمومی	حفظ تنوع زیستی
کاهش هزینه‌های زیرساختی (جاده، پارکینگ و...)	بهبود حرکت در نواحی تجاری مرکزی شهر	بهبود کمیّت و کیفیت آب
جذب توریست و گردشگر	ایزاری برای حفاظت از نواحی تاریخی و تقویت آنها	کمک به رشد هوشمند و خلاق شهر

مأخذ. صرافی و محمدیان مصمم، ۱۳۹۲: ۱۱۸

با بررسی دیدگاه اندیشمندان حوزه معماری و شهرسازی، می‌توان معیارهای ایجاد فضاهای شهری پیاده‌مدار با تأکید بر افزایش تعاملات اجتماعی را بدین شرح استخراج نمود: ۱. حضورپذیری و گشودگی ۲. ایمنی و امنیت ۳. دسترسی و نفوذپذیری ۴. سرزندگی ۵. تنوع و اختلاط کاربری‌ها ۶. جذابیت و مطبوعیت ۷. تناسبات بصری (زیبایی) ۸. کوتاهی و پیوستگی ۹. راحتی ۱۰. خوانایی (سیف‌الهی فخر و همکاران، ۱۳۹۲: ۸۷).

### پیشینه تحقیق

در مورد پیاده‌راه، مطالعات گوناگونی با محوریت امکان‌سنجی و نحوه طراحی، شاخص‌های پیاده‌مداری، بررسی آثار کالبدی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی و یا ترکیبی از این محورها انجام پذیرفته که در این بخش نتایج برخی از این تحقیقات به طور خلاصه اشاره شده است

ماتئو - بابیانو<sup>۱۱</sup> (۲۰۰۳)، در پژوهشی با عنوان «مدیریت فضای پیاده‌روی، به عنوان راهبردی در دستیابی به جابجایی پایدار»، به این نتیجه رسیدند که عوامل مختلفی برای عابران پیاده در فضای شهری اهمیت دارند. مهم‌ترین نیازهای عابران پیاده در قابلیت حرکت، حفاظت، آسودگی، لذت و هویت معرفی می‌کند و معیارهای سنجش آنها را نیز مشخص نموده است.

آرانس حمل و نقل<sup>۱۲</sup> (۲۰۰۹)، در پژوهشی با عنوان «راهنمای طراحی و برنامه‌ریزی پیاده‌راه‌ها» به این نتیجه رسید که راه‌هایی برای بهبود پیاده‌راه‌ها در نیوزلند ترسیم کرده است و فرایند تصمیم‌گیری در خصوص انواع پیاده‌راه‌ها برای عابرین پیاده را شرح می‌دهد.

نیومن و همکاران<sup>۱۳</sup> (۲۰۰۸)، در پژوهشی با عنوان «چالش‌ها و فرصت‌ها در ابتکار خیابان پیاده» به این نتیجه رسیدند که از سرمایه اجتماعی به عنوان ابزاری قدرتمند در ایجاد پیاده‌راه و نواحی پیاده یاد می‌کند.

استگل<sup>۱۴</sup> (۲۰۱۱)، در پژوهشی با عنوان «برنامه‌ریزی حرکت پیاده در آمریکا»، به این نتیجه رسید که علاوه بر تأکید بر ۱۷ جنبه برنامه‌ریزی عابر پیاده، مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار در پیوستگی شبکه عابر پیاده راه، زیرساخت‌ها، کاربری‌های مورد نیاز پیاده‌ها، اتصال به شبکه حمل‌ونقل عمومی و اختلاط کاربری‌ها معرفی می‌کند.

موسوی و همکاران (۱۳۹۴)، در پژوهشی با عنوان «طراحی پیاده‌راه با تأکید بر سرمایه اجتماعی» به این نتیجه رسیدند که پس از بررسی ارتباط بین متغیرهای اعتماد اجتماعی، شبکه اجتماعی و تعامل اجتماعی در شهر تبریز، مشخص شد که نمی‌توان به صورت قاطع بیان کرد: با تقویت کیفیت پیاده‌راه‌های شهری می‌توان به تقویت و افزایش سرمایه اجتماعی دست یافت؛ اما به سبب معناداری و یا نزدیک به معنادار بودن برخی از مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی می‌توان گفت که توجه به مفهوم ذهنی سرمایه اجتماعی، شرط انکارناپذیر تحقق مفهوم عینی پیاده‌راه و تقویت کیفیت آن جهت پیشبرد تعاملات اجتماعی می‌باشد.

میرزایی و محمدزکی (۱۳۹۵)، در پژوهشی با عنوان «ارزیابی آثار اجتماعی پیاده‌راه سازی» به این نتیجه رسیدند که مطالعه روی خیابان ۱۵ خرداد واقع در منطقه ۱۲ شهرداری تهران، نشان داد که این پیاده‌راه علاوه بر آن که می‌تواند به رونق اقتصادی محدود و یا گسترش فضاهای فراغتی، سیاحتی و فعالیتی منجر گردد، در عین حال می‌تواند به انتقال آلودگی‌های زیست‌محیطی به دیگر نقاط شهر و تغییر هویت محله‌های اطراف نیز دامن زند.

حاتمی و ذاکر حقیقی (۱۳۹۶)، در پژوهشی با عنوان «ارزیابی تأثیر کیفیت محیط شهری بر روابط اجتماعی استفاده‌کنندگان از فضا» دریافته‌اند که نتایج مطالعات روی پیاده‌راه بوعلی سینا در شهر همدان نشان داد که دو متغیر سرزندگی و کیفیت عرصه‌های همگانی در کیفیت محیطی، بیشترین تأثیرگذاری را بر سطح روابط اجتماعی استفاده‌کنندگان از فضا دارد. به عبارت دیگر 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.

کانونی و رضویان (۱۳۹۷)، در پژوهشی با عنوان «اثرات اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه ۱۷ شهریور تهران» دریافته‌اند که از نظر ساکنین، عابرین و شاغلین محدوده پیاده‌راه، احداث پیاده‌راه در بعد شاخص‌های اجتماعی (آسایش، آرامش و امنیت) مثبت بوده ولی در بعد اقتصادی تأثیر مثبتی نداشته است.

عسکری‌زاد و صفری (۲۰۲۰)، در پژوهشی با عنوان «تأثیر تعاملات اجتماعی بر الگوهای رفتاری مردم در فضاهای شهری» به این نتیجه رسیدند که بر اساس نتایج این تحقیق، تعاملات اجتماعی تأثیر عمیقی در نحوه رفتار مردم در فضاهای شهری دارد. لذا این تأثیر رفتاری که از کیفیت محیط ساخته شده حاصل می‌شود، به افراد منتقل می‌شود و بر نحوه رفتار آنها در زندگی شخصی خود تأثیر می‌گذارد.

آنچه که پژوهش حاضر را از پژوهش‌های انجام شده متمایز می‌کند، استفاده از ۵ شاخص کاربردی برای بررسی کیفیت تعاملات اجتماعی به نام‌های (کالبدی، اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی، ورزشی و اوقات فراغت، ایمنی) و ۱۹ گویه مرتبط با این شاخص‌هاست که پس از نظرسنجی از شهروندان در محدوده مورد مطالعه با استفاده از آزمون‌های آماری ارزیابی شدند. در بسیاری از پژوهش‌های انجام

11. Mateo - Babiano  
12. NZ Transport Agency  
13. Newman & et al.  
14. Stangl

شده به تعدادی از این شاخص‌ها و گویه‌ها توجه شده است. در حالی که پژوهش حاضر طیف متنوعی از شاخص‌ها را در بر گرفته است و از این نظر به نتایج عمیق‌تری در زمینه نقش پیاده‌راه در کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان و استفاده‌کنندگان از فضای پیاده‌راه دست پیدا کرده است.

### روش تحقیق

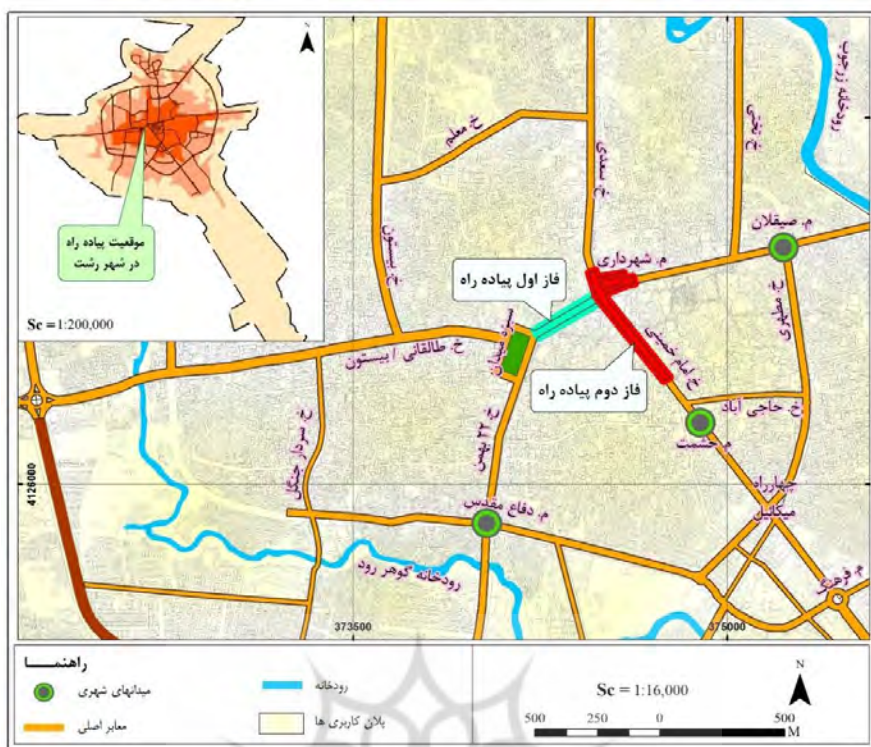
این تحقیق از نظر هدف، «کاربردی» و روش علمی به کار گرفته شده در آن، توصیفی - تحلیلی و پیمایشی است. روش جمع‌آوری داده‌ها به شیوه «پیمایشی» و ابزارهای جمع‌آوری داده در آن شامل «مشاهده، مصاحبه و پرسشنامه محقق‌ساخته» بوده است. جامعه آماری تحقیق شامل شهروندان شهر رشت است که بر اساس آخرین نتایج سرشماری در سال ۱۳۹۵، دارای جمعیتی بالغ بر ۶۳۹۹۵۱ نفر می‌باشد. حداقل حجم نمونه مورد نیاز برای جمع‌آوری داده‌ها با استفاده از فرمول کوکران به تعداد ۳۸۴ نمونه برآورد شد که به شیوه تصادفی از بین شهروندان شهر رشت (افراد بالای ۱۸ سال) گزینش شدند. روایی پرسشنامه توسط تعدادی از محققین مجرب، مناسب ارزیابی شد. همچنین مقدار ضریب پایایی پرسشنامه با استفاده از آلفای کرونباخ به میزان ۰/۷۸۸ بدست آمد و نشان‌دهنده پایایی مطلوبی است. لازم به ذکر است که در ابزار پرسشنامه محقق ساخته از پنج شاخص کالبدی، اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی، ورزشی و اوقات فراغت، ایمنی استفاده شد که این شاخص‌ها با توجه به مبانی نظری تحقیق از نظریه‌های توسعه پایدار شهری، شهرسازی نوین، نظریه راپاپورت و دیدگاه دن بوردن استخراج گردیدند. گویه‌های پرسشنامه به تفکیک هر یک از شاخص‌ها در جدول (۳)، نشان داده شده است.

### جدول ۳. شاخص‌ها و گویه‌های ارزیابی ثرات پیاده‌راه شهر رشت بر کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان

شاخص	گویه‌ها
کالبدی	- ایجاد الگوی پیاده‌روی هدفمند و ادراکی در بین شهروندان
	- وضع کمی و کیفی عناصر مبلمان پیاده‌راه
	- وضع فضای سبز پیاده‌راه
اقتصادی	- حضور در محدوده پیاده برای خرید از مراکز تجاری
	- حضور در محدوده پیاده برای گفتگو و ملاقات
	- میزان مراجعه خانوادگی به محدوده بخش مرکزی شهر
اجتماعی - فرهنگی	- ارتقاء فرهنگ و آداب شهرنشینی
	- ترویج فرهنگ پیاده‌روی و استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی در قشرهای مختلف مردم
	- مشارکت شهروندان در برگزاری مراسمات دسته جمعی
	- تقویت برنامه‌های فرهنگی (همانند نمایش‌های خیابانی، مراسمات مذهبی، آداب و رسوم محلی و...)
	- محوری مناسب برای شکل‌گیری خاطرات فردی و جمعی
ورزشی و اوقات فراغت	- تأثیر المان‌های هنری و یادبودهای تاریخی پیاده‌راه در احیای روحیه فراغتی - تفریحی
	- حضور در محدوده پیاده برای قدم زدن و هواخوری
	- جذابیت و زیست‌پذیر بودن بخش مرکزی
ایمنی	- محوری مناسب برای انجام فعالیت‌های فراغتی - تفریحی
	- محوری مناسب برای انجام فعالیت‌های ورزشی
	- خلق فضای آرامش روحی و روانی برای عابران
	- خلق فضایی با امنیت اجتماعی برای عابران پیاده
	- تقویت حس تعلق به مکان و دلبستگی به فضای بخش مرکزی شهر

### محدوده مورد مطالعه

محدوده مورد مطالعه این پژوهش، پیاده‌راه تازه تأسیس شهر رشت (مرکز استان گیلان) می‌باشد که در بخش مرکزی آن واقع شده و از شمال به خیابان سعدی، از شرق به خیابان شریعتی، از جنوب به خیابان امام خمینی و از غرب به میدان سیدجمال‌الدین اسدآبادی (سبزه میدان) منتهی می‌گردد (شکل ۱).



شکل ۱. موقعیت فازهای اول و دوم اجرای پیاده‌راه در شهر رشت  
(بازترسیم لایه‌های برداری بر اساس تصاویر دریافت شده از شهرداری رشت، ۱۳۹۶)

استقرار و تمرکز بازارهای روز و انواع مراکز تجاری و خدماتی در این محدوده با محوریت بافت تاریخی، باعث شد تا معابر شریانی منتهی به محدوده بخش مرکزی شهر، حجم انبوه وسایل نقلیه موتوری و عابران پیاده را در طی ساعات گوناگون شبانه‌روز به این محدوده پرازدحام و شلوغ هدایت کرده و آن را به یکی از پرطرفدارترین مقاصد سفرهای درون‌شهری تبدیل کند. به تدریج با افزایش جمعیت شهر و همینطور افزایش تعداد وسایل نقلیه، ناکارآمدی محدوده بخش مرکزی در پاسخگویی به نیازها و تقاضاهای شهروندان، نمود بیشتری پیدا کرد. اما با ایجاد پیاده‌راه در شریان‌های حیاتی این بخش از شهر که با هدف بازآفرینی و منطبق کردن با نیازهای جدید انجام شد، برخی از معضلات ناشی از ازدحام و ترافیک وسایل نقلیه کاهش یافت. محدوده‌های پیاده‌راه در طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری رشت در دو فاز به شرح زیر مطرح و اجرا شد:

#### • فاز اول: خیابان علم‌الهدی در حد فاصل میدان شهرداری تا میدان سبزه میدان؛

خیابان علم‌الهدی پیش از اجرای طرح پیاده‌راه‌سازی، محوری یک‌طرفه با ممنوعیت پارک حاشیه‌ای کنار خیابان و دارای خط ویژه اتوبوس درون‌شهری و پیاده‌روی محدود اما از نظر کیفی مناسب بوده است؛ و از دیدگاه تئوری شکل‌گیری نواحی و محلات شهری، کانون سه عملکرد عمده چه در زمان قبل از اجرای طرح پیاده‌راه و چه در زمان بعد از اجرای طرح بوده است که عبارتند از: کانون فعالیت اقتصادی به دلیل برخورداری از مراکز تجاری متعدد، کانون تاریخی و فرهنگی به دلیل برخورداری از کاربری‌هایی نظیر کتابخانه و سینما و در نهایت کانون تعاملات اجتماعی و مکانی برای تجمع، تفریح و گذران اوقات فراغت شهروندان به دلیل برخورداری از کاربری‌های تجاری و خدماتی. اما به دلیل تمرکز کارکردها و حجم بسیار بالای تقاضای افراد در این محور و کاهش چشمگیر فضا برای عابران پیاده به واسطه حضور پرتعداد وسایل نقلیه، گره‌های ترافیکی سنگینی بوجود آمده که سبب ناکارآمدی محور علم‌الهدی شد. لذا مدیریت شهری درصدد برطرف کردن این معضل بر آمد و یکی از مطلوب‌ترین راهکارهای پیشنهادی برنامه‌ریزان برای حل این معضل شهری، تبدیل این محور ارتباطی پرجاذبه به پیاده‌راه بود. بر این اساس در فاز اول پروژه پیاده‌راه شهر رشت، این طرح در طی ماه‌های مرداد تا اسفند سال ۱۳۹۱ اجرا و به بهره‌برداری رسید (شکل ۲).





شکل ۲. نمایی از میدان شهرداری به طرف میدان صیقلان در قبل از اجرای طرح پیاده‌راه، سال ۱۳۹۴

• **فاز دوم:** خیابان امام خمینی در حد فاصل میدان شهرداری تا خیابان حاجی‌آباد و بخشی از خیابان‌های شریعتی و سعدی؛ همه ویژگی‌هایی که برای خیابان علم‌الهدی ذکر شد در این سه محور نیز دیده می‌شود و بار ترافیکی این محدوده‌ها به دلیل تمرکز کاربری‌های تجاری و خدماتی بسیار بالا بوده و به دلیل ضعف در پاسخگویی به تقاضاهای گسترده شهروندان، ناکارآمدی و ناتوانی آن ملموس بوده است.

لازم به ذکر است که یک خیابان زمانی می‌تواند به یک پیاده‌راه تبدیل شود که واجد ویژگی‌های خاصی باشد از جمله کاربری‌هایی که موجب حرکت پیاده در مسیر شود و نیز دو نشانه هویتی یا تاریخی یا خاطره جمعی که ابتدا و انتهای خیابان را معرفی کند. پس از آن یک پیاده‌راه زمانی می‌تواند به یک پیاده‌راه کارآمد بدل شود و همچنان به عنوان یک فضای شهری زنده به حیات خود ادامه دهد که در حین تغییر کاربری، مشخصاتی از جمله انعطاف‌پذیری و سرزندگی به آن تزریق شود. چنین ویژگی‌هایی در سه خیابان منتهی به میدان شهرداری رشت یعنی خیابان امام خمینی، خیابان شریعتی و خیابان سعدی وجود داشته و لذا این قابلیت با اجرای فاز دوم طرح پیاده‌راه‌سازی در طی ماه‌های شهریور تا اسفند سال ۱۳۹۴ به بهره‌برداری رسید (شکل ۳).



شکل ۳. نمایی از میدان شهرداری به طرف میدان صیقلان در بعد از اجرای طرح پیاده‌راه، سال ۱۳۹۶

### یافته‌ها

بخش عمده یافته‌های این تحقیق، حاصل مطالعات میدانی و تحلیل پرسشنامه‌های محقق ساخته توزیع شده در بین شهروندان شهر رشت است که در محدوده پیاده‌راه حضور داشتند. در این بخش به تشریح این یافته‌های میدانی پرداخته شده است؛ در بررسی ویژگی‌های فردی و عمومی پاسخگویان، به چهار ویژگی اصلی توجه شد که شامل موارد زیر است:

– در بررسی توزیع جنسی پاسخگویان مشخص شد که از مجموع این افراد ۵۳ درصد را مردان و ۴۷ درصد را زنان تشکیل داده‌اند؛

- در بررسی ترکیب سنی پاسخگویان مشخص شد که از مجموع این افراد ۴۶ درصد در گروه سنی ۴۰-۲۰ سال، ۴۰ درصد در گروه سنی ۶۴-۴۱ سال و ۱۳ درصد در گروه سنی بالای ۶۵ سال قرار داشته‌اند؛
- در ارتباط با سطح سواد و تحصیلات: از مجموع کل پاسخگویان، ۵۴ درصد دارای مدرک دیپلم و زیر دیپلم، ۲۴ درصد دارای مدرک فوق دیپلم، ۱۶ درصد دارای مدرک لیسانس و ۷ درصد باقیمانده نیز دارای مدرک فوق لیسانس و بالاتر بوده‌اند؛
- در نهایت در ارزیابی گروه شغلی پاسخگویان این نتایج بدست آمد که از مجموع آنها ۱۷ درصد کارمند، ۴۰ درصد مشاغل آزاد، ۲۱ درصد دانشجو و ۲۲ درصد باقیمانده نیز بیکار (در جستجوی کار، خانه‌دار، درآمد بدون کار و...) بوده‌اند.

### کیفیت تعاملات اجتماعی فضای بخش مرکزی شهر در قبل از احداث پیاده‌راه

برای سنجش کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان در فضای بخش مرکزی شهر رشت در قبل از احداث پیاده‌راه، از ۱۹ گویه به شرح مورد جدول (۴)، استفاده شد. در بین این گویه‌ها، بیشترین مقدار میانگین به گویه «حضور در محدوده پیاده برای خرید از مراکز تجاری» به ارزش ۳/۲۵ اختصاص یافته و کمترین مقدار میانگین نیز به گویه «تأثیر المان‌های هنری و یادبودهای تاریخی» به ارزش ۱/۷۰ اختصاص یافت. به طور کلی بیشتر مقادیر میانگین گویه‌ها در مقیاس «کم» از طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت قرار گرفته است. دلایلی از قبیل تمرکز مراکز تجاری، حجم بسیار بالای تقاضای افراد و کاهش چشمگیر فضای پیاده برای عابران به دلیل حضور پر تعداد وسایل نقلیه و ایجاد گره‌های کور ترافیکی و در نهایت شلوغی و ازدحام و افزایش آلودگی هوا و صوت، سبب شده تا کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان در سطح بسیار نازلی قرار بگیرد و مقدار میانگین گویه‌ها کاهش یابد. در حالی که محدوده بخش مرکزی شهر علیرغم برخورداری از سه کانون عمده یعنی کانون فعالیت اقتصادی به دلیل برخورداری از مراکز تجاری متعدد، کانون تاریخی و فرهنگی به دلیل برخورداری از کاربری‌هایی نظیر کتابخانه و سینما و کانونی برای تجمع، تفریح و گذران اوقات فراغت شهروندان، چندان در افزایش کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان تأثیرگذار نبوده و برای اغلب آنان کیفیت برخورداری از شاخص‌هایی نظیر آرامش، امنیت، عدالت، پیاده‌روی، استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی، مشارکت جمعی در برگزاری مراسمات و موارد دیگری نظیر اینها با سختی همراه است.

جدول ۴. آمار توصیفی نظرسنجی از شهروندان درباره کیفیت تعاملات اجتماعی فضای بخش مرکزی شهر در قبل از احداث پیاده‌راه

انحراف و پیامدها / گویه‌ها	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	جمع میانگین
حضور در محدوده پیاده برای خرید از مراکز تجاری	۹/۶	۱۱/۷	۳۹/۶	۲۲/۴	۱۶/۷	۳/۲۵
حضور در محدوده پیاده برای قدم زدن و هواخوری	۲۳/۲	۲۵/۰	۲۸/۱	۱۳/۳	۱۰/۴	۲/۶۳
حضور در محدوده پیاده برای گفتگو و ملاقات	۲۴/۵	۲۹/۹	۲۶/۰	۱۱/۷	۷/۸	۲/۴۸
خلق فضای آرامش روحی و روانی برای عابران	۲۹/۹	۳۴/۹	۱۹/۳	۸/۹	۷/۰	۲/۲۸
میزان مراجعه خانوادگی به محدوده بخش مرکزی شهر	۳۱/۰	۳۱/۳	۲۲/۴	۶/۶	۸/۷	۲/۲۸
خلق فضایی با امنیت اجتماعی برای عابران پیاده	۲۷/۳	۳۱/۰	۲۱/۱	۱۲/۰	۸/۶	۲/۴۳
ارتقاء فرهنگ و آداب شهرنشینی	۳۱/۵	۳۴/۴	۲۵/۳	۵/۵	۳/۴	۲/۱۵
ترویج فرهنگ پیاده‌روی و استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی در قشرهای مختلف مردم	۳۷/۰	۳۱/۰	۱۹/۵	۷/۳	۵/۲	۲/۱۳
مشارکت شهروندان در برگزاری مراسمات دسته جمعی	۳۲/۳	۳۵/۲	۲۰/۱	۷/۰	۵/۵	۲/۱۸
تقویت برنامه‌های فرهنگی (همانند نمایش‌های خیابانی، مراسمات مذهبی، آداب و رسوم محلی، موسیقی فولکلور و...)	۳۶/۷	۳۴/۶	۱۸/۵	۵/۷	۴/۴	۲/۰۷
جذابیت و زیست پذیر بودن بخش مرکزی	۳۱/۰	۳۳/۹	۲۳/۴	۶/۰	۵/۷	۲/۲۲
محوری مناسب برای انجام فعالیت‌های فراغتی - تفریحی	۳۳/۳	۲۹/۷	۲۵/۸	۶/۳	۴/۹	۲/۲۰
محوری مناسب برای انجام فعالیت‌های ورزشی	۴۲/۲	۴۷/۴	۷/۳	۱/۰	۲/۱	۱/۷۳
محوری مناسب برای شکل‌گیری خاطرات فردی و جمعی	۲۴/۰	۲۹/۹	۲۵/۸	۱۱/۷	۸/۶	۲/۵۱
ایجاد الگوی پیاده‌روی هدفمند و ادراکی در بین شهروندان	۳۵/۲	۳۹/۶	۱۵/۶	۵/۷	۳/۹	۲/۰۴
تقویت حس تعلق به مکان و دلبستگی به فضای بخش مرکزی شهر	۳۳/۹	۳۹/۱	۱۶/۱	۶/۳	۴/۷	۲/۰۹
تأثیر المان‌های هنری و یادبودهای تاریخی پیاده‌راه رشت در احیای روحیه فراغتی - تفریحی و گسترش تعاملات اجتماعی	۴۳/۲	۴۸/۲	۵/۵	۲/۱	۱/۰	۱/۷۰
وضع کمی و کیفی عناصر مبلان پیاده‌راه رشت در احیای روحیه فراغتی - تفریحی و گسترش تعاملات اجتماعی شهروندان	۴۵/۳	۴۵/۶	۴/۷	۲/۶	۱/۸	۱/۷۰
وضع فضای سبز پیاده‌راه رشت در احیای روحیه فراغتی - تفریحی و گسترش تعاملات اجتماعی شهروندان	۳۹/۸	۳۸/۸	۱۰/۴	۶/۰	۴/۹	۱/۹۷

### کیفیت تعاملات اجتماعی فضای بخش مرکزی شهر در بعد از احداث پیاده‌راه

آثار اجتماعی - فرهنگی احداث پیاده‌راه‌ها بسیار متنوع است و می‌تواند شاخص‌هایی از قبیل آرامش، امنیت، عدالت، ترویج فرهنگ پیاده‌روی، ترویج فرهنگ استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی، مشارکت جمعی در برگزاری مراسمات و موارد دیگری نظیر اینها را برای

اغلب شهروندان در بر داشته باشد؛ گویه‌های مورد بررسی در جدول (۵)، به خوبی تأثیرات برجای مانده از پیاده‌راه رشت بر افزایش تعاملات اجتماعی شهروندان را نشان می‌دهد. در این بخش برخی از این شاخص‌ها تشریح شدند:

#### – خلق فضای آرامش روحی و روانی برای عابران

بدون شک محدوده میدان شهرداری رشت و سبزه میدان و خیابان‌های منتهی به آنها که در وضع کنونی به پیاده‌راه تبدیل شدند جزو مهمترین فضاهای عمومی شهر رشت به شمار آمده که می‌توانند در کنار سایر فضاهای سبز و پارک‌ها، در خلق و یا بهبود فضای آرامش روحی و روانی شهروندان و عابران پیاده تأثیرگذار باشند. مقایسه میانگین نظرسنجی‌های این گویه در قبل و بعد از احداث پیاده‌راه نشان می‌دهد که این تأثیرگذاری از مقدار ۲/۲۸ به ۳/۴۴ رسیده است که بیانگر تأثیر مطلوب پیاده‌راه در خلق این فضا است.

#### – امنیت اجتماعی

به طور حتم پیاده‌روی در فضایی بدون حضور خودرو و جدا از سر و صدای آزاردهنده وسایل نقلیه به دلیل ایمن شدن فضای پیاده‌محور و عدم تداخل بین محور سوار و پیاده، احساس خوشایندی را در عابران پیاده به وجود خواهد آورد. مقایسه میانگین نظرسنجی‌های این گویه در قبل و بعد از احداث پیاده‌راه نشان می‌دهد که امتیاز این تأثیرگذاری از مقدار ۲/۴۳ به ۳/۵۷ رسیده است که بیانگر تأثیر مطلوب پیاده‌راه در خلق فضای ایمن بوده است.

#### – ارتقاء فرهنگ و آداب شهرنشینی

بسیاری از کارشناسان و متخصصین امور شهری بر این باورند که به دلیل تبدیل شدن بسیاری از محورهای پیاده به محورهای سواره در گذر زمان، آداب شهرنشینی به تدریج با تغییرات گسترده‌ای همراه شده است؛ به طوری که این امر به تدریج سبب آسیب رساندن به فرهنگ شهرنشینی شده و موجب بیگانگی شهروندان با یکدیگر و کاهش تعاملات اجتماعی بین آنان شده است. علاوه بر آن بروز انواع بیماری‌های جسمی و حرکتی که معلول عدم تحرک و افزایش آلودگی‌های محیط است، همگی از پیامدهای نامطلوب وابستگی نسل کنونی به خودرو است. از این رو دیگر وقت آن رسیده تا دوباره محورهای پرتراфик منتهی به بخش مرکزی به صورت پیاده‌محوری احیا و بازآفرینی شوند تا در تقابل با عصر خودرو و فناوری بتوانند با تقویت تعاملات بین افراد، فرهنگ شهرنشینی و با هم بودن را گسترش داده و به سلامت جسمی شهروندان منجر شود. مقایسه میانگین نظرسنجی‌ها در این گویه نشان می‌دهد که امتیاز این تأثیرگذاری از مقدار ۲/۱۵ به ۳/۵۰ رسیده است که بیانگر تأثیر مطلوب پیاده‌راه در ارتقاء فرهنگ و آداب شهرنشینی بوده است.

#### – ترویج فرهنگ پیاده‌روی و استفاده از حمل‌ونقل عمومی

بدون شک اولین و مهمترین اهداف در نظر گرفته شده برای همه پیاده‌راه‌ها و از جمله پیاده‌راه رشت، افزایش استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی و ترویج فرهنگ پیاده‌روی و فاصله گرفتن از زندگی ماشینی بوده است. مقایسه میانگین نظرسنجی‌ها در این گویه در زمان قبل و بعد از احداث پیاده‌راه نشان می‌دهد که امتیاز این تأثیرگذاری از مقدار ۲/۱۳ به ۳/۲۱ رسیده که بیانگر تأثیر مطلوب پیاده‌راه در ترویج فرهنگ پیاده‌روی و استفاده از حمل‌ونقل عمومی بوده است؛ البته برخی از پاسخگویان تأثیر این پیاده‌راه را در استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی به دلیل نامناسب بودن بسترهای لازم حمل‌ونقل عمومی در شهر رشت، ضعیف و کم ارتباط دانسته‌اند.

#### – مشارکت شهروندان در برگزاری مراسمات دسته جمعی

با توجه به قابلیت پیاده‌راه‌ها در گسترش فرهنگ پیاده‌روی و مطلوب‌تر شدن فضاهای عمومی، اهداف دیگری نظیر افزایش مشارکت جمعی شهروندان مدنظر است که این امر با برگزاری انواع همایش‌های خیابانی، نمایشگاه‌ها، نمایش‌های خیابانی و... در ایام و مناسبت‌های گوناگون سال به منصفه ظهور می‌رسد و در نتیجه افزایش ارتباطات چهره به چهره و بهتر شدن تعاملات اجتماعی شهروندان را در پی خواهد داشت. مقایسه میانگین نظرسنجی‌های این گویه در زمان قبل و بعد از احداث پیاده‌راه نشان می‌دهد که امتیاز این مشارکت از مقدار ۲/۱۸ به ۳/۵۵ افزایش یافته است.

#### – افزایش جذابیت و زیست‌پذیرتر شدن بخش مرکزی شهر

با تقویت برنامه‌های فرهنگی - اجتماعی متنوع در پیاده‌راه رشت از قبیل اجرای نمایش‌های خیابانی، مراسمات مذهبی، آداب و رسوم محلی، موسیقی فولکلور و... بر جذابیت و زیست‌پذیرتر شدن این محدوده اثر مثبتی خواهد گذاشت. به طوری که شمار قابل توجهی از پاسخگویان بر این عقیده‌اند که پس از بازآفرینی محورهای بخش مرکزی و ایجاد پیاده‌راه در این فضا، جذابیت آن چندبرابر شده است؛ حتی مقایسه میانگین نظرسنجی‌ها نشان می‌دهد که امتیاز این گویه از مقدار ۲/۲۲ به ۳/۴۵ افزایش یافته است.

### – مناسب برای انجام فعالیت‌های فراغتی – تفریحی

شاید یکی از تأثیرگذارترین فضاهای شهر رشت که جنبه فراغتی – تفریحی خوبی را به عابران پیاده القا می‌کند و آنها را برای پیاده‌روی و هواخوری به سوی خود جذب می‌کند، همین محدوده بخش مرکزی شهر باشد و آن هم به واسطه وجود بازار و انواع مراکز خرید می‌باشد. از این رو تعداد قابل توجهی از پاسخگویان، پیاده‌راه رشت را به عنوان محوری مناسب برای انجام فعالیت‌های فراغتی و تفریحی به شمار می‌آورند؛ حتی مقایسه میانگین نظرسنجی‌ها نشان می‌دهد که امتیاز این گویه از مقدار ۲/۲۰ در زمان قبل از احداث پیاده‌راه به مقدار ۳/۶۵ در زمان بعد از احداث پیاده‌راه افزایش یافته است.

### – مناسب برای انجام فعالیت‌های ورزشی

از آنجایی که همه محورهای منتهی به بخش مرکزی شهر، بیشتر نقش تجاری دارند، لذا اغلب مراجعان به آن اهداف دیگری غیر از ورزش را دنبال می‌کنند. اما قابلیت‌های آرامش و امنیت به وجود آمده در این محدوده این قابلیت را فراهم نموده تا در مواقعی از سال به عنوان مکانی برای اجرای ورزش‌های همگانی به حساب آید و از این رو احساس شادی و نشاط فردی و جمعی و گسترش تعاملات اجتماعی بین شهروندان را بهبود بخشد. اگرچه مقایسه میانگین امتیازها که از رقم ۱/۷۳ به رقم ۲/۶۵ افزایش یافته است، نشان‌دهنده بهتر شدن فعالیت‌های ورزشی در محدوده پیاده‌راه است اما بسیاری از پاسخگویان بر این عقیده‌اند که پیاده‌راه رشت مکان مناسبی برای انجام فعالیت‌هایی از قبیل ورزش، دویدن، دوچرخه‌سواری و... نیست؛ اما برای اجرای برخی ورزش‌های هیجانی و انجام حرکات نمایشی همانند پارکور، دوچرخه سواری BMX و پرش از روی موانع، اسکیت برد، حرکات نمایشی با توپ و... می‌تواند مناسب بوده و برای ناظران فضا سرگرم کننده باشد.

### – شکل‌گیری خاطرات فردی و جمعی

اگرچه میدان شهرداری (میدان شهدای سرپل ذهاب) و سبزه میدان همواره به عنوان یکی از خاطره انگیزترین فضاهای شهر رشت به شمار می‌آید اما در حال حاضر به دلیل شلوغی بیش از حد این محدوده‌ها و بار ترافیکی معابر منتهی به آن، شکل‌گیری خاطرات به راحتی امکان‌پذیر نیست؛ زیرا این شلوغی باعث مکث عابران در فضا نشده و افراد فقط در حال گذر از این مکان هستند و توجه زیادی به ویژگی‌ها و عناصر فضا ندارند. بسیاری از پاسخگویان بر این عقیده‌اند که اگر ابعاد فراغتی و تفریحی این پیاده‌راه بیشتر شود، می‌تواند برای طیف گسترده‌تری از افراد به عنوان مکان شکل‌گیری خاطرات شناخته شود؛ حتی مقایسه میانگین نظرسنجی‌ها نشان می‌دهد که امتیاز این گویه از مقدار ۲/۵۱ به ۳/۹۰ افزایش یافته است و بیانگر آن است که تبدیل شدن فضای بخش مرکزی از خودرومحوری به پیاده‌محوری، در شکل‌گیری خاطرات فردی و جمعی شهروندان تأثیرگذار بوده است.

### – تقویت حس تعلق به مکان و دلبستگی به فضای بخش مرکزی شهر

بسیاری از پاسخگویان، فضای به وجود آمده از طریق پیاده‌راه رشت را بسیار دلپذیر دانسته و فضای وضع موجود را قابل مقایسه با قبل از احداث پیاده‌راه نمی‌دانند. به طوری که میانگین امتیاز این گویه در نظرسنجی‌ها از مقدار ۲/۰۹ به ۳/۶۴ رسیده که نشان‌دهنده افزایش حس تعلق و دلبستگی به فضای بخش مرکزی شهر است.

### – وضع کمی و کیفی عناصر مبلمان پیاده‌راه

پیاده‌راه باید به عناصر مهم مبلمان شهری از قبیل نورپردازی‌ها، آبنماها، آبفشان‌ها و فواره‌ها، گلدان و گلجای، نیمکت و سکوها، تابلوها و علائم راهنما، کفپوش‌ها و... مجهز شود تا کارکرد مهم در نظر گرفته شده برای آن که همان احیای روحیه فراغتی – تفریحی، ایجاد فضایی برای آرامش و مکث کردن شهروندان و گسترش تعاملات اجتماعی آنهاست تحقق یابد. مقایسه میانگین نظرسنجی‌های این گویه در زمان‌های قبل و بعد از احداث پیاده‌راه نشان می‌دهد که امتیاز آن از مقدار ۱/۷۰ به ۳/۴۶ رسیده است و این به معنی بهبود وضع عناصر مبلمان و نقش اثرگذار آن بر ایجاد فضای آرامش شهروندی است.

### – وضع فضای سبز پیاده‌راه

وجود فضای سبز، حس آرامش و امنیت را به مخاطب تداعی می‌کند و به خودی خود عاملی در جهت ترغیب بیشتر شهروندان است. لذا می‌تواند به احیای روحیه فراغتی – تفریحی و گسترش تعاملات اجتماعی شهروندان بیفزاید. اما در پیاده‌راه رشت، به جز همان فضای سبزه قبل از احداث پیاده‌راه، در وضع کنونی فضای سبز قابل توجهی در آن تدارک دیده نشده است و از این رو بسیاری از پاسخگویان وضعیت فضای سبز پیاده‌راه را مناسب نمی‌دانند و خواستار افزایش آن در محدوده پیاده‌راه هستند. حتی مقایسه میانگین امتیاز این گویه در قبل و بعد از احداث پیاده‌راه که از رقم ۱/۹۷ به ۲/۳۲ رسیده نشان می‌دهد که تغییر چندانی در کیفیت آن به وجود نیامده است.

**جدول ۵. آمار توصیفی نظرسنجی از شهروندان درباره کیفیت تعاملات اجتماعی فضای بخش مرکزی شهر در بعد از احداث پیاده‌راه**

میانگین	جمع	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم	اثرات و پیامدها / گویه‌ها
۳/۶۵	۱۰۰	۲۸/۱	۳۲/۳	۲۳/۷	۸/۶	۷/۳	حضور در محدوده پیاده برای خرید از مراکز تجاری
۳/۴۳	۱۰۰	۲۴/۷	۲۵/۳	۲۹/۴	۹/۶	۱۰/۹	حضور در محدوده پیاده برای قدم زدن و هواخوری
۳/۴۴	۱۰۰	۲۴/۲	۲۶/۰	۲۹/۴	۹/۹	۱۰/۴	حضور در محدوده پیاده برای گفتگو و ملاقات
۳/۴۴	۱۰۰	۲۰/۸	۲۸/۴	۳۳/۹	۷/۶	۹/۴	خلق فضای آرامش روحی و روانی برای عابران
۳/۲۰	۱۰۰	۲۸/۴	۳۳/۱	۲۱/۴	۹/۵	۷/۶	میزان مراجعه خانوادگی به محدوده بخش مرکزی شهر
۳/۵۷	۱۰۰	۲۹/۲	۲۷/۱	۲۵/۸	۷/۶	۱۰/۴	خلق فضایی با امنیت اجتماعی برای عابران پیاده
۳/۵۰	۱۰۰	۲۱/۴	۳۰/۷	۳۳/۳	۶/۰	۸/۶	ارتقاء فرهنگ و آداب شهرنشینی
۳/۲۱	۱۰۰	۲۲/۹	۲۱/۴	۲۴/۷	۱۵/۶	۱۵/۴	ترویج فرهنگ پیاده‌روی و استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی در قشرهای مختلف مردم
۳/۵۵	۱۰۰	۳۲/۶	۱۸/۲	۳۱/۰	۸/۶	۹/۶	مشارکت شهروندان در برگزاری مراسمات دسته جمعی
۳/۶۸	۱۰۰	۳۱/۳	۲۲/۹	۳۳/۹	۶/۳	۵/۷	تقویت برنامه‌های فرهنگی (همانند نمایش‌های خیابانی، مراسمات مذهبی، آداب و رسوم محلی، موسیقی فولکلور و...)
۳/۴۵	۱۰۰	۲۳/۴	۲۸/۱	۲۸/۶	۹/۶	۱۰/۲	جذابیت و زیست پذیرتر شدن بخش مرکزی
۳/۶۵	۱۰۰	۲۹/۹	۲۵/۸	۳۱/۳	۵/۷	۷/۳	تناسب بیشتر برای انجام فعالیت‌های فراغتی - تفریحی
۲/۶۵	۱۰۰	۱۲/۰	۱۵/۶	۲۱/۶	۲۶/۶	۳۴/۲	محوری مناسب برای انجام فعالیت‌های ورزشی
۳/۴۳	۱۰۰	۲۲/۹	۲۵/۸	۳۲/۸	۸/۱	۱۰/۴	محوری مناسب برای شکل‌گیری خاطرات فردی و جمعی
۳/۹۰	۱۰۰	۳۸/۳	۳۲/۶	۱۶/۹	۴/۹	۷/۳	ایجاد الگوی پیاده‌روی هدفمند و ادراکی در بین شهروندان
۳/۶۴	۱۰۰	۲۹/۷	۲۶/۸	۲۸/۶	۷/۳	۷/۶	تقویت حس تعلق به مکان و دلبستگی به فضای بخش مرکزی شهر
۳/۶۸	۱۰۰	۲۸/۹	۳۰/۷	۲۵/۵	۸/۹	۶/۰	تأثیر المان‌های هنری و یادبودهای تاریخی پیاده‌راه رشت در احیای روحیه فراغتی - تفریحی و گسترش تعاملات اجتماعی
۳/۴۶	۱۰۰	۲۶/۳	۲۴/۷	۲۸/۱	۱۰/۲	۱۰/۷	وضع کمی و کیفی عناصر میلمان پیاده‌راه رشت در احیای روحیه فراغتی - تفریحی و گسترش تعاملات اجتماعی شهروندان
۲/۳۲	۱۰۰	۸/۳	۱۱/۷	۱۶/۷	۲۹/۹	۳۳/۳	وضع فضای سبز پیاده‌راه رشت در احیای روحیه فراغتی - تفریحی و گسترش تعاملات اجتماعی شهروندان



شکل ۴. جانمایی المان‌های هنری در پیاده‌راه علم‌الهدی



شکل ۵. اجرای نمایش‌ها و آیین‌های مذهبی در پیاده‌راه علم‌الهدی



برای ارزیابی فرضیه تحقیق از آزمون ناپارامتریک ویلکاکسون بهره گرفته شد که نتایج محاسبات آن در جدول (۶) نشان داده شده است. نتایج این آزمون که در سطح معناداری ۵ درصد و بر اساس نظرات ثبت شده از پاسخگویان انجام شد، نشان می‌دهد که در تمامی گویه‌های مورد بررسی مقدار سطح معناداری (Sig.) کمتر از ۰/۰۵ و در حد صفر می‌باشد. از طرفی هم مقایسه میانگین رتبه هر یک از گویه‌ها در قبل و بعد از احداث پیاده‌راه نشان می‌دهد که میانگین رتبه‌ها در بعد از احداث پیاده‌راه افزایش پیدا کرده است و نشان دهنده بهبود تعاملات اجتماعی در فضای بخش مرکزی شهر رشت است. همچنین مقایسه بین تعداد رتبه‌های مثبت (به معنای بهتر شدن وضع فضای بخش مرکزی شهر بعد از احداث پیاده‌راه می‌باشد) و رتبه‌های منفی (به معنای بدتر شدن وضع فضای بخش مرکزی شهر بعد از احداث پیاده‌راه می‌باشد)، نشانگر آن است که در گویه‌های مورد بررسی، نظر اغلب پاسخگویان بر ایجاد تغییرات مثبت و مطلوب استوار است و سیر صعودی داشته است. همه این موارد به خوبی گویای افزایش کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان در بعد از احداث پیاده‌راه می‌باشد. لذا می‌توان اذعان داشت که احداث پیاده‌راه رشت سبب بهبود کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان شده است و لذا این فرضیه با توجه به شاخص‌ها و گویه‌های در نظر گرفته شده برای آن، تأیید می‌گردد.

**جدول ۶. نتایج آزمون ویلکاکسون برای مقایسه نتایج به دست آمده از پاسخگویان در قبل و بعد از احداث پیاده‌راه**

اثرات و پیامدها / گویه‌ها	تعداد رتبه‌های مثبت	تعداد رتبه‌های منفی	رتبه‌های یکسان	میانگین رتبه قبل از احداث	میانگین رتبه بعد از احداث	سطح معناداری (Sig.)
حضور در محدوده پیاده برای خرید از مراکز تجاری	۱۵۰	۷	۲۲۷	۳/۲۵	۳/۶۵	۰/۰۰۰
حضور در محدوده پیاده برای قدم زدن و هواخوری	۳۰۰	۱۲	۷۲	۲/۶۳	۳/۴۳	۰/۰۰۰
حضور در محدوده پیاده برای گفتگو و ملاقات	۲۹۷	۱۷	۷۰	۲/۴۸	۳/۴۴	۰/۰۰۰
خلق فضای آرامش روحی و روانی برای عابران	۳۰۹	۱۲	۶۳	۲/۲۸	۳/۴۴	۰/۰۰۰
میزان مراجعه خانوادگی به محدوده بخش ...	۲۲۶	۲۳	۱۳۵	۲/۲۸	۳/۲۰	۰/۰۰۰
خلق فضایی با امنیت اجتماعی برای عابران پیاده	۳۰۳	۸	۷۳	۲/۴۳	۳/۵۷	۰/۰۰۰
ارتقاء فرهنگ و آداب شهرنشینی	۳۲۰	۱۸	۴۶	۲/۱۵	۳/۵۰	۰/۰۰۰
ترویج فرهنگ پیاده‌روی و استفاده از وسایل ...	۲۸۳	۲۲	۷۹	۲/۱۳	۳/۲۱	۰/۰۰۰
مشارکت شهروندان در برگزاری مراسمات ...	۳۰۵	۲۱	۵۸	۲/۱۸	۳/۵۵	۰/۰۰۰
تقویت برنامه‌های فرهنگی (همانند نمایش‌های ...)	۳۲۶	۱۹	۳۹	۲/۰۷	۳/۶۸	۰/۰۰۰
جذابیت و زیست پذیرتر شدن بخش مرکزی	۳۰۹	۱۴	۶۱	۲/۲۲	۳/۴۵	۰/۰۰۰
تناسب بیشتر برای انجام فعالیت‌های فراغتی ...	۳۲۷	۱۰	۴۷	۲/۲۰	۳/۶۵	۰/۰۰۰
محوری مناسب برای انجام فعالیت‌های ورزشی	۲۲۶	۳	۱۵۵	۱/۷۳	۲/۶۵	۰/۰۰۰
محوری مناسب برای شکل‌گیری خاطرات فردی ...	۲۹۰	۱۱	۸۳	۲/۵۱	۳/۴۳	۰/۰۰۰
ایجاد الگوی پیاده‌روی هدفمند و ادراکی در بین ...	۳۲۲	۹	۵۳	۲/۰۴	۳/۹۰	۰/۰۰۰
تقویت حس تعلق به مکان و دلبستگی ...	۳۲۰	۵	۵۹	۲/۰۹	۳/۶۴	۰/۰۰۰
تأثیر امان‌های هنری و یادبودهای تاریخی ...	۳۲۱	۱۲	۵۱	۱/۷۰	۳/۶۸	۰/۰۰۰
وضع کمی و کیفی عناصر میلمان ...	۳۰۲	۱۴	۶۸	۱/۷۰	۳/۴۶	۰/۰۰۰
وضع فضای سبز پیاده‌راه رشت ...	۱۱۹	۱۳	۲۵۲	۱/۹۷	۲/۲۲	۰/۰۰۰

## بحث و نتیجه‌گیری

در پژوهش حاضر با استفاده از روش تحقیق توصیفی - تحلیلی و استفاده از ابزار پرسشنامه، به بررسی اثرات برجای مانده از احداث پیاده‌راه رشت بر کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان، پرداخته شد. یافته‌های حاصل از نظرسنجی از شهروندان نشان می‌دهد که پیاده‌راه رشت بر ابعاد گوناگون مسائل اجتماعی و فرهنگی شهروندان تأثیر مثبتی داشته و رفته‌رفته در صدد گسترش آن است. به عبارتی نقش پیاده‌محوری معابر منتهی به بخش مرکزی شهر رشت که در گذشته گسترده‌تر بود و به علت افزایش تعداد وسایل نقلیه در گذر زمان از هیاهوی آن کاسته شده بود، بار دیگر با بازآفرینی کارکردهای این معابر دوباره در حال شکل‌گیری است و به سوی بهتر شدن پیش می‌رود. بر این اساس می‌توان گفت: بخش مرکزی شهر رشت با احیای کارکرد پیاده‌محوری خود در افزایش سرانه فضاهای فرهنگی - اجتماعی و کاهش فقر فرهنگی می‌کوشد. نتایج مقایسه میانگین نمرات در نظرسنجی قبل و بعد از احداث پیاده‌راه، نشان داد که میانگین اغلب گویه‌های مورد بررسی با رشد چشمگیری مواجه شده و رضایت پاسخگویان را به دنبال داشته است و به افزایش کیفیت تعاملات بین شهروندان در فضای کالبدی بخش مرکزی شهر منجر شده است.

نتایج تحقیق نشان می‌دهد که پیاده‌راه رشت در خلق فضای آرامش روحی و روانی برای عابران، افزایش امنیت اجتماعی، ارتقاء فرهنگ و آداب شهرنشینی، ترویج فرهنگ پیاده‌روی و استفاده از حمل‌ونقل عمومی، انجام فعالیت‌های فراغتی - تفریحی، شکل‌گیری خاطرات فردی و جمعی، تقویت حس تعلق به مکان و دلبستگی به فضای بخش مرکزی شهر تأثیر داشته و حد این شاخص‌ها را در بین شهروندان

افزایش داده و سبب بهبود وضع ارتباطات و تعاملات اجتماعی شهروندان با یکدیگر شده است. حتی در جلب و جذب بیشتر گردشگران و افزایش ماندگاری آنها در شهر و به تبع آن در رونق اقتصادی محدوده بخش مرکزی شهر رشت تأثیرات مثبتی به همراه داشته است. نیاز به تذکر است که زمینه‌ساز تحقق هر یک از این موارد به واسطه وجود کاربری‌های تاریخی، فرهنگی، اقتصادی و تجاری در جداره خیابان‌های منتهی به بخش مرکزی و دو میدان شهرداری و سبزه میدان است که در خلق فضای فراغتی شهروندان تأثیر قابل توجهی داشته‌اند. نتایج این تحقیق با یافته‌های سایر پژوهشگرانی که در زمینه تأثیر کیفیت محیط شهری از جمله پیاده‌راه بر روابط اجتماعی استفاده‌کنندگان از فضا، پژوهشی انجام داده‌اند و در بخش پیشینه تحقیق به مطالعاتشان اشاره شد، قابل مقایسه است. نتایج مقایسات انجام شده نشان می‌دهد نتایج این تحقیق با نتایج و یافته‌های حاتمی و ذاکر حقیقی (۱۳۹۶)، میرزایی و محمدرزکی (۱۳۹۵) و موسوی و همکاران (۱۳۹۴) بیشترین وجه اشتراک و همسویی را دارد. به طوری که در نتایج این پژوهش‌ها به این مسئله اشاره شده که بالا بردن کیفیت طراحی در مؤلفه‌های پیاده‌راه‌های شهری به تدریج بهبود مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی و گسترش تعاملات بین افراد پیاده و در کل شهروندان را به دنبال خواهد داشت. در بسیاری از این مطالعات اشاره شده است که پیاده‌راه سازی در کیفیت ارتباطات حضوری بین شهروندان، زندگی اجتماعی و سرزندگی فضا نقش مؤثری داشته است. به طوری که در مطالعه پیاده‌راه رشت نیز چنین نتایج مشابهی بدست آمد و نشان می‌دهد که برای بهبود وضع تعاملات اجتماعی در هزاره جدید ناگزیر به افزایش ارتباطات حضوری شهروندان هستیم که توجه به پیاده‌راه در این زمینه بسیار مطلوب است. مهمترین نتایج تحقیق حاضر عبارتند از:

- پیاده‌راه رشت در خلق فضای آرامش روحی و روانی برای عابران مؤثر بوده است؛
- موجبات افزایش امنیت اجتماعی را فراهم آورده است؛
- به رشد و ارتقاء فرهنگ و آداب شهرنشینی منجر شده است؛
- فرهنگ پیاده‌روی و استفاده از حمل‌ونقل عمومی را در بین شهروندان گسترش داده است؛
- حس تعلق به مکان و دلبستگی به فضای بخش مرکزی شهر را تقویت نموده است؛
- در شکل‌گیری خاطرات فردی و جمعی، تأثیر مطلوبی داشته است؛
- در خلق فضای فراغتی شهروندان نقش تأثیرگذاری داشته است.

## راهکارها

با توجه به یافته‌های تحقیق، راهکارهای زیر پیشنهاد می‌شود:

- بهبود وضعیت کالبدی پیاده‌راه مانند طراحی خلاقانه در کف‌سازی‌ها، افزایش تعداد پارکینگ خودرو، افزایش نمادهای هنری و بومی، افزایش نورپردازی در شب و افزایش پوشش گیاهی؛
- بهبود کارکردهای اقتصادی پیاده‌راه‌ها مانند ایجاد فعالیت‌های مکمل سکونت همانند نظیر سوپرمارکت، آبمیوه فروشی، کافی‌شاپ و ایجاد امکانات برای فعالیت هنرمندان صنایع دستی، نقاشی، خوشنویسی و...؛
- بهبود کارکردهای اجتماعی - فرهنگی پیاده‌راه از طریق برنامه‌ریزی و اجرای نمایش‌های خیابانی، آئین، مراسم و جشن‌های محلی؛
- بهبود کارکردهای ورزشی و اوقات فراغت پیاده‌راه؛
- بهبود وضعیت ایمنی و ایجاد حس امنیت و آرامش از طریق حضور موثر نیروی انتظامی در فضا و افزایش نورپردازی‌های شبانه.

## منابع

۱. اعتصام، ایرج و نوری، محمدجواد (۱۳۹۶)، تبیین علل شکست پروژه‌های پیاده‌راه‌سازی در ایران، مورد مطالعه: پیاده‌راه هفده شهریور کلان‌شهر تهران، فصلنامه صفا، دوره ۲۷، شماره ۷۶: ۱۰۸ - ۸۹.
۲. اکبرزاده مقدم لنگرودی، امیر؛ احمدی، حسن و آزاده، سیدرضا (۱۳۹۵)، ارزیابی مطلوبیت پیاده‌راه‌های شهری بر اساس مؤلفه‌های کیفی (مطالعه موردی: پیاده‌راه علم‌الهدی شهر رشت)، نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال هفتم، شماره بیست و پنجم ۱۴۰ - ۱۲۵.
۳. پارسی، حمیدرضا (۱۳۸۱)، شناخت محتوای فضای شهری، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۱۱: ۴۹ - ۴۱.
۴. جباری، منا (۱۳۸۸)، پیاده‌مداری در شهر، ماهنامه بین‌المللی راه و ساختمان، سال هفتم، شماره ۶۴: ۸۱ - ۷۰.
۵. حاتمی، یاسر و ذاکر حقیقی، کیانوش (۱۳۹۶)، ارزیابی تأثیر کیفیت محیط شهری بر روابط اجتماعی استفاده‌کنندگان از فضا، مطالعه موردی: پیاده‌راه بوعلی سینا شهر همدان، نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال هشتم، شماره ۳۰، پاییز: ۲۶۶ - ۲۴۵.

۶. رفیعیان، مجتبی؛ تقوایی، علی‌اکبر و حسین‌آبادی، مصطفی (۱۳۸۹)، *سنجش ارزش‌های کیفی فضاهای باز شهری با استفاده از مدل HPM (مطالعه موردی: محدوده مسکونی رود، دره ولنجک)*، فصلنامه مدیریت شهری، دوره ۸، شماره ۲۶: ۱۱۸ - ۱۰۷.
۷. رفیعیان، مجتبی؛ صدیقی، اسفندیار و پورمحمدی، مرضیه (۱۳۹۰)، *امکان‌سنجی ارتقاء کیفیت محیط از طریق پیاده‌راه سازی محورهای شهری، مورد: محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم*، فصلنامه مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال سوم، شماره یازدهم: ۵۶ - ۴۱.
۸. سیفالهی فخر، سبیده؛ لاریمیان و همکاران (۱۳۹۲)، *تعیین شاخص‌های مؤثر در خلق مکان‌های امن پیاده‌مدار جهت ارتقاء تعاملات اجتماعی (نمونه موردی: خیابان بهار آزادی محله خاک سفید تهران)*، نشریه علمی پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره ۵: ۸۵ - ۹۵.
۹. شهرداری رشت (۱۳۹۶)، *آرشیو داده‌های توصیفی و برداری، واحد فناوری اطلاعات، شهر رشت*.
۱۰. صرافی، مظفر و محمدیان مصمم، حسن (۱۳۹۲)، *امکان‌سنجی پیاده‌راه سازی خیابان‌های مرکز شهر همدان*، فصلنامه آمایش محیط، دوره ۶، شماره ۲۱: ۱۳۸ - ۱۱۱.
۱۱. فرخی، مریم (۱۳۸۹)، *نقش محورهای پیاده در توسعه پایدار شهرها، نمونه موردی: پیاده‌راه تربیت تبریز، تهران*، قطب علمی توسعه شهری پایدار، قابل دسترسی در مرجع کنفرانس: [http://www.civilica.com/Paper-CSUD01-CSUD01\\_081.html](http://www.civilica.com/Paper-CSUD01-CSUD01_081.html)
۱۲. کاشانی جو، خشایار (۱۳۸۹)، *پیاده‌راه‌ها (از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی)*، چاپ اول، تهران، انتشارات آذرخش.
۱۳. کانونی، رضا و رضویان، محمدتقی (۱۳۹۷)، *اثرات اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه‌سازی در شهر تهران از دیدگاه شهروندان (مطالعه موردی: پیاده‌راه ۱۷ شهرپور)*، فصلنامه هویت شهر، دوره ۱۲، شماره ۳۳: ۳۴ - ۱۹.
۱۴. محمدی، حمید؛ خوشی، سمانه و امامی، فریبا (۱۳۹۲)، *امکان‌سنجی پیاده‌راه سازی در محورهای شهری (نمونه موردی: محور مسجد جامع واقع در بافت تاریخی یزد)*، هشتمین همایش معماری و شهرسازی و توسعه پایدار با محوریت از معماری بومی تا شهر پایدار.
۱۵. معینی، سیدمهدی (۱۳۹۰)، *شهرهای پیاده‌مدار*، چاپ اول، تهران، انتشارات آذرخش.
۱۶. موسوی، میرنجف؛ آفتاب، احمد و علی‌پور، ابراهیم (۱۳۹۴)، *طراحی پیاده‌راه با تأکید بر سرمایه اجتماعی (نمونه موردی: پیاده‌راه تربیت تبریز)*، فصلنامه مطالعات مدیریت شهری، سال هفتم، شماره بیست و دوم: ۷۴ - ۶۳.
۱۷. میرزایی، خلیل و محمدزکی، احمد (۱۳۹۵)، *ارزیابی آثار اجتماعی پیاده‌راه سازی خیابان ۱۵ خرداد واقع در منطقه ۱۲ شهرداری تهران (فاز دوم)*، نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال هفتم، شماره بیست و چهارم: ۱۴۲ - ۱۲۱.
۱۸. وزارت کشور (بی تا)، *راهنمای طراحی مسیرهای عبور عابر پیاده در معابر شهری*، معاونت عمرانی، دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور.
19. Askarizad, R. Safari, H. (2020), *The influence of social interactions on the behavioral patterns of the people in urban spaces (case study: The pedestrian zone of Rasht Municipality Square, Iran)*, Cities Volume 101, June 2020, 102687: 1-16. (DOI:10.1016/j.cities.2020.102687)
20. Blaga, Oana-Elena. (2013), *Pedestrian Zones as Important Urban Strategies in Redeveloping the Community, Case Study: ALBA IULIA - BOROUGH PARK*, Transylvanian Review of Administrative Sciences, No. 38: 5-22.
21. Cohen, Nevin (2010), *Green cities: An A-to-Z guide*, (The SAGE Reference Series on Green Society: Toward a Sustainable Future-Series) 1st Edition, SAGE Publications, Inc; 1st edition, Vol. 4: 567.
22. Cartan, Fred (2008), *Sidewalk in Urban Planning*. London: Oxford University.
23. Foster, S., Giles-Corti, B., Knuiman, M. (2011), *Creating safe walkable streetscapes: Does house design and upkeep discourage incivilities in suburban neighborhoods?* Journal of Environmental Psychology, 31(1): 79-88.
24. Mateo-Babiano, Iderlina (2003), *Pedestrian Space Management as a Strategy in Achieving Sustainable Mobility*, from website: <http://www.oikos-international.org>.
25. Moura, F., Cambra, P., Goncalves, etal. (2017), *Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon*. Landscape and Urban Planning, 157: 282-296 (DOI: 10.1016/j.landurbplan.2016.07.002)
26. Newmam, L. Waldorn, L. Dale, A. Carriere, K (2008), *Sustainable urban community development from the grassroots: Challenges and opportunities in a pedestrian street initiative*, Local Environment, Vol. 13, No. 2: 129-139.
27. Nykiforuk, C., Ann McGetrick, J. etal. (2016), *Preventive Medicine Reports*, No 4: 532-539.
28. NZ Transport Agency, (2009), *Pedestrian Planning and Design Guide*, NewZealand Government: 1-188.
29. Stangl, Paul (2011). *The US Pedstring Plan: Linking Practice and Research*, Planning Practice Research, Vol. 26, No. 3: 289-305.
30. Van Kamp, I., Leidelmeijer, etal. (2003), *Urban Environmental Quality and Human Well-being towards a Conceptual Framework and Demarcation of Concepts; a Literature Study*, Journal of Landscape and Urban Planning, 65: 5-18.