

## بررسی نقش معناشناسانه خیابان مداری بر باز آفرینی سکونتگاه‌های غیررسمی از منظر ادراک ساکنین

تاریخ دریافت مقاله: ۹۹/۰۱/۳۰ تاریخ پذیرش نهایی مقاله: ۹۹/۰۶/۰۵

شیدا حقیریان\* (کارشناس ارشد طراحی شهری، دانشگاه بوعلی سینا، همدان)

محمد سعید ایزدی (دکتری مرمت شهری، استادیار گروه طراحی شهری، دانشگاه بوعلی سینا، همدان)

مهرداد کریمی مشاور (دکتری منظر شهری، استادیار گروه طراحی شهری، دانشگاه بوعلی سینا، همدان)

اسدالله نقدی (دکتری جامعه شناسی شهری، دانشیار گروه علوم اجتماعی، دانشگاه بوعلی سینا، همدان)

### چکیده

امروزه سکونتگاه‌های غیررسمی به شکل رایجی از سکونت در کشورهای در حال توسعه تبدیل شده است. این محدوده‌ها با کمبودها و ضعف‌های بسیاری مواجه است که یکی از آن‌ها، کمبود فضاهای باز عمومی در دسترس است. نقش فضاهای عمومی در این مناطق بسیار شاخص‌تر از سایر نواحی شهری است. مهمترین فضای باز در این محدوده‌ها خیابان است. خیابان‌ها در این نواحی نقشی پررنگ در زندگی ساکنین دارند. اخیراً بنیاد اسکان بشر سازمان ملل رویکرد جدیدی به نام خیابان مداری را مطرح نموده است که به نقش و اهمیت خیابان در این نواحی تأکید کرده و راه نجات این محدوده‌ها را ارتقا و ساخت خیابان می‌داند. با توجه به این امر، پژوهش حاضر به بررسی تأثیرات خیابان مداری در این محدوده‌ها پرداخته و میزان تأثیر خیابان مداری را در شکل‌گیری رضایت ذهنی ساکنین دنبال می‌کند. روش به کار رفته در این پژوهش از نوع توصیفی-تحلیلی و تکنیک منتخب پژوهشگر مدلسازی معادلات ساختاری بوده است. در این روش مدل اثرگذاری درک از خیابان مداری بر بازآفرینی ذهنی ساکنان منطقه غیررسمی مورد مطالعه قرار گرفت و به‌وسیله ورود داده‌های پرسشنامه‌ای در نرم‌افزار smartpls و استفاده از مدل ذکر شده تحلیل شد. نتایج حاصل نشان می‌دهد که فاکتورهای اقتصادی بیشترین تأثیر را در شکل‌گیری رضایت ذهنی از طریق تحقق خیابان مداری خواهد داشت و در مقابل فاکتورهای متمدنانه کیفیت زندگی در شکل‌گیری این رضایت‌مندی بی‌تأثیر خواهند بود.

**واژه‌های کلیدی:** سکونتگاه غیررسمی، باز آفرینی، خیابان، خیابان مداری، ادراک ذهنی.

## مقدمه

با وجود گذشت هزار سال از زندگی نوع بشر در شهر، امروزه شهرنشینی با چالش‌های جدید و بی‌سابقه‌ای مواجه است. یکی از این چالش‌ها افزایش و گسترش محلات فقیرنشین و اسکان غیررسمی در شهرها و حاشیه شهرها می‌باشد (Un-habitat, 2006, page iii). سکونتگاه غیر رسمی تنها نتیجه فقر نیست، بلکه نتیجه تلفیق فقر با کمبود درآمد و نیز ناکارآمدی نظام تأمین مسکن است (Bright and et all, 2003, 126). سکونتگاه‌های غیررسمی بر اساس تعریف سازمان ملل متحد به سکونتگاه‌هایی اطلاق می‌شود که در آن واحدهایی از مسکن ساخته شده که ساکنین ادعای حقوقی در قبال آن ندارند یا به طور غیر قانونی اشغال شدند و یا سکونتگاه‌ها و مناطقی که با برنامه‌ریزی‌ها و آیین نامه‌های موجود غیر مجاز خوانده می‌شوند (WHO, 1999). حاشیه نشینی از جمله مشکلات و مسائل بحرانی زمان ماست. کشور ایران نیز همراه با سایر کشورهای در حال توسعه، شاهد رشد و گسترش شهرنشینی و متعاقب آن اسکان غیر رسمی بوده است (منشی زاده و تسلیمی پور، ۱۳۸۳، ۱۰۷) که در این میان سهم کلانشهرها و شهرهای صنعتی بسیار قابل توجه بوده است. شهر ساوه به دنبال اتخاذ سیاست‌های دولتی در سال‌های ۱۳۵۵-۵۶، چهره یک شهر صنعتی را به خود گرفت. تبدیل شدن شهر ساوه به یک شهر صنعتی موجب جذب مهاجران زیادی از اطراف این شهر به داخل شده که روند رشد سکونتگاه‌های غیررسمی را شدت بخشیده، چرا که طبق تعریف، سکونتگاه‌های غیررسمی محل اولیه سکونت مهاجرانی است که با شیوه‌های غیررسمی موفق به ساخت مکانی برای زندگی، کار و معاشرت شده‌اند (رحیمی و همکاران، ۱۴۰۱، ۱۸۲). در چند سال اخیر تعداد محلات حاشیه از ۱۷ به ۲۵ محله سکونتگاه غیر رسمی افزایش یافته و جمعیت سکونتگاه‌های فوق بر بخش رسمی شهر پیشی گرفته است. همین امر سبب شده که این سکونتگاه‌ها امروزه وضعیت نامناسبی را از نظر کیفیت زندگی ساکنان و محیط کالبدی تجربه کنند.

در طول تاریخ، دولت‌ها راهکارهای مختلفی برای مواجه با پدیده حاشیه نشینی و حل معضلات ناشی از آن در پیش گرفته‌اند. هر یک از این رویکردها با نواقصی همراه بوده و نتوانسته است با دیدی کل نگر و همه جانبه به موضوع بنگرد. چنانکه حمیدی و گتهورت در انتقادی که بر برخی از این رویکردها به عنوان روش‌های سنتی و قدیمی برنامه‌ریزی کرده‌اند، آنها را روش‌هایی شکست خورده جهت بهبود وضعیت زیست فقرا خوانده‌اند (Hamdi & Goethert, 1997, 8). در ادبیات اخیر دنیا، واژه بازآفرینی شهری به عنوان عام که مفاهیم دیگری نظیر بهسازی، نوسازی، بازسازی، توانمندسازی و روان بخشی شهری را دربرمی‌گیرد، به کار می‌رود (Lichfield, 2000 به نقل از صفوری و همکاران، ۱۴۰۱، ۱۸۸). این رویکرد به دنبال عدم موفقیت اجرای

برنامه‌های صرفاً کالبدی -فضایی اتخاذ شد، چرا که دولت‌ها دریافتند که سرمایه‌گذاری در نوسازی شهری بدون روند هم زمان نوسازی اجتماعی -اقتصادی می‌تواند کاملاً خنثی گردد (حبیبی و مقصودی، ۱۳۸۱، ۵).

مسائل و مشکلات عدیده‌ای در بطن حاشیه نشینی وجود دارد که یکی از نارسایی‌ها و مشکلات، کیفیت پایین فضاهای عمومی - از جمله خیابان به عنوان شاخص‌ترین فضای عمومی - می‌باشد. خیابان در این مناطق نقشی به مراتب پررنگ‌تر از سایر نقاط شهری دارد. چرا که به عنوان فضایی اجتماعی - اقتصادی عمل کرده و برای ساکنان، تنها مامن اجتماعی و زندگی جمعی است. در نتیجه می‌توان اظهار داشت خیابان عنصری است که از طریق ارتقا کیفیت و بهسازی آن، می‌توان سطح زندگی در این مناطق را بهبود بخشیده و این مناطق را به مکان‌های بهتری برای زندگی تبدیل کرد (Hernandez Bonilla, 2001).

سازمان اسکان بشر ملل متحد اخیراً در مورد بهسازی زاغه‌ها تغییری در روند خود ایجاد کرده و به «رویکرد خیابان مدار» تمایل پیدا کرده است (UN-HABITAT, 2011). رویکرد خیابان مداری برای بهسازی مناطق حاشیه نشین شهر رویکردی آسان، مقرون به صرفه و روشی فراگیر برای آغاز تغییرات است (UN-HABITAT, 2012b). در این رویکرد خیابان‌ها به مثابه مکان اجتماعی شکل‌گیری هویت شهروندی مطرح هستند. وقتی خیابان‌ها با زیرساخت کلی شهر مرتبط می‌شوند، می‌توانند به صورت یک عنصر میان‌بر برای ارتقا گسترده کیفیت زندگی در زاغه‌ها مثرتر باشند (UN-HABITAT, 2011). همانطور که مشخص است خیابان مداری نقش چشم‌گیر و قابل توجهی در فرآیند بازآفرینی سکونتگاه‌های غیررسمی ایفا می‌کند. با این وجود هنوز سازو کار این تأثیر با توجه به ویژگی‌های خاص ساکنین در سکونتگاه‌های غیررسمی ناشناخته و نامعلوم است. در واقع به نظر می‌رسد فرآیندی ذهنی و معنایی این نوع از بازآفرینی را شکل می‌دهد. بر مبنای همین فرضیه پژوهش حاضر در پی پاسخگویی به این سؤال اساسی می‌باشد که شاخص‌های اثرگذار خیابان مداری بر بازآفرینی سکونتگاه‌های غیررسمی چگونه در لایه‌های ذهنی ساکنان این مناطق شکل می‌گیرد و این سازو کار از چه مسیرهایی تبعیت می‌کند.

محله عباس آباد از جمله محلات حاشیه نشین شهر ساوه است که به لحاظ جمعیت و سرعت رشد در شرایط بحرانی به سر می‌برد و از سوی دیگر فاقد شبکه‌های زیر ساختی، فضاهای عمومی و خیابان می‌باشد. در همین راستا محله عباس آباد در شهر ساوه به عنوان نمونه موردی پژوهش انتخاب شد.

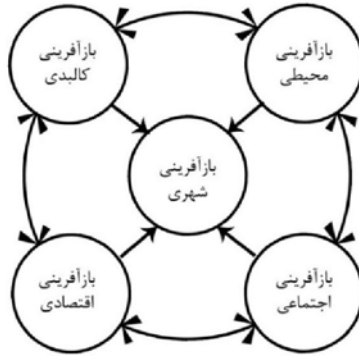
## ادبیات نظری

### ۱. بازآفرینی شهری

بازآفرینی شهری از اواخر دهه ۱۹۸۰ و اوایل دهه ۱۹۹۰ در کشورهای پیشرفته از جمله هلند و آمریکا مطرح و در بهسازی محله‌های فرسوده و ارتقای کیفیت سکونت در آنها مورد استفاده قرار گرفت (حبیبی و مقصودی، ۱۳۸۱، ۵). مفهوم بازآفرینی شهری، بسته به سطح توسعه یافتگی هر کشور، به شیوه‌های مختلف تفسیر شده و مورد استفاده قرار گرفته است (Batey, 2000). اما علی‌رغم تفاوت‌ها در قوانین، برنامه‌ها و مدل‌های مواجهه بین کشورها، اسناد و قوانین نشان از توجه ویژه آنها به موضوع ارتقاء محیطی، توسعه اقتصادی و شمول اجتماعی است که هر سه پایه‌های اساسی سیاست بازآفرینی شهری را تشکیل می‌دهند (ایزدی و فیضی، ۱۳۸۹، ۷۶).

تعاریف متعددی برای شناخت حوزه عمل بازآفرینی شهری مطرح شده است. رابرتز بازآفرینی شهری را فرآیندی می‌داند که به خلق فضاهای شهری جدید با حفظ ویژگی‌های اصلی فضایی (کالبدی و فعالیتی) منجر می‌گردد (Roberts, 2000, 19). در تعریفی دیگر آمده است که بازآفرینی از طریق بهبود حیات محیطی، اقتصادی و اجتماعی شهر به دست می‌آید (Galdini, 2005). بازآفرینی شهری همچنین تجدید حیات شهری، نوسازی شهری و رنسانس شهری نیز نامیده می‌شود (Merriam-Webster online, 2014).

بازآفرینی محیط‌های شهری از رکود اقتصادی، محیطی، اجتماعی و فرهنگی که در اثر زوال و تخریب کالبد فیزیکی به وجود می‌آید، جلوگیری می‌کند (Robert & Sykes, 2000, 140) و در جایی استفاده می‌شود که نیروهای بازار به تنهایی برای متوقف ساختن روند افت شهری کفایت نمی‌کنند (Roberts, 2000, 17 & ODPM, 2003, 156). با بررسی منابع مختلف می‌توان گفت بازآفرینی شهری در ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و محیطی مطرح گردیده است (Roberts, 2000) و حاجی پور، ۱۳۸۵، ۱۶ و پوراحمد و دیگران، ۱۳۸۹، ۸۵ و Lang, 2005) که در ساز و کاری یکپارچه عمل می‌کنند.



دیاگرام (۱): ابعاد بازآفرینی شهری، منبع: Lang, 2005

از سوی دیگر موضوع بازآفرینی شهری ارتباط مستقیمی با عرصه و قلمرو عمومی دارد (کارمونا و همکاران، ۱۳۸۸، ۲۱۹). فضاهای عمومی در شهر زمینه مشارکت مردم را فراهم آورده و آنها را باهم مرتبط می‌سازد (پاکزاد، ۱۳۸۵، ۷۸). به عقیده میشل " شهروند در تعامل اجتماعی و چانه زنی در کوچه و بازار است که می‌تواند قدرت تفکر و مذاکره را برای حفظ حقوق خود و دیگران بیاموزد. " روی همین اصل ما نیاز شدیدی به مکانهای ارتباط و تعامل اجتماعی و همسایگی داریم (Mitchell, 2003 به نقل از رهنمایی، ۱۳۸۶).

## ۲. خیابان به عنوان فضای عمومی

بخش بزرگی از کیفیت زندگی در فضاهای عمومی شهر تجربه می‌شود (Lopes and Camanho, 2012, 2). فضاهای عمومی به عنوان مکانهای تعاملی و فراهم کننده مبادلات اجتماعی تعریف می‌شوند (Garcia-Ramon et al, 2004). فضای عمومی فضایی است که انسان با غریبه‌ها شریک می‌شود (Walzer, 1986, ۴۷۰) و در واقع عرصه ای جهت دسترسی عمومی و تمایزی از فضاهای خصوصی، در نظر گرفته می‌شود (Berman, 1986). از دست دادن فضاهای عمومی در شهرها منجر به پیامدهای اجتماعی خواهد شد که از آن با عنوان تنزل روابط اجتماعی شهری نام برده شده است (Atkinson & blandy, 2005, 179). نقش فضاهای باز در سکونتگاه‌های غیر رسمی از همان مراحل اولیه سکونتگاه‌ها، نقش قابل توجهی است. فرآیندهای تولید فضاهای عمومی در سکونتگاه‌های غیررسمی بسیار شبیه به فرایند تولید مسکن در این فضاهاست، تا حد زیادی تصمیم گیری، مدیریت و حتی در بسیاری موارد ساخت آنها نیز توسط مردم محلی صورت می‌گیرد (H- Garcia, 2010). فضای باز اصلی در این سکونتگاه‌ها خیابان و پیاده رو است. خیابان‌ها، واحد پایه فضاهای باز عمومی در سکونتگاه‌های غیر رسمی‌اند که جهت

فعالیت‌های اقتصادی و ارتباطی به کار گرفته می‌شوند و بعلاوه بیشتر فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی از طریق آنها با هم پیوند می‌خورند (H- Garcia, 2012).

افرادی که در زاغه‌ها زندگی می‌کنند و در محلات به فعالیت می‌پردازند، اغلب وابستگی و پیوستگی قوی و شدیدتری به خیابان محلی خود دارند. در اکثر زاغه‌ها، فضاهای باز محدود بوده و نشان می‌دهد که اعضای جامعه به موازات خیابان‌ها باهم ملاقات کرده و اجتماعی می‌شوند و این امر بدین دلیل است که گزینه‌های دیگری برای افراد وجود ندارد (UN-HABITAT, 2011). خیابان در این مناطق مسیر لوله‌ها، خطوط برق، روشنایی و نورپردازی خیابانی و سیستم‌های فاضلاب و زهکشی را در پروژه‌های بهسازی فراهم می‌آورند. خیابان‌ها صحنه تجارت و سوداگری غیررسمی مانند دستفروشی، دوره‌گردی و فعالیت‌های اقتصادی مانند تولیدات کوچک، تعمیرات و بازیافت زباله هستند. فعالیت‌های فرهنگی، رژه‌ها، تشریفات و جشن‌ها همگی در خیابان صورت می‌گیرد. بچه‌ها در خیابان‌ها بازی می‌کنند و ساکنین تعاملات غیررسمی خود را در خیابان انجام می‌دهند. وقتی خانه‌ها کوچک هستند، خیابان‌ها اغلب توسعه خارجی فضای زندگی مبدل می‌شوند که برای شست و شو، آشپزی، رفت و آمد و حتی خوابیدن فضای مورد نیاز را فراهم می‌آورند. در واقع خیابان‌ها در زاغه‌ها به نسبت دیگر محلات شهری از کارکردهای بیشتری برخوردارند (UN-HABITAT, 2012b, 14).

### ۳. خیابان مداری؛ رویکردی نوین در راستای تحقق بازآفرینی سکونتگاه‌ها

در این رویکرد خیابان‌ها پایه و اساس توسعه شهری بوده و در بازآفرینی زاغه‌ها مدنظر قرار می‌گیرند (UN-HABITAT, 2011). در رویکرد خیابان مداری، مناطق حاشیه نشین به عنوان آستن فقر، غیررسمی و غیرقانونی بودن تلقی نمی‌شوند. بلکه محل‌های محروم و فقیری هستند که بخش جدایی ناپذیر از سیستم شهر بوده اما به دلیل عدم وجود خیابان و فضای باز از سیستم شهری جدا افتاده اند (UN-HABITAT, 2012b).

با در نظر گرفتن مزیت خیابان به عنوان مجرای طبیعی که قادر است مناطق حاشیه‌نشین را به شهر مرتبط و متصل سازد (UN-HABITAT, 2012b)، بنیاد اسکان بشر سازمان ملل از احداث و بازگشایی خیابان‌های جدید در زاغه‌ها (UN-HABITAT, 2011) یا پهن و عریض سازی خیابان‌های فعلی و تراشیدن و ایجاد فضاهای باز عمومی سخن به میان آورده است. این اقدامات را باید امری لازم در بهسازی زاغه‌ها تلقی کرد که درصدد ادغام مناطق حاشیه نشین در شهر و پرورش بازآفرینی شهری می‌باشد (UN-HABITAT, 2012b). در حقیقت این رویکرد الزاماً زاغه‌ها را به محله‌های شهری مبدل می‌سازد (UN-HABITAT, 2012b, 13). برخی از ثمرات تحقق خیابان مداری به قرار زیر است:

## – خیابان مداری و مردم سالاری

در پروسه تفسیر کردن یک فضای جدید، پدیده معاشرت‌پذیری مردم سالارانه به‌وجود آمده و نوع جدیدی از قلمرو عمومی ممکن می‌شود (Staheli & Mitchell, 2008). اینکه در فضای عمومی قرار بگیریم یا در این فضا دیده شویم به‌خودی‌خود شکلی از اظهار و بیان است. به‌دلیل فقدان فضاهای باز شهری در زاغه‌ها، اغلب خیابان‌ها تنها فضای عمومی موجود و در دسترس است و بدین خاطر خیابان‌ها نقش مهم و ضروری را در کنش مردم سالاری ایفا می‌کنند. خیابان‌ها بروز و بازنمایی سازمان‌ها و افراد را تسهیل می‌نمایند. (Mitchell, 2003). در واقع خیابان‌ها محل نمایش فرهنگ عمومی بوده و از این رو نقش آموزش رفتاری را بر عهده دارند (سلطانی و خداپرست، ۱۳۸۹، ۹۸).

## – خیابان مداری و تأمین امنیت و حفاظت

به طور کلی می‌توان امنیت را به دو بعد عینی و ذهنی تقسیم کرد که هر دو بعد آن به شدت تحت تأثیر فضاهای شهری قرار دارند (کوزه گر کالچی و نوروزی، ۱۴۰۱، ۱۰۴). از آنجا که زاغه‌ها از فقدان ساختار مشخص رنج می‌برند، این تصویر را در ذهن افرادی که خارج از این سکونتگاه‌ها سکونت دارند به‌وجود می‌آورد که زاغه‌ها تهدیدی برای محیط زندگیشان محسوب می‌شود (Abbott, 2004). درک سمت و سو بسیار واجب است. چرا که وقتی گم می‌شویم حس نگرانی بر ما غالب می‌شود (Tuan, 1974). خیابان‌ها عناصر اصلی به‌وجود آوردن حس سمت و سو در یک منطقه هستند (Lynch, 1960). با احداث خیابان‌ها به منظور ارتقا دسترسی به نقاط مختلف زاغه‌ها می‌توان به بالا بردن امنیت این نواحی دست یافت و ترس و نگرانی جرم و جنایت را کاهش داد. امکان دسترسی به بقیه قسمت‌های شهر و سمت و سو ساده‌تر باعث می‌شود تعداد افرادی که از بیرون وارد مناطق زاغه می‌شوند، بیشتر شود (UN-HABITAT, 2011).

وقتی فعالیت عمومی در یک منطقه به چشم نمی‌خورد، به‌طور ناخودآگاه حس تجاوز و عدم امنیت و اطمینان به بیننده القا می‌شود (Gehl, 2006; Lieberg, 1995). زاغه‌نشینان با بحران شدید جرم و خشونت مواجه هستند (UN-HABITAT, 2011). خیابان‌ها جنبش و فعالیت مردم را در خود جای داده و از آنجا که حضور افراد در خیابان‌ها باعث به‌وجود آمدن حس خود بازرسی می‌شود، خیابان‌ها قادرند سطح قابل ملاحظه‌ای از نظارت طبیعی را پدید آورند (Montgomery, 1998; Gehl, 2006; Lieberg, 1995). وجود نورپردازی خیابانی کافی، تسهیلات و امکانات عمومی در خیابان‌ها تأثیر مستقیمی بر حس ادراکی امنیت و حفاظت دارد (UN-HABITAT, 2011) و بر افزایش فعالیت‌های شبانه نیز تأثیر گذار است (Menshawy et al, 2011, 170).

گسترده‌تری داشته باشند و تأثیرات مثبت و چشمگیری بر احساس امنیت عمومی و همگانی می‌گذارد (UN-HABITAT, 2012b). بازگشایی خیابان‌ها همچنین باعث می‌شود حضور دولتی در جمع‌آوری زباله و... پررنگ‌تر شده و این امر به افزایش امنیت و حفاظت فضاهای عمومی می‌انجامد (UN-HABITAT, 2012b, 41).

#### – خیابان مداری و رونق و شکوفایی اقتصادی

خیابان‌های ضعیف و فاقد کیفیت شاخص‌های اصلی بازارهای محروم در شهرها هستند (Gulyuni, 2010). احداث خیابان در زاغه‌ها و ایجاد ارتباط با شبکه‌های شهری به دسترسی آسان‌تر به فعالیت‌های درآمدزا در سطح شهر می‌انجامد. خیابان‌ها، محل تجارت و فعالیت‌هایی مانند خرید و فروش، دستفروشی و دوره‌گردی و تولیدات کوچک و تعمیرات هستند (UN-HABITAT, 2012b, 33). اقتصاد خیابانی شامل کسب‌وکار و فعالیت‌های سودمندی است که می‌توانند سرآغاز کار تضمینی باشد (Brown, 2006).

اگر نیروی کار محلی در جریان احداث و بازگشایی خیابان به کار گرفته شود، می‌تواند منجر به رشد و شکوفایی اقتصادی آنی و مستقیم گردد (UN-HABITAT, 2012a, 43). از سوی دیگر سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت باعث سرمایه‌گذاری خصوصی بر توسعه املاک و ارتقا مسکن شده که این امر، بهسازی خیابان مدار زاغه‌ها را به یک ابزار مؤثر برای افزایش ارزش ملک، تولید ثروت و درآمدهای تجاری مبدل می‌سازد و به‌خودی خود اثرات منفعت ثانویه و پیش‌بینی نشده‌ای بر نواحی مجاور خواهد گذاشت (Brakarz et al, 2002).

#### – خیابان مداری و مشارکت

جیکوبز در کتاب "مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی" بر نقش فضاهای عمومی شهری در ایجاد تعاملات اجتماعی تأکید می‌کند (بهزادفر و طهماسبی، ۱۳۹۲، ۱۹). تمرکز بر مسئله خیابان‌ها صحنه مناسبی را برای حضور مؤثر و مثبت دولت محلی، NGOها، مؤسسات و نهادهای خصوصی و سازمان‌های اجتماعی و مدنی در فرآیند تدریجی بازآفرینی شهری فراهم می‌آورد (UN-HABITAT, 2012b, 2). از سوی دیگر جلب مشارکت مردمی در حفظ و توسعه خیابان به عنوان فضای شهری بسیار مهم است (امین زاده و داعی نژاد، ۱۳۸۱، ۵۷). در رویکرد خیابان مدار، مشارکت سهامداران و حضور مستقیم و دخیل شدن همه جانبه ساکنین برای بهسازی هر چه موفق‌تر سکونتگاه‌ها شرطی لازم و اجتناب ناپذیر قلمداد می‌گردد. همچنین ارائه دهندگان خدمات عمومی و شرکت‌های خدماتی مانند آب، برق و جمع‌آوری زباله تمایل به مشارکت دارند تا اطمینان خاطر یابند که خدمات ارائه شده پاسخگوی نیازها و تقاضای مردم می‌باشد (UN-HABITAT, 2012b, 39).



### – خیابان مداری و حقوق شهروندی (پدیدآوردن مفهوم شهروندی)

خیابان‌ها یک بنا کننده ضروری و اساسی برای متمدن کردن زندگی می‌باشند و برطرف کننده نیازهای شهروندانی هستند که از آن‌ها استفاده می‌کنند (سلطانی و خداپرست، ۱۳۸۹، ۹۸). رویکرد خیابان مدار موجب تعریف حق و الزامات و تعهدات برای هر دو طرف ساکنین و دولت می‌شود که این تعهدات برای طرفین یکسان است (UN-HABITAT, 2012b, 31). همچنین از طریق تقویت این فضاها، میتوان احساس خودباوری و توانمندی، حس تعلق، هویت و... ساکنان را زنده کرد و از فشار و تهمت غیررسمی بودن بر این افراد کاست (آراسته، ۱۳۸۹: ۱۰۹). ایجاد آدرس خیابان‌ها به موقعیت و موجودیت ساکنان زاغه‌ها اعتبار می‌بخشد. آدرس می‌تواند حصول و اکتساب نمادین حقوق شهروندی باشد (UN-HABITAT, 2012b, 20). از سوی دیگر پروسه مشارکتی تصمیم‌گیری راجع به نام خیابان نیز بطور قابل توجهی مفهوم شهروندی را ارتقا می‌بخشد (UN-HABITAT, 2012b, 38).

### – خیابان مداری و امنیت تصرف زمین

خیابان‌ها به یک فضا، اسم و هویت بخشیده و ساماندهی تدریجی و امنیت تصرف را تسهیل و تسریع می‌نماید (UN-HABITAT, 2012a, 44). سیاست خیابان محور در راستای عبارت «زنجیره حقوق زمین» دنبال می‌شود که این سلسله مراتب از تصدی و تصرف ادراکی تا اجاره و مالکیت مطلق ملک داری ثبتي ادامه می‌یابد (Durand-Lasserre, 1998). امنیت تصرف زمین باعث تولید سرمایه‌های خصوصی در توسعه ساخت و ساز و نوسازی مسکن می‌گردد که این امر به تولید ثروت و بهای شهری می‌انجامد (UN-HABITAT, 2012b). از سوی دیگر امنیت تصرف زمین یک کاتالیزور مهم در کاهش محرومیت‌های اجتماعی و بهبود دسترسی به خدمات اساسی شهری است (Cities alliance, 2002).

### – خیابان مداری و تلفیق فیزیکی زاغه‌ها در شهر

در کتاب "خیابان‌های سرزنده"، اپلیارد خیابان را "مهم‌ترین بخش محیط شهری" می‌نامد (Appleyard, 1981, 56). خیابان‌ها نقشی محوری در تلفیق فیزیکی، قابلیت ارتباطی و ورود فضایی زاغه‌ها در فضای شهری ایفا می‌کنند. در نبود خیابان افراد فقیر زمان و هزینه بیشتری را برای دسترسی به مقاصد مورد نظرشان صرف می‌کنند (WBCSD, 2007). این رویکرد باعث می‌شود قابلیت تحرک در زاغه‌ها ارتقا یافته و به محیط‌های کاری دسترسی بیشتری باشد و از سوی دیگر بطور کلی دسترسی به شهر را نیز تسهیل می‌کند. شبکه خیابانی اصلی به تنهایی می‌تواند باعث گردد که حمل‌ونقل عمومی وارد این مناطق شده و ساکنین دیگر

نواحی به این زاغه دسترسی داشته باشند و همزمان این زاغه به رسمیت شناخته می‌شود (UN-HABITAT, 2012b, 38).

#### – بهینه سازی تراکم و ارتقا کاربری‌های مختلط

یکی از نقش‌های اساسی فضاهای باز عمومی از جمله خیابان این است که امکان انجام فعالیت‌های مختلف اجتماعی و فرهنگی را به شهروندان می‌دهد (Thompson, 2002). تمایل به داشتن خیابان‌های قابل زندگی یا کامل در بسیاری از گوشه‌های دنیا وجود دارد (UN-Habitat, 2013, 30). رویکرد خیابان مدار، ساختار سکونتگاه را توجیه می‌کند و فضای لازم را برای خیابان‌ها، فضاهای باز، تسهیلات و شبکه‌های زیرساختی به شکلی که از تراکم جمعیت بیشتر و کاربری‌های مختلط بخوبی حمایت شود، فراهم می‌سازد (UN-HABITAT, 2012b, 40). از مزایای کاهش پراکندگی و رشد بی‌رویه شهری، بهینه سازی استفاده از زیرساخت‌های خدماتی، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و به حداقل رساندن اثرات منفی رشد شهری بر قابلیت تحرک شهری و کاهش خروج و انتشار گازهای گلخانه‌ای و مصرف انرژی می‌باشد (UN-HABITAT, 2012b, 39). چرا که تعدیل ترافیک (Bonanomi, 1990) و تقلیل آلودگی صوتی خیابان (Amphoux, 1998) از مواردی هستند که در سرزندگی خیابان‌ها و تجدید حیات اجتماعی خیابان نقش اساسی دارند.

#### – برنامه‌ریزی برای کاهش خطر بلایا

هرگونه دخالت بی‌رویه در نظام‌های طبیعی باعث تغییرات گسترده و گاه غیرقابل پیش‌بینی است (امین زاده و داعی نژاد، ۱۳۸۱، ۵۷). به دلیل موقعیت متزلزل و پرمخاطره و تراکم بالای این سکونتگاه‌ها و مواد ساخت و ساز قابل احتراقی که در زاغه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد، این مناطق همواره در معرض خطرات گوناگونی هستند (UN-HABITAT, 2012b, 14). تنوع مطلوب، ظرفیت مقاومت و درجه پویایی هر نظامی را در برابر عوامل و شرایط بحرانی افزایش می‌دهد. در سطح خیابان، ایجاد تنوع در شکل مسیر حرکتی، بافت و... نقش زیادی در پایداری فضای خیابان دارد (امین زاده و داعی نژاد، ۱۳۸۱). از سوی دیگر خیابان‌ها برای عملیات امداد و نجات بسیار مفید هستند. چرا که اغلب زاغه‌ها در معرض بلایا و حوادثی مانند آتش‌سوزی، سیل و رانش زمین هستند (UN-HABITAT, 2012b, 41).

#### – پاسخگو بودن بهسازی زاغه‌ها به دغدغه‌های جنسیتی و سنی

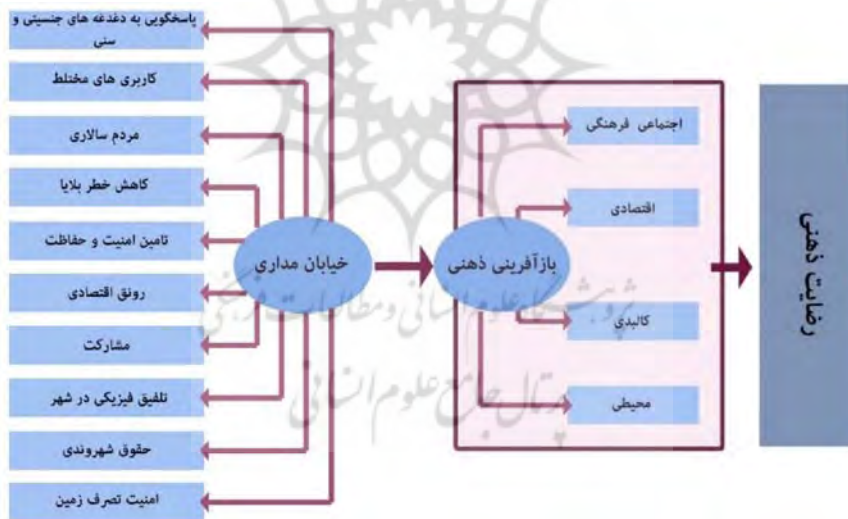
فضاهای عمومی این امکان را به مردم می‌دهد که نسل‌های مختلف با هم حضور داشته باشند (بهزادفر و طهماسبی، ۱۳۹۲، ۱۸). برای جیکوبز خیابان‌ها مکانی هستند که باید توانایی پذیرش مردم با زمینه‌های بسیار متفاوت اجتماعی را داشته باشند (گل و اسوار، ۱۳۹۴، ۷۴).

اپلیارد معتقد است که یک خیابان مسکونی، یعنی خیابانی که در آن فرزندانمان بزرگ می‌شوند، بزرگسالان زندگی می‌کنند و افراد پیر روزهای آخر عمر خود را سپری می‌کنند (Appleyard, 1981, 56). یکی از بازده‌های بهسازی خیابان مدار زاغه‌ها این است که فضا و محیط فیزیکی از لحاظ جنسیتی و کاربری برای جوانان، بزرگسالان، سالمندان و معلولان به محیطی مساعد و دوستانه مبدل می‌شود و امکانات مورد نیاز کودکان مانند زمین بازی، میداين عمومی، تسهیلات ورزشی و دسترسی آسان سالمندان جامعه به این امکانات فراهم می‌آید (UN-HABITAT, 2012b, 42).

## یافته‌های پژوهشی

### ۱. تبیین مدل مفهومی پژوهش

با توجه به نکات گفته شده در رابطه با مزایای خیابان و مقوله‌های مرتبط با آن در بحث بازآفرینی و با در نظر گرفتن هدف این تحقیق، مدل نظری پژوهش در قالب دیاگرام (۲) تبیین می‌شود:



دیاگرام (۲): مدل نظری پژوهش، منبع: نگارندگان

دیاگرام (۲) بیان می‌کند که فرآیند اثرگذاری خیابان مداری در سکونتگاه‌های غیررسمی از چه مسیرهایی منجر به بازآفرینی در ذهن این افراد می‌شود. در واقع هدف پژوهشگر از آوردن واژه بازآفرینی ذهنی، نشان دادن فرآیند درک ذهنی افراد از وضعیت پیرامونی خود است. این امر بیانگر این است که بازآفرینی واقعی و درست هنگامی رخ می‌دهد که ساکنان یک محله از نظر

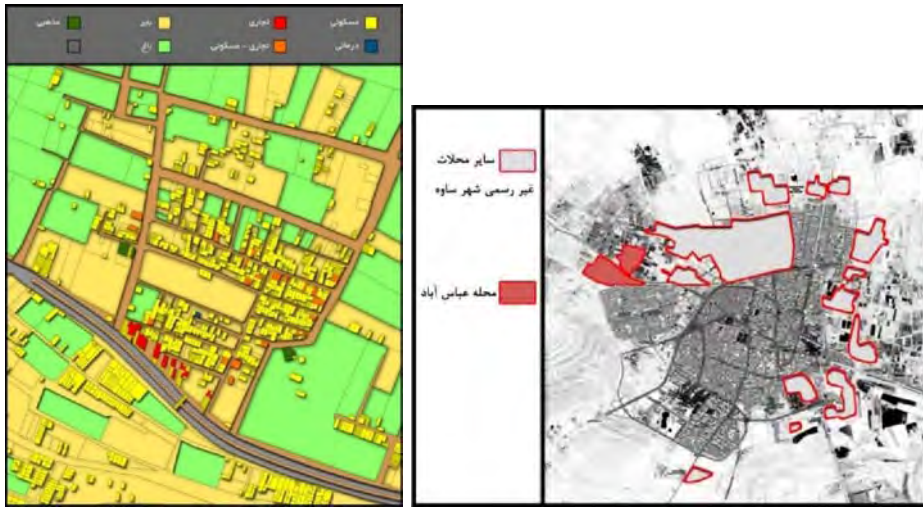
ذهنی بپذیرند که در آن محله تغییرات چشم‌گیری انجام شده است. به بیانی دیگر، هدف اصلی تحقیق حاضر خوانش ادراکات ساکنین نسبت به مسأله خیابان‌مداری، رسمی‌سازی و بازآفرینی در سکونتگاه‌های غیررسمی می‌باشد.

همانطور که پیشتر از این گفته شد، مسلم است که با تحقق خیابان‌مداری، تمامی ثمرات آن نیز تحقق خواهد یافت. اما آنچه که ما به دنبال پاسخگویی بدان هستیم، گامی جلوتر از تحقق عینی اهداف است و تأثیر تحقق خیابان‌مداری را در رضایت‌مندی ذهنی ساکنین جستجو می‌کند. چرا که از طریق تحقق رضایت‌مندی ساکنین، زمینه برای اهداف متعالی‌تر فراهم شده و ساکنین به نقششان در این فرآیند آگاه می‌شوند. تصویر (۲) نشان می‌دهد که خیابان‌مداری به تحقق مزایایی منجر می‌گردد. اما از آنجا که خیابان‌مداری ابزاری برای تحقق بازآفرینی است، با آن نیز دارای ارتباط است. تحقق بازآفرینی را باید در دو سطح عینی و ذهنی دنبال نمود که تحقق بازآفرینی در سطح ذهن به رضایت‌مندی ذهنی می‌انجامد. مطابق با این دیگرام، بازآفرینی ذهنی هم در چهار بعد اجتماعی- فرهنگی، اقتصادی، کالبدی و محیطی قابل پیگیری است. با پی بردن به الگوی رضایت‌مندی ذهنی ساکنین و وزن سنج‌های مختلف در این تأثیرگذاری، می‌توان الگویی از اولویت‌بندی اقدامات در فرآیند خیابان‌مداری تهیه کرد تا بدین شکل، رضایت‌مندی در سریع‌ترین و مؤثرترین شکل ممکن تحقق یابد. به منظور بررسی مدل مفهومی ذکر شده در محله عباس‌آباد، از روش مدل‌سازی معادلات ساختاری استفاده می‌شود.

## ۲. تحلیل توصیفی نمونه مورد مطالعه

شهرهای صنعتی کشور به دلیل جاذبه‌های شغلی و نیاز به نیروی کار عموماً غیر ماهر بیش از شهرهای هم سطح غیر صنعتی خود شاهد شکل‌گیری سکونتگاه‌های غیررسمی بوده‌اند. شهر ساوه به دلیل ماهیت صنعتی و موقعیت جغرافیائی خاص خود سالهاست که با معضل سکونتگاه‌های غیر رسمی دست به‌گریبان است. سابقه پیدایش اسکان غیررسمی در شهر ساوه به اوایل انقلاب یعنی به سال‌های ۱۳۵۸-۱۳۵۹ می‌رسد (مهندسین مشاور بعد تکنیک، مرحله اول، ۱۳۸۵، ۱۸).

در دهه اخیر در اطراف شهر ساوه بخصوص در شمال، شمال شرق و شمال غرب سکونتگاه‌هایی به‌صورت غیر رسمی ایجاد شده که بخشی از آنها خارج از محدوده طرح تفصیلی شهر و به‌صورت غیرقانونی شکل گرفته است (طرح تفصیلی پیشنهادی شهر ساوه، مهندسان مشاور پویا نقش شهر و بنا). در حال حاضر تعداد سکونتگاه‌های غیررسمی شهر ساوه به ۲۵ محله رسیده است. محله عباس‌آباد از جمله سکونتگاه‌های غیررسمی شهر ساوه است که شکل‌گیری آن به سال ۱۳۷۰ بر می‌گردد (مهندسین مشاور بعد تکنیک، مرحله سوم، ۱۳۸۵، ۷۸).



تصویر(۱): موقعیت محلّه عباس آباد در شهر ساوه، منبع: نگارندگان تصویر(۲): نقشه وضع موجود محلّه، منبع: نگارندگان

این در حالی است که بر طبق آخرین طرح جامع تهیه شده برای شهر ساوه، اراضی واقع در شمال غرب و غرب شهر جهت توسعه شهر در آینده مد نظر می باشد. (مهندسين مشاور پويا نقش شهر و بنا، جلد سوم، ۱۳۸۸، ۵۳). براساس برآوردهایی که در سال ۱۳۸۵ توسط مهندسين مشاور بعد تکنیک در این محلّه صورت گرفته است، جمعیت محلّه بالغ بر ۱۲۰۰ نفر گزارش شده است (مهندسين مشاور بعد تکنیک، مرحله اول، ۱۳۸۵، ۵۵) که در حال حاضر این جمعیت به حدود ۵۰۰۰ نفر افزایش یافته است. لذا لزوم توجه به این محلّه دو چندان می گردد. در یک نگاه کلی می توان وضع موجود محلّه را به قرار زیر دانست:

از آنجایی که رویکرد خیابان مدار بر مبنای اولویت بندی خیابان ها پایه ریزی شده (UN-HABITAT, 2012) و همچنین به منظور عینیت بخشی به ایده پژوهش در شرایط موجود محلّه، پژوهشگر براساس مشاهدات میدانی، بررسی اسناد فرادست و طرح های پیشنهادی شهر و سرانجام براساس مصاحبه با مردم محلی و متولیان شهری، در گام نخست پنج خیابان محلّه را به عنوان گزینه پیشنهادی تحقق خیابان مداری انتخاب کرد. در گام دوم، گزینه بهینه برای تحقق خیابان مداری براساس فاکتورهای اقتصاد، قابلیت دسترسی، بهره مندی از کاربری زمین و تولید ثروت در نتیجه افزایش ارزش املاک انتخاب می شود (UN-HABITAT, 2012b: 17).

به نظر می رسد بین اولویت های مطرح شده، خیابان فجر قابلیت های بیشتری برای تأمین اهداف مورد نظر خواهد داشت. امتیازدهی براساس جمع بندی نظرات ساکنین، متولیان شهری و بازدیدهای میدانی پژوهشگر صورت گرفته است. خیابان فجر محدوده بیشتری را تحت الشعاع قرار

داده و مناطق بیشتری را از انزوا خارج می‌کند. این خیابان با اتصال عباس آباد شرقی به شهرک‌های مجاور، به تدریج باعث خواهد شد این منطقه با کالبد شهر ادغام شده و به عنوان یکی از محلات رسمی شهر شناخته شود. از سوی دیگر متولیان شهری معتقدند این خیابان به مراتب تأثیرات بیشتری در شهر ایفا خواهد کرد.



تصویر (۳): شبکه خیابان‌های اولویت خیابان مداری از دیدگاه مردم و متولیان شهری، منبع: نگارندگان

جدول (۱): امتیاز دهی به معابر از منظر شاخص‌ها

هدایت	امام حسین	حسینیہ	زینبیه	فجر	
۰,۶	۰,۲	۰,۵	۰,۳	۰,۹	دسترسی
۰,۶	۰,۳	۰,۶	۰,۶	۰,۷	بهره‌مندی از کاربری‌های زمین
۰,۶	۰,۶	۰,۵	۰,۱	۰,۶	تولید ثروت در نتیجه ارزش املاک
۰,۲	۰,۵	۰,۵	۰,۲	۰,۶	اقتصاد
۲	۱,۶	۲,۱	۱,۲	۲,۸	مجموع

منبع: نگارندگان

### ۳. روش پژوهش

در تدوین پرسشنامه سعی بر آن بود که هر یک از شاخص‌های دهگانه تحقیق و سنجه‌های مرتبط با آن‌ها به صورت کامل پوشش داده شود. لذا هر یک از سنجه‌ها حداقل به

صورت یک سؤال در پرسشنامه و براساس تکنیک لیکرت مطرح گردید. برای تعیین حجم نمونه از فرمول محاسبه حجم نمونه کوکران نیز به صورت زیر استفاده شد:

$$n = \frac{\frac{z^2 pq}{d^2}}{1 + \frac{1}{N} \left[ \frac{z^2 pq}{d^2} - 1 \right]}$$

N: حجم جامعه آماری

d: اشتباه مجاز (معمولاً را برابر ۰،۰۵ در نظر می‌گیرند)

Z: مقدار متغیر نرمال با سطح اطمینان  $1-\alpha$  است. در آزمون دودامنه مقدار Z برای سطح اطمینان ۹۵ درصد برابر ۱،۹۶ و برای سطح اطمینان ۹۹ درصد برابر ۲،۵۸ است.

p: نسبت برخورداری از صفت مورد نظر

q=(p-1): نسبت عدم برخورداری از صفت مورد نظر.

در این فرمول ابتدا حجم جامعه آماری (N) با توجه به جمعیت عباس آباد برابر ۵۰۰۰ در نظر گرفته شد و با توجه به توزیع ۱۵ نمونه‌ای پرسشنامه برای به دست آوردن پایایی پرسشنامه مشخص شد که نسبت p و q برابر یک پنجم است که این امر سبب شد تا نمونه آماری اصلی برابر ۵۰ عدد شود. در واقع در فرمول اصلی معمولاً به طور پیش فرض p و q را ۰،۵ در نظر می‌گیرند که موجب خواهد شد که حجم نمونه به حداکثر مقدار خود که در این تحقیق برابر ۳۵۶ است برسد، ولیکن، به نظر می‌رسد یک دست بودن جامعه تحقیق در محله عباس آباد از نظر کلاس اجتماعی و خواسته‌های آنان، نسبت ۱ به ۱ p و q را برهم زده است و نتیجتاً حجم نمونه به طور قابل ملاحظه‌ای کاهش یافته است. پس از تبیین پرسشنامه و توزیع ۵۰ مورد از آن‌ها بین ساکنان عباس آباد در شهر ساوه، داده‌ها وارد نرم‌افزار SPSS و سپس smart pls شدند تا بر اساس مدل مفهومی تحقیق در روش مدلسازی معادلات ساختاری مورد ارزیابی قرار گیرد. در جدول زیر نمونه‌ای از سؤالات مطرح شده در پرسشنامه آورده شده است:

جدول (۲): نمونه سؤالات پرسشنامه

شاخص‌ها	سؤالات
مردم سالاری	آیا در صورت احداث خیابان فوق حضور شما در محله تغییری خواهد کرد؟
	حضور ارگان‌ها و سازمان‌های دولتی و همکاری آنان در بهبود محله به چه شکل خواهد بود؟
تأمین امنیت و حفاظت	این خیابان چه تأثیری در جهت یابی و پیدا کردن مسیر در محله شما خواهد داشت؟
	این خیابان چه تأثیری در جهت یابی و پیدا کردن مسیر در محله شما خواهد داشت؟

این خیابان چقدر در دسترسی شما به فرصت‌های شغلی در شهر مؤثر خواهد بود؟	رونق اقتصادی
آیا حضور دستفروشان در محله تغییری می‌کند؟	
آیا ایجاد خیابان بر افزایش کسبه محل تأثیر چشم گیری خواهد داشت؟	
فکر می‌کنید تا چه اندازه در مراحل ساخت خیابان برای ساکنین محله شغل ایجاد می‌شود؟	
با ساخت این خیابان چه تغییری در قیمت خانه و زمین در محله اتفاق می‌افتد؟	
با شناختی که شما از شهرداری ساوه دارید فکر می‌کنید تا چه اندازه شما به عنوان یکی از ساکنین محله در مراحل مختلف این پروژه درگیر خواهید بود؟	مشارکت
آیا این خیابان باعث افزایش سرمایه گذاری در محله خواهد شد؟	
این خیابان چه تأثیری در آگاه شدن شما به وظایف‌تان در مقابل سازمان‌ها خواهد داشت (مثل پرداخت به موقع عوارض شهرداری، پرداخت جریمه‌ها، پرداخت قبض آب و ...)?	حقوق شهروندی
چقدر دوست دارید نامگذاری این خیابان توسط مردم انجام شود؟	
با ساخت این خیابان چه تغییری در خرید و فروش خانه و زمین در این محله اتفاق می‌افتد؟	امنیت تصرف زمین
آیا دسترسی شما به شهر تغییری خواهد کرد؟	تلفیق فیزیکی در شهر
فکر می‌کنید با احداث خیابان تا چه حد حضور تاکسی و اتوبوس در محله افزایش می‌یابد؟	
دسترسی و رفت و آمد شما به محلات مجاور چه تغییری خواهد کرد؟	
فکر می‌کنید با ساخت این خیابان فضای لازم برای ساخت تسهیلات (مثل پارک و زمین فوتبال و ...) چه تغییری میکند؟	کاربری‌های مختلط
تأثیر این خیابان در بهبود عملیات امداد و نجات (آتش نشانی، آمبولانس و ...) چقدر است؟	کاهش خطر بلایا
این خیابان چه تأثیری در افزایش حضور زنان در محله خواهد داشت؟	پاسخگویی به دغدغه‌های سنی و جنسیتی
آیا با ساخت این خیابان حضور سالمندان تغییری خواهد کرد؟	
به نظر شما وجود خیابان در محله چقدر حضور کودکان را افزایش می‌دهد؟	
در صورت وجود خیابان جایگاه محله شما در شهر چه تغییری خواهد کرد؟	جمع بندی
به نظر شما مهمترین کارکرد یک خیابان چه می‌باشد؟	

منبع: نگارندگان

«تجزیه و تحلیل ساختارهای کوواریانس» یا همان «مدل یابی معادلات ساختاری»، یکی از اصلی‌ترین روش‌های تجزیه و تحلیل ساختار داده‌های پیچیده و یکی از روش‌های نو برای بررسی روابط علت و معلولی است. مدل سازی معادلات ساختاری ابزاری قدرتمند برای پژوهشگر است که وی را در تدوین چارچوب نظری پژوهش در قالب مدل‌های اندازه‌گیری و ساختاری یاری



می‌رساند. آنچه مدل سازی معادلات ساختاری را قدرتمند ساخته یکی آن است که به لحاظ روش شناختی از دقت بالایی برخوردار است و دیگر این که به لحاظ کاربردی با شرایط واقعی زندگی اجتماعی بسیار نزدیک است. مدل سازی معادلات ساختاری را می‌توان به عنوان روشی کمی تلقی کرد که به پژوهشگر یاری می‌رساند تا پژوهش خود را از مطالعات نظری و تدوین چارچوب نظری گرفته تا تحلیل داده‌های تجربی، در قالبی چندمتغیره سامان بخشد (آذر، ۱۳۸۱). تکنیک Partial Least Squares یا حداقل مربعات جزئی یکی از موضوعاتی است که غالباً در پژوهش‌های اجتماعی و روانشناسی مورد استفاده قرار می‌گیرد. در همین راستا، مدل تحقیق حاضر را با استفاده از روش مدسازی معادلات ساختاری و نرم‌افزار SmartPls مورد بررسی قرار می‌دهیم.

#### ۴. تحلیل آماری

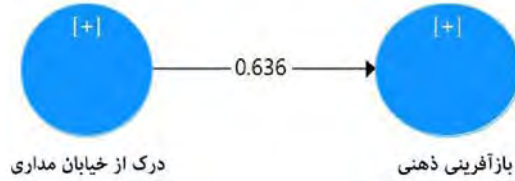
برای بررسی میزان اثرگذاری شاخص‌های خیابان مداری در منطقه مورد بررسی بر میزان درک مردم از بازآفرینی ذهنی ساکنان در روش معادلات ساختاری، دو عامل درک از خیابان مداری و بازآفرینی ذهنی به‌عنوان متغیرهای پنهان و نه عامل "مردم‌سالاری"، "تأمین امنیت و حفاظت"، "رونق اقتصادی"، "مشارکت مردم"، "امنیت تصرف زمین"، "تلفیق فیزیکی در شهر"، "کاربری مختلط"، "کاهش خطر بلایای طبیعی" و "پاسخگویی به دغدغه‌های جنسیتی و سنی" به‌عنوان گویه‌های متغیر مستقل تحقیق و "رضایت ذهنی" ساکنان به‌عنوان گویه متغیر وابسته در منطقه عباس‌آباد در نظر گرفته شده است. چگونگی پراکنش این شاخص‌ها در دیاگرام (۲) آورده شده است.

در معادلات ساختاری محاسبه برازش و یا نكویی مدل از اهمیت بالایی برخوردار است. در واقع برازش مدل روابط پیشنهادی در سراسر مدل را تأیید یا رد می‌کند. در مدل پژوهش حاضر مقدار AVE در دو متغیر پنهان "درک از خیابان مداری" و "بازآفرینی ذهنی" به ترتیب برابر ۰/۷۲۷ و ۱/۰۰۰ می‌باشد که چون بزرگتر از ۰/۵۰۰ هستند، پس می‌توان نتیجه گرفت که مدل مورد نظر از نظر روایی و نیکویی برازش مدل مناسبی برای تحلیل متغیرهای موجود در آن می‌باشد. بنابراین، برازش مدل تأیید می‌شود و مدل مذکور در تحلیل‌های آماری قابل اعتماد می‌باشد.



## دیاگرام (۳): تایید روایی مدل

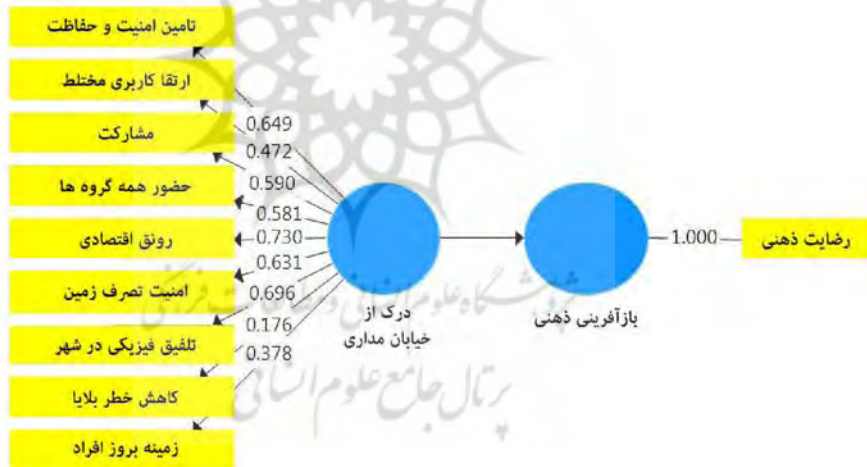
در قدم بعدی مقدار ضرایب مسیر بین متغیرهای پنهان بررسی می‌شود که مطابق شکل زیر می‌باشد:



دیاگرام (۴): ضرایب مسیر بین دو متغیر اصلی تحقیق

همان‌طور که مشخص است ضریب مسیر "درک از خیابان مداری" به عامل "بازآفرینی ذهنی" برابر  $0/636$  می‌باشد که این مقدار بیانگر تأثیر قوی و معنادار عامل خیابان مداری بر عامل بازآفرینی ذهنی ساکنان در سکونتگاه غیررسمی عباس‌آباد می‌باشد. اما خیابان مداری از طریق سنجش‌های متعددی می‌تواند منجر به درک از خیابان مداری و نتیجتاً رضایت مندی ذهنی شود. بارهای عاملی هر یک از گویه‌های پژوهش نیز مطابق شکل زیر می‌باشد:

دیاگرام (۵): بارهای عاملی گویه‌های متغیرهای پنهان



برای تحلیل بارهای گویه‌ها می‌توان گفت که بارهایی که بالاتر از  $0/400$  می‌باشند بر متغیر پنهان مورد نظر اثر گذارند و در غیر این صورت نمی‌توان اثر خاصی را برای آن بر متغیر مورد نظر در نظر گرفت. همان‌طور که مشخص است دو متغیر "مردم سالاری" و "کاهش خطر بلایا" به ترتیب با بارعاملی  $0/176$  و  $0/378$  هیچ تأثیری بر ارتقا و درک از خیابان مداری ساکنان این منطقه ندارند. بقیه متغیرها هرکدام با توجه به میزان بار عامل خود بر متغیر مورد نظر اثر گذار بوده‌اند.

متغیرهای تأثیرگذار نیز به ترتیب شدت اثرگذاری "رونق اقتصادی"، "تلفیق فضایی در شهر"، "امنیت و حفاظت"، "امنیت تصرف زمین"، "مشارکت مردم"، "پاسخگویی به دغدغه‌های جنسیتی و سنی" و "کاربری مختلط" می‌باشد.

## بحث و نتیجه‌گیری

سکونتگاه‌های غیررسمی از جمله معضلات رو به رشد دنیای امروز است. در دوره‌های مختلف رویکردهای گوناگونی برای مواجهه با این پدیده در دستور کار قرار گرفت. اخیراً بنیاد اسکان بشر سازمان ملل از رویکردی نوین با نام خیابان مداری برای ارتقا این محدوده‌ها سخن گفته و احداث خیابان‌های جدید و ارتقا خیابان‌های موجود را راهکاری منطقی برای تبدیل این مناطق به نواحی شهری دانسته است. پژوهش حاضر نیز با تأکید بر این رویکرد، به مرور اثرات تحقق خیابان مداری پرداخته و با مطالعه این تأثیرات، سعی در شناسایی برداشتهای ذهنی ساکنین از اثرات تحقق خیابان مداری و فرآیند بازآفرینی ذهنی آن‌ها داشته و در نهایت مدلی نظری از این سازو کار تدوین شد. بر اساس همین مدل، پرسشنامه‌ای طراحی شده و بین ۵۰ نفر از ساکنین محله عباس آباد ساوه توزیع گشت تا تأثیر خیابان مداری را بر بازآفرینی ذهنی ساکنین مورد ارزیابی قرار دهد. به بیانی دیگر، آنچه مورد نظر است تأثیر خیابان در درک ذهنی ساکنین و تحقق رضایت ذهنی از محل زندگی‌شان می‌باشد. مطابق با نتایج حاصل شده، تأثیرات خیابان مداری در سه گروه متغیرهای با تأثیر قوی، متغیرهای با تأثیر متوسط و متغیرهای بی‌تأثیر قابل تقسیم بندی می‌باشد.

در گروه متغیرهای با تأثیر قوی، ساکنین محله معتقدند که در صورت تحقق خیابان مداری سه فاکتور "رونق اقتصادی"، "امنیت تصرف زمین" و "تلفیق فیزیکی در شهر" به طور حتم محقق خواهد شد. به عبارتی دیگر فاکتورهایی که به شکلی به درآمد و اقتصاد خانوار و محله مرتبط می‌شود، بیشترین تأثیر را در تحقق رضایتمندی ذهنی دارند. به نظر می‌رسد ساکنین این فاکتورها را راهی برای فرار از فقر و شرایط نا بسامان اقتصادی خود دانسته و رضایت از محله و زندگی را در گرو بهبود شرایط اقتصادی خود و محله شان از طریق تحقق خیابان مداری می‌دانند. در نتیجه باید در نظر داشت می‌توان با اولویت قرار دادن فاکتورهای اقتصادی در فرآیند خیابان مداری، تحقق رضایتمندی ذهنی ساکنین را در سریع‌ترین شکل ممکن دنبال کرد.

در این دسته از متغیرها، فاکتور "تأمین امنیت و حفاظت" نیز قرار دارد که نشان می‌دهد در صورت احداث یا ارتقا خیابان‌ها در این محله، ساکنین محله خود را امن تلقی می‌کنند. از

منظری دیگر می‌توان گفت نیاز به تأمین امنیت از اساسی‌ترین نیازهای این محله است که تحقق رضایت ذهنی منوط به پاسخگویی به این نیاز خواهد بود.

متغیرهای با تأثیر متوسط شامل "کاربری‌های مختلط"، "مشارکت" و "پاسخگویی به دغدغه‌های جنسیتی و سنی" می‌شود. همانطور که مشخص است، در این گروه فاکتورهای مرتبط با مسائل اجتماعی به چشم می‌خورد. با توجه به وخامت شرایط زندگی در این محدوده‌ها و فقدان استانداردهای زندگی حتی در سطح حداقل‌ها، طبیعی است که پاسخگویی به نیازهای زندگی اجتماعی در مرتبه دوم از نظر اهمیت قرار گیرد. اما این به معنی تأثیر کم این مسائل در تحقق رضایتمندی ذهنی نخواهد بود. به عبارت دیگر، فاکتورهای اجتماعی در تحقق رضایتمندی ذهنی مؤثر بوده، اما به نسبت مسائل مرتبط با اقتصاد تأثیر کمتری خواهند داشت. لذا می‌توان در گام دوم اقدامات منجر به خیابانمداری، مسائل اجتماعی را جای داد تا رضایتمندی ذهنی در سطح مطلوبتری محقق گردد.

دو متغیر دیگر "مردم سالاری" و "کاهش خطر بلایا" است که در تحقق رضایتمندی ذهنی بی‌تأثیر ارزیابی شده است. به طور کلی می‌توان گفت هر دو این متغیرها به سطوح بالای کیفیت زندگی تعلق داشته و متمدانه قلمداد می‌شوند. از آنجایی که کیفیت زیست قابل قبول در این محدوده‌ها پایین بوده و ساکنین به حداقل‌ها قانع هستند، این دو عامل تأثیری در شکل‌گیری رضایت ذهنی آنان نداشته است. چرا که ساکنین این محدوده‌ها بنا به شرایط زندگی و محیط عادت کرده‌اند به حداقل‌ها قانع باشند و درک درستی از سطوح بالای کیفیت زندگی ندارند. اما به نظر می‌رسد در صورت مرتفع شدن نیازهای گروه اقتصادی و اجتماعی و آگاه شدن ساکنین به حقوقشان، میل به دستیابی به شاخص‌های متمدانه هم در ساکنین شکل خواهد گرفت و دستیابی به حد متعالی رضایتمندی ذهنی تنها از مسیر پاسخگویی به همه فاکتورها محقق خواهد شد.

در یک نگاه کلی می‌توان گفت فاکتورهای اقتصادی دارای بیشترین تأثیر و فاکتورهای اجتماعی دارای تأثیری متوسط در شکل‌گیری رضایتمندی ذهنی از طریق تحقق خیابانمداری هستند. فاکتورهایی که به کیفیت بالای زندگی مربوط بوده و زندگی متمدن انسان را تأمین می‌کنند تأثیری در رضایت مندی ذهنی ساکنان نداشته‌اند. لذا به نظر می‌رسد برای دستیابی به این مهم، پاسخگویی به نیازهای مالی و اقتصادی باید در اولویت اقدامات قرار گیرد.

## منابع و مآخذ:

- ۱- آذر، ع.، مومنی، م.، جعفری، س. ۱۳۸۱. آمار و احتمالات. سازمان سنجش آموزش کشور. ایران.
- ۲- آراسته، م. ۱۳۸۹. بررسی و مقایسه تطبیقی کیفیت فضاهای عمومی در سکونتگاه‌های خودرو؛ نمونه موردی محلات اسلام آباد و ده ونک تهران. مجله پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال اول، شماره اول: ۱۰۷-۱۳۰.
- ۳- امین زاده، ب.، داعی نژاد، ف. ۱۳۸۱. ملاحظات محیطی در طراحی و بهسازی خیابان‌های شهری. نشریه هنرهای زیبا، شماره ۱۱: ۵۰-۶۱.
- ۴- ایزدی، م.، فیضی، ر. ۱۳۸۹. بازآفرینی شهری کنش و بینشی جامع و یکپارچه در ساماندهی محدوده‌های هدف برنامه‌های بهسازی و نوسازی شهری. نشریه هفت شهر، شماره ۳۳-۳۴.
- ۵- بهزادفر، م.، طهماسبی، ا. ۱۳۹۲. شناسایی و ارزیابی مؤلفه‌های تأثیر گذار بر تعاملات اجتماعی؛ تحکیم و توسعه روابط شهروندی در خیابان‌های شهری: نمونه مورد مطالعه سنج. نشریه باغ نظر، شماره ۲۵، سال دهم: ۱۷-۲۸.
- ۶- پاکزاد، ج. ۱۳۸۵. مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری. چاپ اول. وزارت مسکن و شهرسازی. تهران.
- ۷- پورا احمد، ا.، حبیبی، ک.، کشاورز، م. ۱۳۸۹. سیر تحول مفهوم شناسی بازآفرینی شهری به عنوان رویکردی نو در بافت‌های فرسوده شهری. فصلنامه مطالعات شهر ایرانی- اسلامی، شماره اول: ۷۳-۹۲.
- ۸- حاجی پور، خ. ۱۳۸۵. برنامه‌ریزی محله مینا، رهیافتی کارآمد در ایجاد مدیریت شهری پایدار. نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲۶: ۳۷-۴۶.
- ۹- حبیبی، م.، مقصودی، م. ۱۳۸۱. مرمت شهری. انتشارات دانشگاه تهران.
- ۱۰- رحیمی، ل.، بردبار، ح.، جمشیدی، ر. ۱۴۰۱. تحلیل تأثیر شاخص‌های کنش عقلانی بر مشارکت شهروندان در طرح‌های توانمندسازی سکونتگاه‌های غیررسمی (نمونه موردی: محلات وکیل آباد و اسلام آباد ۲ ارومیه). نشریه آمایش محیط، شماره ۵۶: ۱۸۱-۱۹۹.
- ۱۱- رهنمایی، م.، اشرفی، ی. ۱۳۸۶. فضاهای عمومی شهری و نقش آن در شکل‌گیری جامعه مدنی از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری. نشریه انجمن جغرافیایی ایران، شماره ۱۴ و ۱۵: ۲۳-۴۵.
- ۱۲- سلطانی، ع.، خداپرست، ب. ۱۳۸۹. ارزیابی خیابان‌های شهری براساس رهیافت انسان‌گرا؛ نمونه موردی خیابان سمیه شهر شیراز. آرمانشهر، شماره ۵: ۹۷-۱۱۰.

- ۱۳- صفوری، س.، بیگ بابایی، ب.، نوروزی، پ. ۱۴۰۱. ارزیابی سناریوهای بازآفرینی شهری در بافت‌های فرسوده شهری (مطالعه موردی: منطقه هشت تبریز). فصلنامه آمایش محیط، شماره ۵۹: ۱۸۷-۲۰۵.
- ۱۴- کارمونا، م.، هیت، ت.، اک، ت.، تیسدل، ا. ۱۳۸۸. مکانهای عمومی و فضاهای شهری. ترجمه دکتر فریبا قرائی و همکاران. انتشارات دانشگاه هنر تهران.
- ۱۵- کوزه گر کالجی، لطفعلی.، نوروزی، ع. ۱۴۰۱. نقش فضاهای بی‌دفاع شهری در امنیت زنان، مطالعه موردی: شهر جیرفت استان کرمان. نشریه آمایش محیط، شماره ۵۷: ۱۰۳-۱۲۲.
- ۱۶- گل، ی.، اسوار، ب. ۱۳۹۴. بررسی زندگی فضای عمومی. ترجمه محمد سعید ایزدی و سمانه محمدی و سمانه خیبری. چاپ اول. انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران. تهران.
- ۱۷- منشی زاده، ر.، تسلیمی پور، م. ۱۳۸۳. پیامدهای فضایی شهر صنعتی کاوه بر شهر ساوه. مجله جغرافیا و توسعه ناحیه ای، شماره سوم: ۸۹-۱۰۹.
- ۱۸- مهندسین مشاور بعد تکنیک. ۱۳۸۵. توانمندسازی سکونتگاه‌های غیررسمی شهر ساوه، مرحله اول، بررسی گستره فقر شهری و شناسایی محله‌های فقیرنشین (سکونتگاه‌های غیررسمی).
- ۱۹- مهندسین مشاور پویا نقش شهر و بنا. ۱۳۸۸. طرح جامع شهر ساوه، مرحله اول، شناخت وضع موجود و بررسی کلی منطقه‌ای.
- ۲۰- مهندسین مشاور پویا نقش شهر و بنا. ۱۳۸۸. طرح جامع شهر ساوه، مرحله دوم، شناخت وضع موجود؛ بررسی و شناخت شهر.
- 21- Abbott, J. (2004). Upgrading an Informal Settlement in Cape Town, South Africa. In: Reconsidering Informality- Perspectives from Urban Africa. Edited by Karen Tranberg Hansen and Mariken Vaa. Spain: Nordiska Afrika Institutet.
- 22- Amphoux, P. (1998). La notion d' ambiance, Irec-Epel, Lausanne.
- 23- Appleyard, D., M.Sue Gerson, M.S. and Lintell, M. (1981). Livable Street, University of California Press.
- 24- Atkinson, R., Blandy, s. (2005). Introduction: international perspectives on the new enclavism and the rise of gated communities. Housing Studies, 20(2), 177e186.
- 25- Batey, P. (2000), Urban Regeneration in Britain: Progress, Principles and Prospects, International Symposium on Regeneration of City Down Town.

- 26- Berman, M (1986); "Take it to the streets: Conflict and community in public space".
- 27- Bonanomi, L. (1990), *Le temps des rues*, Irec-Epel, Lausanne.
- 28- Brakarz, J., Greene, M., Rojas, E .2002. *Cities for all: Recent Experiences with Neighborhood Upgrading Programs*
- 29- Bright & et al, (2003), *state of the world*, Earthscan, London
- 30- Brown, A. (2006). *Contested Space. Street trading, public space, and livelihoods in developing cities*. Rugby: ITDG Publishing, Cardiff University.
- 31- Cities alliance. (2002). *Citywide Slum Upgrading* [http://www.citiesalliance.org/ca/sites/citiesalliance.org/files/Annual\\_Reports/upgrading\\_9.pdf](http://www.citiesalliance.org/ca/sites/citiesalliance.org/files/Annual_Reports/upgrading_9.pdf).
- 32- Durand-Lasserve, A. (1998). pp 233-273
- 33- Galdini, R. (2005). *Urban regeneration process the case of genove, an example of integrated urban development approach*. Genova: department of sociology and social science Press. 152P.
- 34- Garcia-Roman, M.D., Ortiz, A., Maria, P. (2004). *Urban planning, gender and the use of public space in a peripheral neighborhood of Barcelona*, *Cities*, Vol. 21, No. 3, p. 215–223.
- 35- Gehl, J. (2006). *Life between buildings: using public space*. 6. ed. Kōbenhavn: The Danish Architectural Press.
- 36- Gulyani, S., Debabrata, T., Darby, J. (۲۰۱۰). *Poverty, Living Conditions, and Infrastructure Access : A Comparison of Slums in Dakar, Johannesburg, and Nairobi*, Pp. ۲۲۱۹-۲۲۰۱
- 37- Hamdi, N., Goethert, R. (1997). *Action Planning for Cities - A guide to Community Practice*. England: John Wiley & Sons Ltd.
- 38- Hernandez- Bonilla, M. (2001). *Public Spaces in the Urban Popular Habitat of Mexico: The Case of Xalapa, Veracruz*. *Forum Journal* 5(1): 27-35.
- 39- Hernández-García, J. (2010). *Production and Consumption of Open Spaces in Popular Settlements in Bogotá*, Faculty of Humanities and Social Sciences, School of Architecture, Planning and Landscape, University of Newcastle upon Tyne.
- 40- Hernandez-Garcia, J. (2010). *El Parque de mi Barrio: Production and Consumption of Open Spaces in Popular Settlements in Bogotá*, University of Newcastle upon Tyne.

- 41- Hernandez-Garcia, J. (2012). Open Spaces in Informal Settlements in Bogota, Expressions of Attachment and Identity
- 42- Lang, T. (2005), Insights in the British Debate about Urban Decline and Urban Regeneration, Working Paper, Erkner, Leibniz-Institute for Regional Development and Structural Planning.
- 43- Lichfield, D. (2000). The Context of Urban Regeneration, in Urban Regeneration. Sage Publications Ltd.
- 44- Lieberg, M. (1995). Teenagers and Public Space. Communication Research. December. Vol 22, no.6.
- 45- Lopes, M.N., Camanho, A.S. (2012). Public Green Space Use and Consequences on Urban Vitality: An Assessment of European Cities, Springer Science+Business Media B.V., pp 1-17
- 46- Lynch, K. A. (1960). The image of the city. USA: Massachusetts Institute of Technology.
- 47- Menshawy, A. Shafik Aly, Sh. Salman, A.M. (2011). Sustainable Upgrading of Informal Settlements in The Developing World, Case Study: Ezzbet Abd El Meniem Riyadh, Alexandria, Egypt. International Conference on Green Buildings and Sustainable Cities, Volume 21, 2011, Pages 168-177
- 48- Mitchell, D. (2003). The Right to the City. Social Justice and the Fight for Public Space. New York: The Guilford Press.
- 49- Montgomery, J. (1998). Making a city: Urbanity, vitality and urban design. London: Journal of Urban Design, Vol. 3, No.1, 1998
- 50- ODPM (2003). Searching for Solid Foundations: Community Involvement and Urban Policy .London: HMSO.
- 51- Roberts, P., Sykes, H. (2000). Urban Regeneration, Handbook, London: Sage Publications.
- 52- Staeheli, L.A., Mitchell, D. (2008). The people's property? Power, politics, and the public. Oxon: Routledge.
- 53- Thompson, C. (2002). Urban Open Space in the 21st Century, Land Scape and Urban Planning, P 59-72.
- 54- Tuan, Y-F. (1974). Space and place: humanistic perspective. Progress in Geography 6: 211-252
- 55- UN-HABITAT. (2006). Enabling shelter strategies Review of experience from two decades of implementation



- 56- UN-HABITAT. (2011). Building Urban Safety through Slum upgrading. Nairobi: UNHABITAT.
- 57- UN-HABITAT. (2011). Building Urban Safety through Slum upgrading. Nairobi: UNHABITAT.
- 58- UN-HABITAT. (2012a). Korogocho Streetscapes, (2012); documenting the role and potentials of streets in citywide slum upgrading, Published by UN-HABITAT, Nairobi, Kenya.
- 59- UN-HABITAT. (2012b). Streets as tools for urban transformation in slums: A STREET-LED APPROACH TO CITYWIDE SLUM UPGRADING
- 60- UN-HABITAT. (2013). Streets as public spaces and drivers of urban prosperity, First published in Nairobi in 2013 by UN-Habitat.
- 61- Walzer, M. (1986). Pleasures and costs of urbanity. Dissent 33(4).pp470-475
- 62- WBCSD. (2007). (World Business Council for Sustainable Development), Mobility for Development: Facts and Trends, Geneva, Switzerland
- 63- WHO. (1999). PEOPLE LIVING IN INFORMAL SETTLEMENTS, Environmental health indicators: framework and methodologies



پروفیسر شگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی