

نگرشی به جایگاه پیاده‌مداری در فضای شهری با تمرکز بر حس - دل‌بستگی به مکان؛ نمونه‌ی موردی: خیابان قارن ساری

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۵/۱۴

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۶/۲۱

کد مقاله: ۲۰۹۲۴

مهسا حقانی^{۱*}، سحر مجیدی هتکه‌لویی^۲

چکیده

امروزه طرح‌های توسعه‌ی شهری در گسستی عمیق با سنت گذشته‌ی خود و با محوریت حرکت سواره در فضای شهری و کم‌رنگ شدن حضور عابران پیاده شکل گرفته‌اند. این امر موجب کاهش تعاملات اجتماعی، کیفیت، امنیت، سرزندگی و... در فضای شهری شده‌است. به نظر می‌رسد، خلق فرصت قدم‌زدن با احداث پیاده‌راه در شهرهای معاصر رویکردی مناسب در جهت ایجاد و ارتقای حس دل‌بستگی به فضای شهری باشد. از این رو در پژوهش حاضر، خیابان قارن ساری به‌عنوان یکی از خیابان‌های اصلی که مرکز تجاری این شهر نیز محسوب می‌گردد؛ به‌عنوان نمونه‌ی موردی پژوهش، با هدف ارزیابی اثر اجرای طرح پیاده‌راه، بر دل‌بستگی به فضای شهری اجرا گردید. پژوهش حاضر از نظر ماهیت، توصیفی-تحلیلی و از لحاظ روش، پیمایشی محسوب می‌شود. جامعه‌ی آماری تحقیق شامل مراجعان پیاده و سواره‌ی خیابان قارن ساری بودند که تعداد نمونه‌ی آماری با استفاده از فرمول کوکران ۳۰۰ نفر محاسبه گردید؛ همچنین ابزار گردآوری داده‌ها پرسشنامه‌ی محقق ساخته بوده‌است که با آلفای کرونباخ ۰.۸۶۲ تأیید گشت. در انتها جهت تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار SPSS و از روش آزمون T-استیودنت استفاده گردید. نتایج حاصل حاکی از آنست که فاکتورهای آشنایی و خوانایی در این خیابان در شرایط مطلوبی بوده و فاکتورهای قلمرویی و شخصی‌سازی در شرایط مطلوبی قرار ندارند که این امر موجب قرارگرفتن شاخص تعامل شناختی در بالاترین رتبه و شاخص تعامل رفتاری در پایین‌ترین رتبه شده‌است.

واژگان کلیدی: پیاده‌مداری، حس دل‌بستگی به مکان، فضای شهری، خیابان قارن، شهر ساری.

۱- عضو هیأت علمی، گروه مهندسی معماری، دانشکده مهندسی ساختمان و معماری، دانشگاه فنی و حرفه‌ای، تهران، ایران. (نویسنده مسئول) Mhs.haghani@yahoo.com

۲- عضو هیأت علمی، گروه مهندسی معماری، دانشکده مهندسی ساختمان و معماری، دانشگاه فنی و حرفه‌ای، تهران، ایران.

۱- مقدمه

سرشماری‌های عمومی نفوس و مسکن در چند سال اخیر، حاکی از آنست که شهرنشینی در سراسر جهان و ایران رو به گسترش است. بطوری که بیشتر مردم مناطق روستایی کشور با هدف دستیابی به رفاه و زندگی بهتر به شهرها مهاجرت نموده‌اند که این مسأله منجر به تبعات منفی متعددی از جمله، وابستگی بیش از حد نیاز به حرکت سواره و تحددی از حفظ و ساماندهی حرکت و فضاهای پیاده شده‌است؛ که این امر خود، یکی از عوامل عمده‌ی کاهش کیفیت محیط شهری و افول ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری محسوب می‌شود (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۸). با ادامه روند موجود و توجه فزاینده به نیازهای حرکت سواره و غفلت از سازماندهی و برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده به تدریج موجبات حذف پیاده از فضای شهری فراهم شد و فضاهای شهری به جای آن که مردم را به مکث و حضور و برقراری مراودات اجتماعی دعوت کنند، آن‌ها را به فرار تشویق می‌کند و تجربه دیدن و دیده‌شدن به عنوان یکی از مهم‌ترین نیازهای انسان به درستی رخ نمی‌دهد و این عدم حضور و ارتباط مردم با فضای شهری، خود زمینه‌ساز بروز کاهش امنیت و ایمنی، کاهش فعالیت‌های مراقبه، توسعه و حفظ محیط از طریق نزدیکی با آن و عدم بروز رفتارهای پاسخگو و متعهد در قبال مکان، عدم تلاش برای ارتقای کیفیت مکان و افول کیفیات فضای شهری و کاهش رغبت به تداوم حضور در بین شهروندان، فردگرایی، بی‌تفاوتی نسبت به شهر و اجتماع پیرامون و افزایش میزان جرائم و سایر بحران‌های اجتماعی، فرهنگی و هویتی می‌باشد.

برای واکنش و چاره‌جویی در برابر این وضعیت در طول چند دهه‌ی گذشته، گرایش‌ها و دیدگاه‌های جدیدی در عرصه برنامه‌ریزی جهان مطرح شده‌است که از آن به جنبش پیاده‌سازی یا پیاده‌گستری یاد می‌شود (همان). رویکرد پیاده‌مداری یا شهرسازی انسان‌گرا، رویکردی نو در طراحی و برنامه‌ریزی شهری در جهت پیاده‌مدار کردن و طراحی با مقیاس انسانی شهرها با هدف فراهم نمودن شرایط مناسب جهت ترغیب مردم به پیاده‌روی و کاهش حمل‌ونقل موتوری، در شهرهای مختلفی از جهان است. در این رویکرد به سبب قرارگرفتن عابر پیاده در کانون توجه، ضرورت برنامه‌ریزی در سطوح پایین و در مقیاس انسانی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است (Ewing et al, 2006; Pikora et al, 2003).

با این پیش‌زمینه، پژوهش حاضر با هدف «بررسی و شناخت چگونگی ارتباط میان پیاده‌مداری و حس‌دلبستگی به مکان در فضای شهری» به دنبال پاسخ به این سؤال است که «چه ارتباطی میان پیاده‌مداری و حس‌دلبستگی به مکان در شهر ساری وجود دارد؟». در این راستا، ابتدا مفاهیم پیاده‌مداری و حس‌دلبستگی به مکان در فضاهای شهری مورد بررسی و در ادامه چگونگی ارتباط میان دو عامل، پیاده‌مداری به‌عنوان متغیر مستقل و حس‌دلبستگی به مکان به‌عنوان متغیر وابسته، مورد تحلیل و ارزیابی قرار گرفته‌است.

۲- پیشینه‌ی پژوهش

از دهه‌ی ۱۹۶۰ جنبش پیاده‌مدارسازی و ایجاد محدودیت‌های ترافیکی، به‌طور گسترده توسط مقامات شهرداری‌ها در سراسر اروپا به‌عنوان ابزاری برای کاهش اثرات ترافیک موتوری در مناطق مرکزی با حجم بالایی از عابران پیاده، برای بهبود کیفیت محیط‌های شهری و تشویق به تغییر رویکرد به سمت سفرهای پایدارتر و همچنین بهره‌بردن از مشاغل خرده‌فروشی به کار گرفته‌شد (Melina & Sergold, 2017:1). در همین راستا جنبش پیاده‌مدار کردن که هدف آن بازیابی و توسعه‌ی فضاهای پیاده در سطح شهرها و به رسمیت شناختن و اولویت قائل شدن برای عابران پیاده به‌عنوان عناصر درجه‌ی اول شهری است، به یکی از محورهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری بدل گردیده‌است (اسعدی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۸).

در داخل و خارج از کشور مطالعات و پژوهش‌های بسیاری از چندین منظر پیاده‌مداری و اثرات آن را مورد بررسی قرار دادند، که در ذیل به برخی از پژوهش‌های صورت پذیرفته اشاره خواهد شد.

منتیرو و همکاران (۲۰۱۲) در مقاله‌ای با عنوان «پیشنهاد شاخص برای ارزیابی فضاهای شهری» به ارائه‌ی شاخص‌هایی برای ارزیابی فضاهای شهری در ارتباط با کاربران پیاده و دوچرخه‌پداهان و با ارزیابی و مرور شاخص‌های پژوهش‌های آکادمیک آن‌ها را در یک دسته‌بندی جدید و تحت عناوینی همچون تنوع و انتخاب، آسایش و راحتی، فرم و کالبد، تمایز و تشخیص، ملاحظات زیست‌محیطی و دسترسی قرار داده‌اند. در واقع، هدف این پژوهش ارائه‌ی شاخص‌هایی برای ارزیابی عناصر فضاهای شهری با توجه به عابر پیاده و دوچرخه‌سوار برای دسترسی به ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی است (Monterio and Campos, 2012).

نجم‌الدین (۲۰۱۸) در پژوهشی تحت عنوان «پیاده‌مداری و ارتباط آن با افزایش قابلیت پیاده‌روی در فضای شهری»، بیان می‌دارد که قابلیت پیاده‌روی به‌عنوان بخشی از طرح پیاده‌مداری منجر به افزایش کیفیت محیط شهری با افزایش امنیت و سازماندهی در نواحی شهری خواهد شد (اسعدی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۸).

یونس غلامی بامرغ و همکاران (۱۳۹۹)، در پژوهشی تحت عنوان «نقش پیاده‌مداری بر افزایش سرزندگی فضاهای شهری، مطالعه‌ی موردی: شهر گزبرخوار»، بیان می‌دارند که، اجرای طرح پیاده‌مداری موجب ایجاد محیطی زیبا، خاطره‌انگیز می‌گردد، همچنین میزان تعامل اجتماعی بین افراد و سرزندگی شهری را افزایش خواهد داد (بامرغ و همکاران، ۱۳۹۹).

مومینوویچ با تحلیل تصویر ذهنی مراجعان از فضاهای پیاده، پیاده‌مداری را در شهر کانبرا مورد ارزیابی قرار داده‌است. یافته‌های تحقیق وی بیانگر آنست که تقویت فضاهایی با مقیاس انسانی که در برگرفته وقایع هنری و فرهنگی شهر باشند، مورد استقبال مراجعان قرار گرفته و از دیدگاه اجتماعی توسعه شبکه پیاده‌راهی را در پی خواهند داشت (Muminovic, 2017: 734).

زهره کاغذلو و همکاران (۱۳۹۹)، در پژوهشی تحت عنوان «ارزیابی تأثیرات کیفیت منظر شهری در ارتقای پیاده‌مداری در فضاهای عمومی شهری (مورد مطالعه: شهر رامیان)» بیان می‌دارند که، بهبود و ارتقای کیفیت و کمیت تردد پیاده منوط به ارتقای کیفیت بصری- کالبدی (زیبایی‌شناختی و کارکردی نظیر وضعیت مبلمان شهری، وضعیت بناهای خاص فرهنگی مانند نمایشگاه‌ها، وضعیت فضاهای گردشگری) در فضای شهری است (کاغذلو و همکاران، ۱۳۹۹).

مک دونالد و همکارانش در پژوهشی با عنوان «منظر شهری، ابزاری برای ارزیابی کیفیت زندگی» با اتخاذ دیدگاهی زیست محیطی، به اولویت‌بندی معیارهای پیاده‌مداری در برخی از شهرهای آمریکا پرداخته‌اند. نتایج تحقیقات آن‌ها نشان می‌دهد، ایجاد ارتباط میان عناصر طبیعی هویت‌بخش و نواحی مستعد در توسعه شبکه‌های پیاده‌راهی مؤثر بوده‌است (Macdonald et al, 2017: 71).

کیم و جانگ با دیدگاهی اقتصادی به بررسی حوزه نفوذ شبکه‌های پیاده‌راهی منتخب در برخی از شهرهای کشور کره پرداخته‌اند. براساس یافته‌های آنان مراکز خرید، رستوران‌ها، استودیوها، نمایشگاه‌ها و مکان‌های مجهز به مبلمان شهری، مراجعان را به پیاده‌روی و کسب تجربه‌های جدیدتر تشویق می‌نمایند (Kim And Jung, 2017: 36).

پژوهش حاضر با فرض ایجاد حس دل‌بستگی به مکان به عنوان یکی از ره‌آورد‌های اجتماعی حاصل از پیاده‌مداری در محیط شهری، ضمن بررسی این عامل در شهر ساری، به بازاریابی آن در فضاهای شهری امروز، به منظور بازگرداندن آثار مثبت اجتماعی آن و از بین بردن آثار سوء ناشی از خلاء پیاده‌مداری در جوامع امروز می‌پردازد.

۳- چهارچوب نظری پژوهش

۳-۱- پیاده‌مداری^۱

فضاهای شهری به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عرصه‌های تجلی هویت، فرهنگ و تمدن بشر، بستری مناسب برای یافتن نگرشی جامع نسبت به کیفیت زندگی ساکنان هر جامعه، قلمداد می‌شود (وانگ، لی، یو، هی و ژن^۲، ۲۰۱۷). الگوی توسعه‌ی سواره‌محور در شهرسازی معاصر منجر به کاهش کیفی قرارگاه‌های رفتاری شده‌است (اندرسون، راگری، استیمرز و هاپرت، ۲۰۱۶ و ژنگ، سانگ، هی و شن^۳، ۲۰۱۸). این در حالیست که پیاده‌روی قدیمی‌ترین شکل جابجایی انسان در فضاست، بطوری‌که شهرها از دیرباز براساس حرکت پیاده بنا شده‌اند. ولی با رشد شهرنشینی، گسترش شهرها و پیدایش اتومبیل، جابجایی پیاده کاهش یافته‌اند.

جان بوچر^۴، بنیان‌گذار کنفرانس بین‌المللی پیاده‌روی در قرن بیست و یکم، حرکت پیاده را چنین توصیف می‌نماید: "راه رفتن اولین چیزی است که یک نوزاد می‌خواهد آن را انجام دهد و آخرین چیزی است که یک سالمند آن را ترک می‌نماید. علی‌رغم آن که اصطلاح پیاده‌مداری محبوبیت روبه‌فزاینده‌ای دارد ولی تاکنون بحث‌های زیادی بر سر تعریف آن وجود داشته‌است. اصطلاح «Walkability» که به پیاده‌مداری برگردان می‌شود، واژه‌ای جدید در فرهنگ شهرسازی است که هنوز در فرهنگ‌های لغت تعریف نشده‌است (علی‌الحسابی و همکاران، ۱۳۹۱). با توجه به فرهنگ لغت وبستر، نزدیک‌ترین واژه به این اصطلاح "Walkable" است که به معنای قابلیت یا تناسب یک مکان برای پیاده‌روی است. پیاده‌مداری به معنای سهولت امکان پیاده‌روی در یک محدوده است (نوریان و همکاران، ۱۳۸۲). نوسال^۵ (۲۰۰۹) قابلیت پیاده‌مداری را این‌گونه بیان می‌کند: «قابلیت پیاده‌مداری میزان مطلوبیت محیط مصنوع برای حضور مردم، زندگی، خرید، ملاقات، گذراندن اوقات و لذت بردن از آن در یک پهنه است» (Nosal, 2009).

در تعریفی دیگر از پیاده‌مداری می‌توان عنوان نمود که، پیاده‌راه‌سازی عبارت است از ایجاد خیابان‌ها یا فضاهایی که بخش عمده‌ی آن‌ها از ترافیک وسایل نقلیه آزاد است (Cowan, 2008: 285) و ایجاد خیابان‌ها یا فضاهای رها از آمد و شد سواره نیز

- 1 Walkability
- 2 Wang, Li, Yu, He & Zhen
- 3 Zheng, Song, He, & Shen
- 4 John Butchbr
- 5 Nosal

تعریفی از پیاده‌مدار کردن محورهاست (کاشانی‌جو، ۱۳۹۳: ۵۵). مفهوم قابلیت پیاده‌مداری چیزی فراتر از علاقه‌مندی به پیاده‌روی به عنوان توانایی راه رفتن در محیط را نشان می‌دهد که نه تنها یک نوع فعالیت و روش جابجایی است، بلکه همراه با تأثیرگذاری بر سلامت جسمی، روانی و معنوی مردم در اجتماع (O' Campo, 2003:10). و شامل عناصر روانشناسانه‌ای همچون مرادوات اجتماعی، سلامتی، خشنودی و حس‌تعلق به مکان است (سانگ و لی^۱، ۲۰۱۵). قابلیت پیاده‌مداری میزان مطلوبیت محیط مصنوع برای حضور مردم، زندگی، ملاقات، گذراندن اوقات و لذت بردن از آن در یک پهنه است. تنوع مردم و خصوصاً حضور کودکان، سالمندان و مردم با ناتوانی‌های خاص نشانگر کیفیت، موفقیت و سالم و بی‌خطر بودن یک فضای پیاده‌مدار است (Nosal, 2009). پیاده‌مداری محیط کالبدی را توصیف می‌کند که پیاده‌روی در آن اتفاق می‌افتد و در مطالعات مربوط به پیاده‌مداری به‌عنوان بخشی از محیط مصنوع در نظر گرفته می‌شود که شامل خیابان، چشم‌اندازها و ساختمان‌های موجود در یک محله باشد. سنجش پیاده‌مداری روشی برای ارزیابی محیط مصنوع برای تعیین این نکته می‌باشد که فضا تا حد در تطبیق با فرد پیاده می‌باشد (Gonzalo, 2016).

امروزه افزایش قابلیت پیاده‌مداری علاوه بر تأثیرات اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و زیست‌محیطی (Joshi, 2017:139)، با توجه به نقشی که در سلامت جسمانی (Mitchell et Al, 2018:110)، درک محیط (Moieni, 2006:13) و ارتقای ایمنی و امنیت (Pakzad, 1997: 282) شهروندان دارد، به موضوعی کلیدی در مباحث شهرسازی تبدیل شده‌است. حضور متناسب مراجعان و بروز فعالیت‌های پیاده‌مدار به‌عنوان جلوه‌ای از نظارت اجتماعی به ویژه در محل‌های خلوت و فاقد نظارت اجتماعی می‌تواند تأثیری مثبت در ارتقای حس امنیت داشته (Alizadeh & Anbari, 2017:152)، ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت‌های محیطی (Mirzai & Mohammadzaki, 2017: 129) را ممکن سازد.

۳-۲- پیاده‌مداری با تمرکز بر حس دل‌بستگی به مکان؛ شاخص‌ها و سنج‌ها

تعلق به مکان پیوندی میان فرد یا گروه با مکان است که از نظر سطوح فضایی، درجه‌ی خاص بودن، و ویژگی‌های فیزیکی و اجتماعی مکان، می‌توانند با یکدیگر متفاوت باشند و از طریق عواطف، ادراکات و فرایندهای روانی رفتاری تجلی می‌یابد. یک دیدگاه این است که تعلق مکانی به مکان‌های خاص ناشی از مزیت بقا و زنده ماندن است. با استفاده از این چهارچوب، ما می‌توانیم این دیدگاه را تأکید کننده بر جنبه‌های فیزیکی مکان طبقه‌بندی کرده و بر بیان ادراکی و نمود آن تمرکز کنیم. رفتارهای دل‌بستگی از طریق حفظ نزدیکی با مکان که برآورنده نیاز غذا، آب، سرپناه و دیگر منابع می‌باشد (Shumaker & Taylor, 1983)، نمود می‌یابد. بطور مشابه به دنبال امنیت بودن نیز می‌تواند بیانی از حس تعلق باشد؛ در حقیقت چندین محقق از امنیت و ایمنی به عنوان عملکردهای تعلق به مکان اشاره کرده‌اند. دیدگاه امنیت در تعلق به مکان به عنوان یکی از تأثیرات مثبت در جهت کاهش رفتارهای مخاطره‌آمیز و حفظ نزدیکی با مکان شرح داده شده‌است. فرویید (۲۰۰۰) استدلال می‌کند که افراد نزدیکی خود را با مکان‌های مورد اهمیت‌شان حفظ می‌کنند چرا که این امر امنیت را برای آن‌ها به همراه دارد که به نوبه خود باعث افزایش اعتماد بنفس شده و به آنان اجازه می‌دهد در مکان سیاحت و گردش کنند. حضور متناسب مراجعان و بروز فعالیت‌های پیاده‌مدار به‌عنوان جلوه‌ای از نظارت اجتماعی به‌ویژه در محل‌های خلوت و فاقد نظارت اجتماعی می‌تواند تأثیری مثبت در ارتقای حس امنیت داشته (Alizadeh and Anbari, 2017:152)، ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت‌های محیطی (Mirzai and Mohammadadzaki, 2017:129) را ممکن سازد.

ایمنی به تنهایی بیانگر تعلق به مکان نمی‌باشد. افراد همچنین هنگامی که مکان در جهت پیشبرد اهداف، از آن‌ها حمایت می‌کند، به آن دل‌بسته می‌شوند. این دیدگاه عنوان می‌کند که محتوای عاطفی مثبت دل‌بستگی ناشی از دستیابی به اهداف، و یا انتظار دستیابی به هدف بر اساس تجارب گذشته موجب استفاده مکرر از مکان می‌شود و این که دل‌بستگی بیشتر اجتماعی یا فیزیکی است بیشتر به نوع هدف بستگی دارد (Kyle, Mowen, & Tarrant, 2004; Proshansky et al., 1983). این امر می‌تواند منجر به وابستگی به مکان شود، نوعی از تعلق که افراد بخاطر فعالیت‌هایی خاص که مکان آن را ایجاد یا تسهیل می‌کنند، ارزش‌گذاری می‌کنند (Jorgensen & Stedman, 2001; Moore & Graefe, 1994). شوماخر و استوکول^۲ (۱۹۸۱) یافتند که تعلق هنگامی شکل می‌گیرد که مکان منابع و ملزومات دستیابی به اهداف را تأمین می‌کند و استفاده از این منابع بصورت مداوم امکان‌پذیر باشد. سایرین استدلال می‌کنند که اصلی‌ترین عملکرد تعلق به مکان، مستقیماً با حمایت و پشتیبانی از اهداف فرد بوسیله‌ی تسهیل فرآیند خودارزیابی که برای دستیابی به اهداف مورد نیاز است، می‌باشد (Korpela, 1989). خودارزیابی فرآیندی است که رفتارهای جاری را با استانداردها و اهداف بزرگ مقایسه کرده و آن‌ها را در جهت رسیدن به هدف ارزیابی می‌کند (Carver & Scheier, 2001). احساسات بازخوردی از سطح موفقیت هستند و خودارزیابی، رفتارها را در جهت رسیدن به هدف

1 Sung & Lee

2 Stokols and Shumaker

متمركز ننگه می‌دارد که موجب خودعملکردی، حل مشکلات و رهایی از استرس می‌شود. مکان مورد علاقه‌ی یک پناهگاه امن است که افراد در آن می‌توانند برای اجرای اهداف خود برنامه‌ریزی کرده و پیشرفت خود را ارزیابی کنند. این یافته‌ها منعکس کننده مطالعاتی است که نشان می‌دهند تعلق بین فردی است که از فرایندهای خودارزیابی حمایت می‌کند (Izard & Kobak, 1991).

تداوم شخصیتی زائیده‌ی پیوند فردی و شناختی مکان است که از طریق آن فرد با مکان هویت^۱ خود را تعریف می‌کند. از این رو افراد اغلب به مکان‌هایی وابستگی می‌یابند که با معیارها و ارزش‌های فردی آنها تناسب داشته و نماینده‌ی «خود» آنها باشد، پیوند با مکان می‌تواند تأمین کننده‌ی تداوم شخصیت در طول زمان نیز باشد (Twigger, 1996)، همچنین از دل‌بستگی فردی به مکان بر می‌آید که به واسطه‌ی خاطرات و ارتباط با گذشته‌ی حاوی معنای نمادین برای فرد است، در این صورت مکان به عنوان نماد کالبدی و وقایع مهم زندگی عمل می‌کند و حاوی جوهره‌ی آن اتفاقات یا حفظ کننده و یادآور آنهاست. مکان تداوم شخصیت در طول زمان را از طریق یادآوری وقایعی که در رخ داده در گذشته و یا ایجاد امکان قیاس «خود». گذشته و حال فرد ایجاد می‌کند، که تداوم شخصیتی ارجاعی به مکان^۲ نامیده می‌شود. به این ترتیب یک قرارگاه کالبدی نماینده بخشی از گذشته‌ی شخصی افراد است. تداوم شخصیتی می‌تواند در سطوح فرهنگی یا مذهبی نیز ایجاد شود. مکان‌هایی که قرارگاه وقایع مهم فرهنگی هستند دارای معنای فرهنگی مشترک است، نام مکان و یا داستان‌ها و افسانه‌های پیوندخورده با مکان می‌تواند انتقال دهنده‌ی معنای مشترک اجتماعی مکان باشد (Low, 1990).

دل‌بستگی به مکان‌هایی با ویژگی‌هایی فیزیکی و اجتماعی متمایز، علاوه بر تقویت هویت فردی، عزت نفس را نیز بارور می‌سازد (Twigger-Ross & Uzzell, 1996). انعکاس دل‌بستگی به مکان را می‌توان در تمایل برای ارزیابی مطلوب از مکان، تلاش برای ارتقای کیفیت مکان و رغبت به ترک آن دید (Bonaiuto et al., 2003). ایجاد دل‌بستگی به مکان باعث هماهنگی فرد و محیط، بهره‌مندی بهتر از محیط، رضایت استفاده‌کنندگان و در نهایت حس تعلق آن‌ها به محیط و تداوم حضور در آن می‌شود (فلاحی، ۱۳۸۵). دل‌بستگی علاوه بر ایجاد حس تعلق و معنا بخشیدن به زندگی فرد (Tuan, 1977)، سبب بروز رفتارهای پاسخگو و متعهد در قبال مکان گردیده و می‌تواند رفتارهای محیطی را نیز ارتقا بخشد (Vaske & Korbin, 2001:16). در کنار ایجاد احساس امنیت در مکان، مراقبه، توسعه، و حفظ محیط با افزایش دل‌بستگی به مکان افزایش می‌یابد (Manor, 1996).

پژوهش براون و پرکینز نیز به بررسی تأثیر دل‌بستگی بر بهبود کیفیت محیط شهری و کاهش جرم می‌پردازد (Brown & Perkins, 2003). نتیجه تحقیق نشان می‌دهد که دل‌بستگی به مکان می‌تواند رفتارهای پیشگیری کننده از جرم را، از طریق توسعه‌ی رفتارهای متمدانه و تقویت پیوندهای اجتماعی افزایش دهد، چرا که ساکنین با احساس دل‌بستگی بیشتر از محدوده خانه‌ی خود بهتر مراقبت می‌کنند (Felson, 1987) مطالعات اسکنل و گیفورد (Scannell & Gifford, 2010) در رابطه با دو گونه از دل‌بستگی (دل‌بستگی به محیط طبیعی و دل‌بستگی به محیط شهری) به مطالعه نقش دل‌بستگی در تقویت رفتارهای حمایتی از محیط می‌پردازد. دل‌بستگی به مکان‌های شهری نمونه‌ای از دل‌بستگی نمادین گروهی است که در مقیاس شهر به وقوع می‌پیوندد.

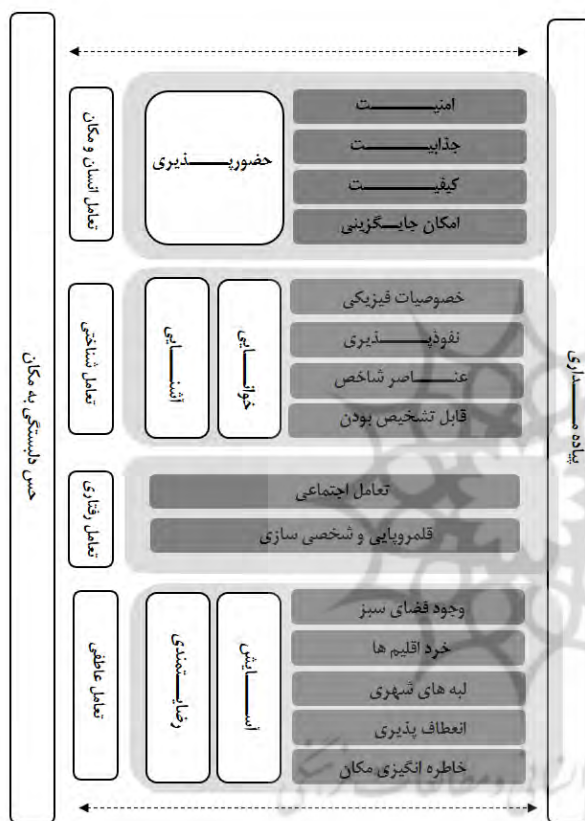
افراد که دل‌بستگی بیشتری به مکان دارند و همچنین افرادی که هم‌ذات‌پنداری (این‌همانی) قوی با محیط طبیعی برقرار می‌کنند، بیشتر در فعالیت‌های حمایتی از محیط شرکت می‌کنند و این احساس دل‌بستگی و پیوند با مکان به تلاش برای حفاظت از مکان منجر می‌شود (Vaske & Korbin, 2003). محققین بالاترین حد دل‌بستگی به مکان را منجر به رفتارهای پاسخگو در قبال مکان می‌دانند و آن را معیاری برای سنجش میزان دل‌بستگی و اصلی‌ترین نتیجه فرایند دل‌بستگی برمی‌شمرند (سلیمی، ۱۳۹۱). به عبارت دیگر مکان، به هر میزان که بتواند پاسخ‌گوی نیازها و انتظارات عاطفی و عملکردی انسان باشد، دل‌بستگی به مکان افزایش می‌یابد. در این راستا، گاه دل‌بستگی به مکان همان‌گونه که در ابعاد و صور گوناگون آن اشاره گردید؛ درحد برآورده ساختن نیازهای فردی و یا به عبارتی وابستگی به عملکرد می‌باشد و گاه فراتر رفته و به معناداری و این‌همانی با مکان می‌انجامد تا جایی که منجر به رفتارهای پاسخگو و متعدد در قبال مکان می‌گردد. در واقع جلوه‌های متفاوت دل‌بستگی به مکان هستند که در کنار یکدیگر چهره آن را ترسیم می‌نمایند.

سرزندگی در فضای شهری در ارتباط مستقیم با ظرفیت آن فضا برای برقراری فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی است (یو، دانگ و شینگجیان، ۲۰۱۸). حضور دائمی مردم در خیابان‌ها و پیاده‌روها امکان برقراری تعاملات اجتماعی را در بین آن‌ها افزایش می‌دهد که خود می‌تواند منجر به افزایش روابط شخصی‌تری در بین ساکنین آن محله گردد (لانک و مورا، ۲۰۱۸). یکی از مواردی که به بازسازی بافت‌های تاریخی کمک می‌کند، توجه به عابر پیاده و انسان‌مدار کردن محیط می‌باشد تا از سلطه‌ی خودرو

- 1 Identify
- 2 Place-Reference Continuity
- 3 Lunecke & Mora

به محیط زندگی انسان کاسته شود. از طریق پیاده‌مدارسازی، می‌توان مناطق شهری رقابت‌پذیر اقتصادی و قابل سکونت ایجاد کرد، در حالی که امنیت و جذابیت مراکز شهری به‌طور قابل توجهی توسط دسترسی‌های ایجاد شده افزایش می‌یابند (Ozdemir & Selcuk, 2017:10).

ادعای رایج بین شهرسازان این است که یک محیط عابر پیاده باکیفیت بالا می‌تواند باعث ایجاد حس اجتماعی و افزایش فرصت برای تعامل در بین شهروندان شود. محیط پیاده‌راه، باعث تشویق مردم به سفرهای غیرموتوری جهت کاهش تولید گازهای گلخانه‌ای توسط خودروها و همچنین برای بهبود بهداشت عمومی از طریق افزایش فعالیت‌بدنی در قالب راه رفتن می‌گردد (Parks, 2006:253). به‌دنبال تبدیل خیابان به پیاده‌راه، آسایش و آرامش برای عابران پیاده فراهم می‌شود و با افزایش تعاملات اجتماعی ارتقاء کیفیت محیطی و تقویت فعالیت‌های تجاری، در نهایت سرزندگی به بافت مرکزی شهر باز می‌گردد. پیاده‌راه‌ها، ضمن ایجاد محیطی مناسب برای تعامل اجتماعی شهروندان، از کم‌هزینه‌ترین و در دسترس‌ترین فضاهای تفریحی و گذران اوقات فراغت بوده و با احیای آن‌ها می‌توان آسایش و آرامش را برای مردم به ارمغان آورد (جوری و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۵۴).



شکل ۱- مدل ساختاری پژوهش (مأخذ: نگارندگان)

تنوع حضور مردم خصوصاً حضور کودکان و سالمندان در فضای شهری، نشانگر کیفیت، موفقیت و سالم و بی‌خطر بودن یک فضای پیاده-مدار است (Nosal, 2009:7). سرزندگی در فضای شهری در ارتباط مستقیم با ظرفیت آن فضا برای برقراری فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی است (یو، دانگ و شینگجیان، ۲۰۱۸). حضور دائمی مردم در خیابان‌ها و پیاده‌روها امکان برقراری تعاملات اجتماعی را در بین آن‌ها افزایش می‌دهد که به نوبه‌ی خود می‌تواند منجر به افزایش روابط شخصی‌تری در بین ساکنین آن محله گردد (لانگ و مورا، ۲۰۱۸). ماهیت فعالیت پیاده‌روی چیزی فراتر از امر حمل‌ونقل است؛ بلکه شامل عناصر روانشناسانه‌ای همچون مرادوات اجتماعی، سلامتی، خشنودی و حس تعلق به مکان است (Siu & Wong, 2015). افزایش قابلیت پیاده‌مداری علاوه بر تأثیرات اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و زیست‌محیطی (Joshi, 2017:139)، نقشی که در سلامت جسمانی (Mitchell Et Al, 2018: 110)، درک محیط (Moieni, 1996:13) و ارتقای ایمنی و امنیت (Pakzad, 1997: 282) شهروندان دارد.

۴- روش پژوهش

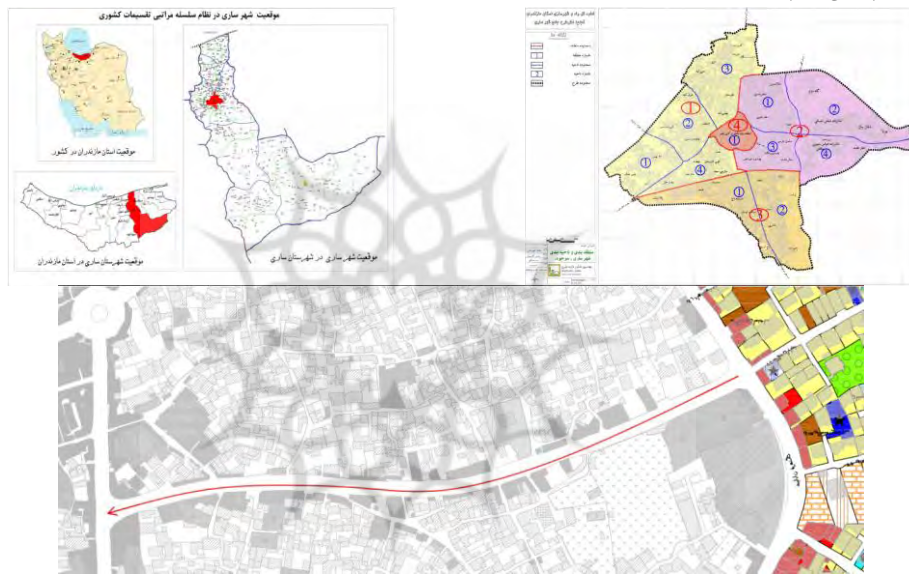
پژوهش حاضر، با توجه به هدف آن، کاربردی و از نظر روش گردآوری اطلاعات، روش ترکیبی^۱ (کمی- کیفی) بوده؛ که در بخش کیفی، با استناد به منابع کتابخانه‌ای با شفاف‌سازی و تحلیل محتوا به بررسی متون مرتبط با پیاده‌مداری و دل‌بستگی‌به‌مکان پرداخته شد و سپس در بخش کمی، برای سنجش سطح شاخص‌های دل‌بستگی به مکان، بر اساس تعاریف مفهومی و عملیاتی ارائه شده، از روش پیمایش و ابزار پرسشنامه‌ی محقق‌ساخته استفاده شد. پرسشنامه‌ی پژوهش، مبتنی بر اعتبار محتوای دو بار توسط اساتید و متخصصان مورد بازبینی قرارگرفت و برای تعیین «پایایی پرسشنامه» از «روش همسانی درونی- روش ضریب آلفای کرونباخ» استفاده شده‌است. ابتدا تعداد ۴۰ پرسشنامه به عنوان پایلوت در محدوده مورد بررسی تکمیل گردید و پس از برداشت پرسشنامه‌های اولیه و بررسی مسائلی چون وضعیت روشن بودن، صریح بودن، رساندن مفهوم مدنظر سوالات، تعداد سوالات و شیوه‌ی نگارش سوالات از دید پاسخگویان و همچنین با توجه به شاخص‌های آماری، پرسش‌نامه‌ها استانداردسازی شده و بین افراد حاضر در محدوده مورد مطالعه توزیع گردید. میزان آلفای کرونباخ پایلوت برابر با ۰.۸۶۲ بود که می‌توان نتیجه‌گرفت آزمون

1 Mix Metod

از پایداری مناسبی نیز برخوردار بوده است. «جامعه آماری» این پژوهش، تمام مراجعان پیاده و سواره‌ی خیابان قارن ساری می‌باشند که به دلیل غیرقابل دسترس بودن آمار دقیق، برای تعیین حجم نمونه از فرمول کوکران با جامعه‌ی آماری نامعین استفاده گردید و تعداد نمونه‌ی ۳۰۰ نفر شامل ۱۵۰ نفر از افراد پیاده و ۱۵۰ نفر از افراد سواره «به روش تصادفی ساده» انتخاب گشت، که پس از تکمیل پرسشنامه‌ها، داده‌ها وارد نرم‌افزار SPSS شد و برای تحلیل و تدوین روابط از روش آزمون T- استیودنت (مقایسه‌ی میانگین‌ها) استفاده گردید.

۵- محدوده‌ی مورد مطالعه

شهر «ساری» مرکز استان مازندران است. که در دوران جدید به یکی از شهرهای فعال و پویا بدل شده است که به سرعت تغییر ماهیت داده و از یک قلعه‌ی- شهر فئودالی به یک شهر اداری- خدماتی جدید بدل گردیده است. تحول تقسیمات اداری استان مازندران، بیانگر اهمیت روزافزون موقعیت ساری در منطقه می‌باشد (طرح جامع ساری، ۱۳۹۴: ۱۲). از لحاظ موقعیت جغرافیایی این شهر در طول شرقی ۳۵ درجه و ۳ دقیقه و عرض شمالی ۳۶ درجه و ۳۴ دقیقه واقع شده است و ارتفاع متوسط آن از سطح دریای آزاد حدود ۴۰ متر است. ساری به‌عنوان مرکز استان مازندران از سابقه‌ی تاریخی قابل توجهی برخوردار بوده و در تمامی دوره‌های تاریخی به‌جز در معدود دوره‌هایی که آمل و بعضاً بابل مرکز ناحیه بوده‌اند، غالباً مرکزیت اداری- سیاسی ناحیه و منطقه را بر عهده داشته است (همان، ۲۵).



شکل ۲- موقعیت شهر ساری - خیابان قارن (مأخذ: همان)

۶- یافته‌ها

ویژگی‌های توصیفی جامعه‌ی آماری در مطالعه‌ی حاضر به شرح ذیل است:

فراوانی افراد برحسب جنسیت، با توجه به مطالعات آماری به این صورت است که از بین ۳۰۰ نفر نمونه گرفته شده، ۵۳/۳۰ درصد آقایان و ۴۶/۷۰ درصد بانوان بوده‌اند.

فراوانی افراد برحسب تحصیلات، با توجه به مطالعات آماری بدین شرح است که از بین ۳۰۰ نفر نمونه گرفته شده، ۹۷ نفر زیردیپلم و ۱۰۸ نفر کارشناسی، ۷۵ نفر کارشناسی‌ارشد و ۲۰ نفر دکتری بوده‌اند.

فراوانی افراد برحسب وضعیت تأهل حاکی از آن است که ۴۲/۵۰ درصد متأهل و ۵۷/۰۵ درصد مجرد بوده‌اند.

فراوانی افراد براساس مدت آشنایی آن‌ها با این خیابان، حاکی از آن است که از ۳۰۰ نفر نمونه گرفته شده در این پژوهش، ۴۹،۹۵ درصد افراد بیشتر از ۲۰ سال، ۳۱،۳۰ درصد افراد بین ۱۰ تا ۲۰ سال و ۱۸،۷۵ درصد افراد کم‌تر از ۱۰ سال با این خیابان آشنایی دارند.

فراوانی افراد براساس مدت زمانی که طول می‌کشد آنها به این خیابان مراجعه کنند، نشان می‌دهد که، از ۳۰۰ نفر نمونه گرفته شده در این پژوهش، ۳۱،۳ درصد افراد هر روز و ۳۸،۷ درصد افراد تقریباً هفته‌ای یکبار و ۳۰ درصد نیز با توجه به نیاز بدون زمان مشخص در این خیابان حضور پیدا می‌کنند (در این مورد باید عامل مداخله‌گر کرونا را نیز در نظر گرفت).

فراوانی افراد براساس ترجیح دادن نحوه‌ی حضور در خیابان حاکی از آنست که، از ۳۰۰ نفر نمونه گرفته شده در این پژوهش بطور مثال، ۵۱،۳۰ درصد ترجیح می‌دهند پیاده و ۱۳،۴۰ درصد ترجیح می‌دهند با ماشین شخصی و ۲۵،۳۰ درصد نیز ترجیح می‌دهند با وسایل نقلیه عمومی در این خیابان تردد کنند.

۱-۶- ارزیابی میزان امنیت در گروه سواره و پیاده

با انجام آزمون t تست برای دو گروه پیاده و سواره جهت بررسی میزان امنیت که نتایج آن در سطر آخر جدول آمده، مقدار آماره آزمون $t=1,775$ ، درجه آزادی $df=198$ و مقدار احتمال برابر $p=0,078$ بدست آمده است. لذا چون مقدار $p > 0,05$ می‌باشد، می‌توان گفت در این پژوهش، فرض یکسان بودن میزان امنیت در دو گروه پیاده و سواره پذیرفته شده و در سطح آلفای ۰،۰۵ بین آنها تفاوت معنا داری وجود ندارد.

جدول ۱- آزمون تست شاخص امنیت

نحوه‌ی حضور	سواره	پیاده
میانگین	۳,۰۸۶۲	۳,۲۷۴۲
انحراف از معیار	۰,۷۵۳۳۲	۰,۷۳۳۹۵
انحراف از میانگین	۰,۰۷۵۳۳	۰,۰۷۴۴۲
فرض برابری واریانس‌ها	$P=0,818$	$F=0,053$
$df=198$	$p=0,078$	$t=1,775$

۲-۶- ارزیابی مؤلفه‌ی رغبت به تداوم حضور در مکان در دو گروه سواره و پیاده

با انجام آزمون t تست برای دو گروه پیاده و سواره جهت بررسی میزان رغبت به تداوم حضور که نتایج آن در سطر آخر جدول آمده، مقدار آماره آزمون $t=3,719$ ، درجه آزادی $df=198$ و مقدار احتمال برابر $p=0,041$ بدست آمده است. لذا چون مقدار $p < 0,05$ می‌باشد، می‌توان گفت در این پژوهش، فرض یکسان بودن میزان رضایت در دو گروه پیاده و سواره رد شده و در سطح آلفای ۰،۰۵ بین آنها تفاوت معنا داری وجود دارد. با توجه به مقادیر متوسط میزان رضایت در افراد پیاده و سواره، چون مقدار متوسط رغبت به تداوم حضور در مکان، در افراد سواره (۲,۶۴۲۱) کمتر از این مقدار در افراد پیاده (۲,۸۳۱۳) در این پژوهش می‌باشد می‌توان گفت میزان رغبت به تداوم حضور در افراد پیاده بیشتر از افراد سواره می‌باشد.

جدول ۲- آزمون تست شاخص رغبت به تداوم حضور در مکان

نحوه حضور	سواره	پیاده
میانگین	۲,۶۴۲۱	۲,۸۳۱۳
انحراف از معیار	۰,۶۴۵۸۱	۰,۶۸۵۶۹
انحراف از میانگین	۰,۰۶۴۵۸	۰,۰۶۸۵۷
فرض برابری واریانس‌ها	$P=0,448$	$F=0,578$
$df=198$	$p=0,041$	$t=3,719$

۳-۶- ارزیابی تداوم شخصیتی و عزت نفس در دو گروه سواره و پیاده

با انجام آزمون t تست برای دو گروه پیاده و سواره جهت بررسی میزان تداوم شخصیتی و عزت نفس که نتایج آن در سطر آخر جدول آمده، مقدار آماره آزمون، $t=5,875$ ، درجه آزادی $df=198$ و مقدار احتمال برابر $p=0,023$ بدست آمده است. لذا چون مقدار $p < 0,05$ می‌باشد، می‌توان گفت در این پژوهش، فرض یکسان بودن میزان احساس تداوم شخصیتی و عزت نفس در دو گروه پیاده و سواره رد شده و در سطح آلفای ۰،۰۵ بین آنها تفاوت معنا داری وجود دارد. با توجه به مقادیر متوسط میزان تداوم شخصیتی و عزت نفس در افراد پیاده و سواره، چون مقدار متوسط تداوم شخصیتی و عزت نفس در افراد پیاده (۳,۲۸۰۷) بیشتر از این مقدار در افراد سواره (۲,۷۵۷۳) در این پژوهش می‌باشد می‌توان گفت میزان احساس تداوم شخصیتی و عزت نفس در افراد پیاده بیشتر از افراد سواره می‌باشد.

جدول ۳- آزمون تست شاخص تداوم شخصیتی و عزت نفس

نحوه حضور	پیاده	سواره
میانگین	۳,۲۸۰۷	۲,۷۵۷۳
انحراف از معیار	۰,۸۶۲۶۵	۰,۷۲۶۷۳
انحراف از میانگین	۰,۰۸۶۲۶	۰,۰۷۲۶۷
فرض برابری واریانس ها	$P=۰,۱۶۳$	$F=۱,۹۶۱$
$df=۱۹۸$	$p=۰,۰۲۳$	$t=۵,۸۷۵$

۴-۶- ارزیابی هم‌ذات‌پنداری و بروز رفتارهای پیشگیری کننده از جرم در دو گروه پیاده و سواره

با انجام آزمون t تست برای دو گروه پیاده و سواره جهت بررسی میزان هم‌ذات‌پنداری و بروز رفتارهای پیشگیری کننده از جرم که نتایج آن در سطر آخر جدول آمده، مقدار آماره آزمون $t=۴,۲۴۱$ ، درجه آزادی $df=۱۹۸$ و مقدار احتمال برابر $p=۰,۰۳۵$ بدست آمده است. لذا چون مقدار $p < ۰,۰۵$ می‌باشد، می‌توان گفت در این پژوهش، فرض یکسان بودن میزان هم‌ذات‌پنداری در دو گروه پیاده و سواره رد شده و در سطح آلفای $۰,۰۵$ بین آنها تفاوت معنا داری وجود دارد. با توجه به مقادیر متوسط میزان هم‌ذات‌پنداری و بروز رفتارهای پیشگیری کننده از جرم در افراد پیاده و سواره، چون این مقدار در افراد پیاده ($۳,۱۸۰۰$) بیشتر از این مقدار در افراد سواره ($۲,۹۱۴۵$) در این پژوهش می‌باشد می‌توان گفت میزان هم‌ذات‌پنداری در افراد پیاده بیشتر از افراد سواره می‌باشد.

جدول ۴- آزمون تست شاخص هم‌ذات‌پنداری و بروز رفتارهای پیشگیری کننده از جرم

نحوه حضور	سواره	پیاده
میانگین	۲,۹۱۴۵	۳,۱۸۰۰
انحراف از معیار	۰,۶۵۸۱۳	۰,۷۳۵۱۸
انحراف از میانگین	۰,۰۶۵۸۱	۰,۰۷۳۵۲
فرض برابری واریانس ها	$P=۰,۷۳۷$	$F=۰,۱۱۳$
$df=۱۹۸$	$p=۰,۰۳۵$	$t=۴,۲۴۱$

جدول ۵- میزان متوسط سنجه‌های حس دل‌بستگی به مکان

شاخص	افراد سواره	افراد پیاده
امنیت	۳,۰۸۶۲	۳,۲۷۴۲
رغبت به تداوم حضور در مکان	۲,۶۴۲۱	۲,۸۳۱۳
تداوم شخصیتی و عزت نفس	۲,۷۵۷۳	۳,۲۸۰۷
همذات‌پنداری و بروز رفتارهای پیشگیری کننده از جرم	۲,۹۱۴۵	۳,۱۸۰۰

۵-۶- ارزیابی میزان دل‌بستگی به مکان در دو گروه پیاده و سواره

با انجام آزمون t تست برای دو گروه پیاده و سواره جهت بررسی میزان حس دل‌بستگی به مکان، که نتایج آن در سطر آخر جدول آمده، مقدار آماره آزمون $t=۳,۹۱۸$ ، درجه آزادی $df=۱۹۸$ و مقدار احتمال برابر $p=۰,۰۳۹$ بدست آمده است. لذا چون مقدار $p < ۰,۰۵$ می‌باشد، می‌توان گفت در این پژوهش، فرض یکسان بودن میزان حس دل‌بستگی به مکان در دو گروه پیاده و سواره رد شده و در سطح آلفای $۰,۰۵$ بین آنها تفاوت معنا داری وجود دارد. با توجه به مقادیر متوسط میزان دل‌بستگی به مکان در افراد پیاده و سواره، چون مقدار متوسط دل‌بستگی به مکان افراد پیاده ($۳,۰۲۰۱$) بیشتر از این مقدار در افراد سواره ($۲,۷۱۶۲$) می‌باشد، می‌توان گفت میزان تعلق و دل‌بستگی در افراد پیاده بیشتر از افراد سواره می‌باشد و بدین ترتیب فرضیه‌ی اصلی مطرح شده تأیید می‌گردد.

جدول ۶- آزمون تست فرضیه اصلی، ارتباط پیاده‌مداری و حس دل‌بستگی به مکان

نحوه حضور	سواره	پیاده
میانگین	۲,۷۱۶۲	۳,۰۲۰۱
انحراف از معیار	۰,۵۳۲۸۶	۰,۵۵۲۹۹
انحراف از میانگین	۰,۰۵۳۲۹	۰,۰۵۵۳۰
فرض برابری واریانس‌ها	$P=۰,۳۰۲$	$F=۱,۰۷۲$
$df=۱۹۸$	$p=۰,۰۳۹$	$t=۳,۹۱۸$

۶-۶- مقایسه‌ی متوسط میزان انواع تعاملات در محدوده مورد نظر

الف) ارزیابی میزان تعامل شناختی در دو گروه پیاده و سواره: با توجه به جدول ۷ که متوسط شاخص تعامل شناختی بین دو گروه پیاده و سواره را نشان می‌دهد، متوسط تعامل شناختی در افراد پیاده ۳,۲۸۰۷ و این مقدار در افراد سواره ۳,۰۴۷۳ بدست آمده که با توجه به ارقام فوق می‌توان گفت میزان تعامل شناختی در افراد پیاده بیشتر از افراد سواره می‌باشد.

جدول ۷- متوسط تعامل شناختی بین دو گروه سواره و پیاده

گروه	پیاده	سواره
میانگین	۳,۲۸۰۷	۳,۰۴۷۳
تعداد	۱۵۰	۱۵۰

ب) ارزیابی میزان تعامل عاطفی در دو گروه پیاده و سواره: با توجه به جدول ۸ که متوسط شاخص تعامل عاطفی بین دو گروه پیاده و سواره را نشان می‌دهد، متوسط تعامل شناختی در افراد پیاده ۲,۸۳۱۳ و این مقدار در افراد سواره ۲,۵۷۷۸ بدست آمده که با توجه به ارقام فوق می‌توان گفت میزان تعامل عاطفی در افراد پیاده بیشتر از افراد سواره می‌باشد.

جدول ۸- تعامل عاطفی بین دو گروه سواره و پیاده

گروه	پیاده	سواره
میانگین	۲,۸۳۱۳	۲,۵۷۷۸
تعداد	۱۵۰	۱۵۰

ج) ارزیابی میزان تعامل رفتاری در دو گروه پیاده و سواره: با توجه به جدول ۹ که متوسط شاخص تعامل رفتاری بین دو گروه پیاده و سواره را نشان می‌دهد، متوسط تعامل رفتاری در افراد پیاده ۲,۳۰۸۱ و این مقدار در افراد سواره ۲,۵۵۰۰ بدست آمده که با توجه به ارقام فوق می‌توان گفت میزان تعامل رفتاری در افراد سواره بیشتر از افراد پیاده می‌باشد.

جدول ۹- متوسط تعامل رفتاری بین دو گروه سواره و پیاده

گروه	پیاده	سواره
میانگین	۲,۳۰۸۱	۲,۵۵۰۰
تعداد	۱۵۰	۱۵۰

با تامل در میزان متوسط انواع تعامل شناختی، عاطفی و رفتاری می‌توان گفت در مجموع تعامل شناختی و عاطفی در افراد پیاده و تعامل رفتاری در افراد سواره بیشتر مشهود بوده است.

جدول ۱۰- بررسی میزان انواع تعامل در افراد پیاده

میانگین	تعامل در گروه پیاده
۳,۲۸۰۷	شناختی
۲,۸۳۱۳	عاطفی
۲,۳۰۸۱	رفتاری
۱۵۰	تعداد

با توجه به جدول ۱۰ که متوسط شاخص تعامل های شناختی، عاطفی و رفتاری در گروه پیاده را نشان می دهد، متوسط تعامل شناختی ۳,۲۸۰۷، عاطفی ۲,۸۳۱۳ و رفتاری در افراد پیاده ۲,۵۵۰۰ بدست آمده که با توجه به ارقام فوق می توان گفت میزان تعامل شناختی در افراد پیاده بیشتر از تعامل عاطفی و میزان تعامل عاطفی بیشتر از تعامل رفتاری بوده است.

جدول ۱۱- بررسی میزان انواع تعامل در افراد سواره

میانگین	تعامل در گروه سواره
۳,۰۴۷۳	شناختی
۲,۵۷۸۷	عاطفی
۲,۵۵۰۰	رفتاری
۱۵۰	تعداد

با توجه به جدول ۱۱ که متوسط شاخص تعامل های شناختی، عاطفی و رفتاری در گروه سواره را نشان می دهد، متوسط تعامل شناختی ۳,۰۷۷۳، عاطفی ۲,۵۷۸۷ و رفتاری در افراد سواره ۲,۳۰۸۱ بدست آمده که با توجه به ارقام فوق می توان گفت میزان تعامل شناختی در این گروه از افراد بیشتر از تعامل عاطفی و میزان تعامل عاطفی بیشتر از تعامل رفتاری بوده است.

۶- بحث

با توجه به گستردگی بحث دل بستگی مکانی، پژوهش حاضر با تمرکز بر ابعاد اجتماعی دل بستگی به مکان به دنبال یافتن روابطی میان کیفیت شهری پیاده مدار و مفهوم اجتماعی دل بستگی به مکان انجام گشت. شاخصه های امنیت، تداوم شخصیتی و عزت نفس، رغبت به تداوم حضور و تعامل مطلوب با مکان، این همانی با مکان و بروز رفتارهای پیشگیری کننده از جرم، از جمله نمودهایی هستند که در این پژوهش به بررسی آن ها جهت سنجش حس دل بستگی به مکان میان دو گروه افراد که عمدتاً به صورت سواره و پیاده در این خیابان تردد داشتند، پرداخته شد. مقایسه ی نتایج بدست آمده در این برآورد، حاکی از آن است که شاخص امنیت میان دو گروه سواره و پیاده تفاوت چندانی نداشته است. می توان برقراری مناسب امنیت در این خیابان، را علت این موضوع دانست. اما در ادامه با بررسی سایر شاخص ها، مشهود است که سطح این شاخصه ها در بین افراد پیاده بیشتر از افراد سواره است که این امر بطور قطع، بیانگر وجود رابطه ای مستقیم بین پیاده مداری و نمودهای حس دل بستگی به مکان در فضاهای شهری است.

نکته ی قابل تأمل دیگر در نتایج این پژوهش که برآمده از سنجش فرایندهای روانشناختی تعامل در ایجاد حس دل بستگی به مکان در محدوده ی مورد نظر، از طریق ارزیابی پرسش نامه ها، مشاهدات میدانی و مصاحبه های صورت گرفته و سوالات کیفی پژوهش از شهروندان می باشد، مؤید این مطلب است که در میان سه نوع تعامل شناختی، عاطفی و رفتاری در محدوده ی خیابان قارن ساری، به ترتیب میزان تعامل شناختی با مکان دارای بالاترین رتبه، سپس تعامل عاطفی با مکان در جایگاه دوم قرار دارد و در این میان تعاملات رفتاری با مکان ضعیف ترین نوع تعامل افراد با این مکان در جهت بروز حس دل بستگی به آن می باشد. با بررسی عوامل و مؤلفه های شکل دهنده ی هر یک از این تعاملات بنظر می رسد در محدوده خیابان قارن بخاطر وجود عناصر ارزشمند که از عناصر نشانه های این بافت محسوب می شوند، فاکتورهای آشنایی و خوانایی با مکان از جایگاه بسیار خوبی در این حوزه بهره مند می باشد. همچنین با بررسی فرایند روانشناختی تعامل رفتاری با مکان که ضعیف ترین نوع از فرایندهای روانشناختی تعامل در محدوده ی این خیابان است، و همچنین با تکیه بر شواهد عینی و مصاحبه ها و سوالات کیفی پرسش شده از شهروندان و تحلیل نتایج آنها، با توجه به مؤلفه های شکل دهنده و مؤثر بر تعامل رفتاری با مکان، که مهم ترین آن ها بروز رفتارهای قلمرو یابی و شخصی سازی با استفاده از نظام قلمروها و سلسله مراتب و معماری نرم می باشد، آنچنان که وضع موجود نیز گواهی بر این مطلب است، بنظر می رسد کمبود و یا عدم وجود فضاهای نیمه عمومی و نیمه خصوصی در این محدوده که شهروندان بتوانند بنحوی تعامل و ارتباط نزدیکتر و مؤثرتری با یکدیگر و با مکان داشته باشند باعث بروز این امر گردیده است. به عبارتی کمبود و یا نبود مکان های مناسب برای فعالیت های فرهنگی، فضای ملاقات و گپ و گفت و تعاملات جمعی، مانعی در جهت اجتماع پذیری مکان و امکان دهی به تعاملات اجتماعی در مکان می باشد و شاید بتوان گفت علی رغم ظرفیت بالای اجتماع پذیری این خیابان با توجه به پیشینه و نقش و جایگاه اجتماعی و فرهنگی بالای آن خلاء چنین فضاهایی قابل درک است و به عبارتی این خیابان به پتانسیل هایی نیازمند است که حضور شهروندان را در خود، از تردد و رفت و آمد صرف و بدون درنگ، به مکث و تأمل در فضا سوق دهد. باید به این امر نیز توجه داشت که با توجه به نقش عملکردی این خیابان در محدوده ی کل شهر و پویایی آن در اغلب ساعات شبانه روز نیاز به مکان های عمومی و نیمه عمومی بیشتر با امکان دهی انتخاب متنوع تر به شهروندان با اقشار و سلاقی مختلف در محدوده ی این خیابان می باشیم.

۷- نتیجه‌گیری

آنچه به عنوان یکی از معضلات و چالش‌های اساسی در شهرهای امروز بدل گشته‌است، توجه فزاینده به نیازهای حرکت سواره و غفلت از سازماندهی و برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده می‌باشد که این امر موجبات حذف تدریجی پیاده از فضای شهری را فراهم آورده‌است و این عدم حضور و ارتباط مردم با فضای شهر سبب کاهش حس دلبستگی به فضای شهری می‌گردد، که خود زمینه‌ساز بروز کاهش امنیت و ایمنی، کاهش فعالیت‌های مراقبه، توسعه و حفظ محیط از طریق نزدیکی با آن و عدم بروز رفتارهای پاسخ‌گو و متعهد در قبال مکان، عدم تلاش برای ارتقای کیفیت مکان و افول کیفیات فضای شهری و کاهش رغبت به تداوم حضور در بین شهروندان و سبب بروز معضلات اجتماعی و فرهنگی می‌گردد.

چنین مطالعات و تحلیل‌هایی که نمونه‌ای از آن در این پژوهش عرضه شد، می‌تواند راهنمایی برای طراحان شهری در نحوه‌ی تدوین طرح‌های شهری و توجه بیش از پیش به ضرورت امر پیاده‌مداری و همچنین ایجاد زمینه‌ها و بسترهای تعاملات بیشتر در مکان باشد، بطوری‌که توجه به این امر تا حد بسیاری می‌تواند در اعتلای تداوم و سلامت حیات شهری مؤثر واقع شود. جهت بازیابی بسیاری از ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی در فضاهای عمومی شهر، نیازمند تحقق و ایجاد بستر و زمینه‌های لازم جهت بروز دلبستگی به مکان در فضای شهرهای امروز می‌باشیم که این خود در گرو بازگشت پیاده‌مداری و توجه دوباره به نقش و جایگاه پیاده در شهرهای امروز است.

منابع

۱. اسعدی، علی، پرتوی، پروین، حبیبی، کیومرث (۱۳۹۹). «ارزیابی محورهای مطلوب پیاده‌مداری به منظور ارتقای گردشگری شهری مطالعه موردی: بافت مرکزی و تاریخی سقز»، فصلنامه گردشگری شهری، دوره ۷، شماره ۳، صص ۳۳-۱۷.
۲. پوراحمد، احمد، حاجی شریفی، آرزو، رمضان‌زاده لسبویی، مهدی (۱۳۹۱)، «سنجش و مقایسه کیفیت پیاده‌راه در محله‌های هفت‌حوض و مقدم شهر تهران»، مجله آمایش جغرافیایی فضا، دوره ۲، شماره ۶، صص ۵۶-۳۷.
۳. جوری، آمنه، سرور، رحیم، منیری، جاوید (۱۳۹۴). بررسی امکان ایجاد پیاده‌راه‌های گردشگری در مراکز شهری (موردشناسی: مرکز شهر زنجان)، جغرافیا و آمایش شهری منطقه‌ای، دوره ۵، شماره ۱۵، صص ۱۷۶-۱۵۵.
۴. سلیمی، محبوبه (۱۳۹۱). طراحی مجموعه مسکونی در حاشیه شهر یزد؛ با رویکرد حس دلبستگی به مکان، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه هنر اصفهان، اصفهان.
۵. طرح جامع ساری (۱۳۹۴)، مهندسین مشاور مازند طرح، اداره کل راه و شهرسازی استان مازندران، مدیریت شهرسازی و معماری.
۶. غلامی بيمرغ، یونس، دهقان جزی، ابوالفضل (۱۳۹۹). «نقش پیاده‌مداری بر افزایش سرزندگی فضاهای شهری، مطالعه‌ی موردی: شهر گزبرخوار»، دو فصلنامه علمی پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری، دوره ۲۱، شماره ۱، صص ۱۶۴-۱۵۱.
۷. کاشانی جو، خشایار (۱۳۸۹)، «بازشناخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری»، نشریه هویت شهر، دوره ۴، شماره ۶، صص ۱۰۶-۹۵.
۸. کاشانی جو، خشایار (۱۳۹۳)، پیاده‌راه‌ها؛ از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی، چاپ دوم، تهران: انتشارات آذرخش.
۹. کاغذلو، زهرا، لادن مقدم، علیرضا، اکبری، سعید (۱۳۹۹)، «ارزیابی تأثیرات کیفیت منظر شهری در ارتقای پیاده‌مداری در فضاهای عمومی شهری (مورد مطالعه: شهر رامیان)»، فصلنامه علمی پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، دوره ۱۱، شماره ۴۰، صص ۱۰۶-۹۱.
۱۰. نوریان، فرشاد، شریف، محمد (۱۳۸۲)، «نگرشی بر روند تهیه طرح‌های تفصیلی در شهرسازی»، چاپ سوم، انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
11. Alizadeh, katayoun, anbari, seyed hossein, (2017), the role of urban defenseless spaces in crime with emphasis on parks in district 9 of mashhad, quarterly journal of urban research and planning, 8(29): 141-160. [in persian].
12. Anderson, J., Ruggeri, K., Steemers, K., & Huppert, F. (2016). Lively Social Space, Well-Being Activity, and Urban Design: Findings from a Low-Cost Community-Led Public Space Intervention. Environment and Behavior, 49(6), 685-716.
13. Brown, B. B., Perkins, D. D., & Brown, G. (2003). place attachment in a revitalizing neighborhood: individual and block level of analysis, Journal of environmental Psychology, 23.
14. Bonaiuto, M., Ferdinando, f., & Bonnes, M. (2003). Indexes of perceived residential environment quality and neighborhood attachment in urban environment quality and

- neighborhood attachment in urban environments: a confirmation study on the city of Rome, *Journal of Environmental Psychology*.
15. Cowan Robert.(2008). the dictionary of urbanism, Street press ltd, London.
 16. Ewing R, Handy S, Brownson R, Clemente O, Winston E. (2006). Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability, *Journal of Physical and Health*, Vol.3,pp.223-240.
 17. Felson, M. (1987). Routine Activities and Crime Prevention in the Developing Metropolis *criminology* 25.
 18. Jorgensen, B. S. & Stedman, R. C. (2001), Sense of place as an attitude: Lakeshore owners attitude toward their properties, *Journal of Environmental Psychology*, 9, 233-248.
 19. Kim, J. Y. (2016). "Cultural entrepreneurs and urban regeneration in Itaewon, Seoul."
 20. *Cities* 56: 132-140.
 21. Melia, Steve & Shergold, Ian. (2017). Pedestrianisation and politics: a case study, *Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, Vol.17, No.1, pp.1-12.
 22. Moor, R. L., & Greafe, A. R. (1994). Attachment to recreation settings, *Leisure Science*, 16, 17-31.
 23. Muminovic, milica. (2017). Place identity and sustainable urban regeneration: public space in canberra city centre, *international journal of sustainable development and planning*, 12(4):734-743.
 24. Moeini, mohammad mehdi. (2006), increasing the ability of pedestrians, a step towards a more humane city, *quarterly journal of fine arts*, (27):5-1. [in persian].
 25. Mitchell, fiona, stalker, kirsten, matthews, lindsay, mutrie, nanette, melling, chris, mcconnachie, alex, murray, heather, melville, craig a. (2018), a qualitative exploration of participants' experiences of taking part in a walking programme: perceived benefits, barriers, choices and use of intervention resources, *j appl res intellect disabil*, 2018(1):110- 121.
 26. Mirzaei, khalil, mohammad zaki, ahmad. (2016), evaluation of social effects of sidewalk construction on 15 khordad st., located in district 12 of tehran municipality (phase 2), *journal of urban research and planning*, 7 (24): 121 -142. [in persian].
 27. Nosal, B. (2009) "Creating Walkable and Transit-Supportive Communities in Halton" Region Health Department of Halton University.
 28. Ozdemir, Dilek. & Selcuk, Irem. (2017) From pedestrianisation to commercial gentrification: The case of Kadikoy in Istanbul, *Cities*, Vol.65, pp.10-23.
 29. O'Campo, P. (2003) Invited commentary: advancing theory and methods for multilevel models of residential neighborhoods and health, *American Journal of Epidemiology*, Vol.157, No.1, pp.157:9- 13.
 30. Pakzad, jahanshah, (2007), urban space design guide in iran, tehran: armanshahr, 470 pages. [in persian].
 31. Proshansky, H. M. (1983). The city and self-identity. *Environment and Behavior*, 10, 147-169.
 32. Pikora T, Giles-Corti B, Bull F, Jamrozik K, Donovan R.(2003) .Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling, *Social Science & Medicine* 56,pp. 1693-1703.
 33. Sung, H., Lee, S. (2015). Residential built environment and walking activity: Empirical evidence of Jane Jacobs' urban vitality. *Transportation Research Part D*, 41, 318-329.
 34. Shumaker, S. A., & Taylore, R. B. (1983). Toward a clarification of people place relationships: a model of attachment to place. In N. R. Feimer, & E. S.
 35. Twigger-Ross, C. L., & Uzzell, D. L. (1996) Place and identity processes. *Journal of Environmental Psychology*, 16.
 36. Low, S. M. (1990). Cross-culture place attachment: a preliminary typology, In Y. Yoshitake, R. B. Bechtel, T. Takahashi, & M. Asai (Eds.), *Current Issues in environment-behavior research*, Tokyo: University of Tokyo.
 37. Joshi, minu. (2017). Urban regeneration and sustainability: importance of sustainable transport systems in the concept of eco-city. *Springer*, pp139-147.
 38. Lunecke, M. G. H., & Mora, R. (2017). The layered city: pedestrian networks in downtown Santiago and their impact on urban vitality. *Journal of Urban Design*, 336-353.

39. Scannell, L. & Gifford, R (2010), Defining place attachment: a tripartite organizing framework, *Journal of Environmental Psychology*, 30, 1-10.
40. Tuan, Y. (1977). *Space and Place the Perspective of Experience*. New York: University of Minnesota Press.
41. Twigger-Ross, C. L., & Uzzell, D. L. (1996) Place and identity processes. *Journal of Environmental Psychology*, 16.
42. Vaske, J. J., & Kobrin, K. C. 2001. Place Attachment and Environmentally Responsible Behavior. *Journal of Environmental Education*, 32: 16-21.
43. Wang, F., Li, J., Yu, F., He, H., & Zhen, F. (2017). Space, function, and vitality in historic areas: The tourismification process and spatial order of Shichahai in Beijing. *International Journal of Tourism Research*, 20(3), 335-344.
44. Yu, Y., Dong, L., & Xingjian L. (2018). How block density and typology affect urban vitality: an exploratory analysis in Shenzhen, China. *Urban Geography*, 39(4), 631-652.
45. Zheng, C., Song, Y., He, Q., & Shen, F. (2018). Spatially explicit assessment on urban vitality: Case studies in Chicago and Wuhan. *Sustainable Cities and Society*, 40, 296-306.

