



جغرافیا و روابط انسانی، زمستان ۱۴۰۴، دوره ۸، شماره ۴، صص ۶۴۲-۶۲۸

ارزیابی تاثیر پیاده راه ها بر افزایش تعاملات اجتماعی (نمونه موردی: مقایسه پیاده راه فردوسی سنندج با پیاده راه فرهنگی رشت)

نوید سعید رضوانی^۱، سنا محمدی خانقاه^{۲*}

۱- استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، واحد قزوین، دانشگاه آزاد اسلامی، قزوین، ایران

۲- دانشجوی دکترای گروه شهرسازی، واحد تهران، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

sana.urbanplan@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۶/۰۵

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۵/۱۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۴/۱۳

چکیده

پژوهش حاضر در زمینه بررسی آثار برجای مانده از تغییر کارکردهای خیابان های شهری از محور سواره به محور پیاده می باشد. روش تحقیق توصیفی تحلیلی است که با استفاده از پیمایش صورت گرفته است. برای جمع آوری داده ها از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شده است. جامعه آماری شهروندان سنندج و رشت که همه بالای ۱۸ سال سن داشتند. جامعه آماری تحقیق شامل شهروندان شهر رشت با جمعیت ۶۳۹۹۵۱ نفر و شهروندان سنندج با جمعیت ۴۱۴۰۶۹ بر طبق سرشماری سال ۹۵ می باشد. حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران برای شهر رشت ۳۸۴ نفر و برای شهر سنندج ۳۸۱ نفر می باشد. جهت تحلیل داده از نرم افزار spss استفاده شد. نتایج حاصل از آزمون نشان داد که پیاده راه فرهنگی رشت از لحاظ افزایش تعاملات اجتماعی اقدامات موثرتری انجام داده است در حالی که پیاده راه فردوسی سنندج بیشتر از لحاظ کالبدی و دسترسی موثر بوده و جنبه های اجتماعی پیاده راه را در نظر نگرفته است.

واژگان کلیدی: فضای شهری، پیاده راه، تعاملات اجتماعی، پیاده راه رشت، پیاده راه سنندج.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه

در شهرهای معاصر فضاهای عمومی شهری به مثابه یکی از اجزای اساسی کالبدی شهر، دارای مفهوم عمومی و اجتماعی بوده و از اهمیت زیادی برخوردار است (آرام و ولی پور، ۱۴۰۰: ۲۹۶). در این بین پیاده راه ها، محل حضور همه ی شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی شان است. این فضاها در مقیاس همه ی شهر عمل کرده و باید پذیرای گروه های مختلفی از شهروندان باشند. در آنجا شهروندان در یک رابطه ی تعاملی با یکدیگر، باهم بودن را آموخته و در جهت ارتقای حیات جمعی می کوشند. لذا باید در پیاده راه ها همواره زندگی اجتماعی در جریان باشد. از این رو سرزندگی از ویژگی های اساسی و اصلی پیاده راه هاست (سعیدی رضوانی و همکاران، ۱۳۹۱). یکی از پیاده راه هایی که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفته پیاده راه فردوسی سنندج می باشد که از محله های آقا زمان و قطارچیان سنندج عبور می کند. پروژه پیاده راه فردوسی به عنوان بزرگترین طرح عمران شهری سنندج در طی چند سال اخیر با پیوست های فرهنگی و اجتماعی خود مورد استقبال شهروندان سنندج قرار گرفته است. این پروژه که حدود ۶۰۰ متر طول دارد، میدین آزادی و انقلاب سنندج را به هم متصل کرده و جز مسیرهای تاریخی و پر تردد در هسته مرکزی این شهر محسوب می شود. بخش های مختلف این طرح از جمله رفع مشکلات ترافیکی مسیر و انتخاب راه جایگزین، بررسی ویژگی های تاریخی و معماری، احیای آن با توجه به تاریخ و معماری خیابان در این طرح مورد توجه قرار گرفته است. دیگر پیاده راهی که مورد بررسی قرار گرفته پیاده راه فرهنگی رشت است که در نزدیکی میدان شهرداری و بازار سنتی رشت قرار دارد و سنگفرش شده و ورود اتومبیل به آن ممنوع است. این پیاده راه در مرکز شهر و محل شب نشینی مردم شهر محسوب می شوند. در سال ۱۳۹۴ توسط شهرداری رشت، میدان شهرداری و خیابان های منتهی به این میدان تبدیل به پیاده راه هایی شدند که به مجموع ۸ کیلومتر، تبدیل به یکی از طولانی ترین پیاده راه های دنیا شد. در مسیر این پیاده راه کافه و رستوران ها و اغذیه فروشی های مختلف وجود دارد و دستفروش های زیادی، صنایع دستی و سنتی رشت را به فروش می رساند. میدان شهرداری که انتهای این پیاده راه است در دوره پهلوی به سبک نئوکلاسیک اروپایی با الهام از معماری سنت پترزبورگ ساخته شده است و در واقع نماد شهر رشت است.

پیشینه پژوهش

قنبری و همکاران (۱۳۹۹) در مقاله ای به «بررسی تطبیقی دو پیاده راه تربیت و ولیعصر در شهر تبریز پرداختند. مطابق یافته ها، عوامل دسترسی به خدمات، وضعیت امنیت، امکانات و تسهیلات پیاده راه، مطلوبیت محیطی، جذابیت و زیبایی پیاده راه، نقش کلیدی در پیاده مداری محدوده مورد مطالعه داشته است. همچنین از نظر استفاده کنندگان، عامل دسترسی به خدمات در پیاده راه تربیت و عامل امکانات و تسهیلات پیاده راه ولیعصر وضعیت مطلوبی برخوردار هستند.

حیدرزاده و حقی (۱۴۰۱) در پژوهشی «ارزیابی موقعیت پیاده راه های شهری در جلب رضایت شهروندان مقایسه تطبیقی پیاده راه های حافظیه و ارم شهر شیراز» به این نتیجه دست یافتند که در مقایسه بین دو پیاده راه، پیاده راه ارم نسبت به پیاده راه حافظیه برتری نسبی در مجموع عوامل بررسی شده داشتند.

نادری کیا و خلیجی (۱۴۰۱) در مقاله ای تحت عنوان «ارزیابی کیفیت زندگی سرزندگی پیاده راه های شهری (نمونه موردی: خیابان سلمان فارسی اهواز)» دریافتند از دیدگاه مردم اولویت های پیاده راه سرزنده عبارت است از: تنوع کاربری، امنیت و ایمنی، ساماندهی و بهسازی، روحیه و فرهنگ، فضای مکث و مبلمان شهر. همچنین مشخص شد مولفه های امنیت، فرهنگ، خلاقیت و تنوع دارای بیشترین اثرگذاری هستند.

تقی پور و همکاران (۱۴۰۲) در پژوهشی «ارزیابی عوامل تاثیرگذار بر کیفیت پیاده راه ها براساس دیدگاه شهروندان در پیاده راه شهر رشت» به این نتیجه رسیدند که در مجموع میزان رضایتمندی شهروندان از پیاده راه در حد متوسط است و معیار خرد طراحی و سه شاخص طراحی مناسب برای معلولین و سالمندان، نورپردازی در شب، جانمایی مناسب سطل زباله و ... از اهمیت بالایی برخوردار هستند.

رسولی و احمدی (۱۴۰۲) در مقاله ای با عنوان «تدوین راهبردهای ارتقاء کیفیت در احداث پیاده راه های شهری، مورد مطالعه پیاده راه طالقانی شهر ایلام» دریافتند که به جهت قرارگیری آن در هسته مرکزی شهر، باعث کاهش و یا عدم استفاده از وسایل نقلیه و همچنین کمبود فضای پارکینگ در هسته مرکزی شهر شده است.

سرتباکان و همکاران (۲۰۲۰) در پژوهشی به خیابان المدگ در استانبول از نظر تغییرات عملکردهای تجاری و مسکونی قبل و بعد از تصمیم به پیاده محور کردن محدوده، مورد ارزیابی قرار گرفت. مشکلات محیطی این پیاده راه براساس نظرات پاسخ دهندگان عبارتند از: عدم روشنایی، آلودگی محیطی، فقدان کنترل، فقدان عناصر مبلمانی، فقدان جای پارک خودرو، فقدان فضای سبز، فقدان حمل و نقل و زیر ساخت، تعمیر و نگهداری ساختمان ها می باشند.

بالاساس (۲۰۲۱) در مطالعه خود، موضوع پیاده مداری را در تعدادی شهر در چین، آمریکا و پرتغال مورد تحلیل قرار داده است. نتایج مطالعه که حاصل بیش از یک دهه مطالعه نشان می دهد مباحثی چون ریخت شناسی شهر، شبکه حمل و نقل زیرزمینی و قوانین ترافیکی بیشترین نقش را در پیاده روی پایدار مردم ایفا می کنند.

باتوجه به آنچه در پیشینه پژوهش پرداخته شد در می یابیم که موضوع پیاده راه در جهت افزایش تعاملات اجتماعی در شهرها نقش اساسی دارد لذا به جهت ضرورت این موضوع، در این تحقیق به مقایسه تطبیقی بین دو پیاده راه فردوسی سنندج و پیاده راه فرهنگی رشت پرداخته شده است و همچنین تابحال این دو پیاده راه همزمان در یک تحقیق مورد ارزیابی قرار نگرفته است که جنبه نوآوری آن محسوب می شود.

مبانی نظری

فضاهای شهری یکی از بارزترین عرصه های تجلی هویت، فرهنگ و تمدن جامعه بشری هستند و علاوه بر اینکه تجلی گاه رابطه عملکرد بین انسان و فضا هستند، از لحاظ سیاسی، اقتصادی و اجتماعی نیز دارای ارزش بالایی هستند (نظری و رضا بیگی ثانی، ۱۳۹۰: ۳). فضاهای شهری به مثابه یکی از بارزترین عرصه های تجلی هویت، فرهنگ و تمدن، بستری مناسب برای یافتن دیدگاهی نسبتاً جامع نسبت به کیفیت زندگی ساکنان هر جامعه به شمار می روند (برومند و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۴۲). از ما بین فضا های شهری، اوقات فراغت یا فضاهای کاربردی با نقش مهم تا حدی به صورت گسترده در شهرها و زندگی شهری بازی می کنند، فضاهای عمومی به عنوان ابزار سیاست شهری از اهمیت بسیار گسترده و فراگیر برخوردار شده اند (محقق پور و همکاران، ۱۴۰۰: ۲۷۴). در واقع فضاهای عمومی مکانی هستند که زندگی اجتماعی در آنها رخ می دهد که به موجب آن ارزش هایی را نیز برای مناطق هم جوار خود ایجاد کرده و به ایجاد حس مکان کمک شایانی می کند (آروین و همکاران، ۱۳۹۷: ۲۵۷). فضاهای شهری از جمله مهم ترین و فعال ترین مکان های شهری در دوران زندگی بشر محسوب می شود و توجه به عناصر کیفیت های موجود در این گونه فضاها در دوره های مختلف تاریخی، بر اساس اهداف و خواسته های ساکنان شهر متفاوت بوده است (پور احمد و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۷۷).

پیاده روی یکی از اساسی ترین و پایدارترین شیوه های حمل و نقل است و مزایای اجتماعی و فردی و زیست محیطی متعددی را به همراه دارد که این مزایا شامل عدالت اجتماعی، سلامت و تندرستی، کاهش انتشار گلخانه ای و غیره می شود (Vale & pereir, 2016). پیاده روی یکی از روش های رایج حمل و نقل است (Weng et al, 2019) و نقش کلیدی را در مناطق شهری سرایر جهان ایفا می کند (Sangeeth & lorke, 2019). اهمیت پیاده روی در مراکز شهرها می تواند برطرف کننده تعارضات بین شیوه های مختلف حمل و نقل باشد، در حقیقت پیاده روی به عنوان یک روش حمل و نقل می تواند مزایا و نشاط را در سطوح مختلف مراکز شهر فراهم کند (Gui, 2021). جامعه با قابلیت پیاده روی بر اساس معیارهای انسان محور که زمینه را برای پایداری و ایجاد جامعه موفق در آینده فراهم کند، طراحی می شود، چرا که فعالیت و حرکت را کنترل کرده و آثار منفی محیط را کاهش می دهد (Yildirim & Celik, 2022). خیابان بیش از هر فضای عمومی دیگر، زندگی اجتماعی شهر را نشان می دهد، خیابان کامل ترین نمونه از فضای عمومی اجتماعی شهر است (مهتا، ۱۳۹۸: ۳۶).

تعاریف پیاده راه

پیاده راه ها یا مسیرهای پیاده جزئی از فضاهای عمومی شهری هستند که امروزه به دلیل تاکید بیش از حد به حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن و غفلت از ساماندهی و برنامه ریزی برای حرکت پیاده و نیز به لحاظ برقراری ارتباط فضایی بین عملکردهای شهری و تقویت روابط اجتماعی، در بین برنامه ریزان، طراحان شهری و نیز

شهروندان حائز اهمیت است و ایجاد گرایشی نوین در شهرسازی معاصر، تحت عنوان برنامه ریزی پیاده یا گسترش فضای پیاده جنبش پیاده گستری را به همراه داشته است (رجبی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۹۴). به طور کلی پیاده راه ها، به نواحی یا معابری که انحصارا در اختیار افراد پیاده قرار دارند و وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور دسترسی و سرویس دهی ضروری حق ورود به آن را دارند، اطلاق می شود و می توانند شامل یک یا چند معبر باشند (آروین و همکاران، ۱۳۹۷: ۲۵۸). پیاده روی برای ترغیب شهروندان و تشویق آنها به روی آوردن به سبک زندگی سالم و فاله گرفتن از خودرو نقش اساسی دارند (اسماعیلی و کرمی، ۱۳۹۹: ۵).

به طور کلی سه محدوده از شهرها دارای شرایطی مناسب برای ایجاد پیاده راه در محدوده شهر ها هستند: اول: قسمت هایی از شهر که دارای خدمات شهری هستند و این خدماتی از قبیل سینما، تئاتر، کتابخانه و موزه و حتی مراکز علمی با تراکم بالا و فاصله کم از همدیگر واقع شده اند و جاذب اقشار مختلف مردم واقع شده اند. دوم: محدوده های تاریخی که از جمله ویژگی آنها جذب گردشگر می باشد. سه: قسمت هایی از بافت مرکزی در شهرها که دارای نقش مرکز تجاری هستند و از جمله ویژگی های آنها ارائه طیف وسیعی از خدماتی که مورد احتیاج شهروندان می باشد است. برای ایجاد یک پیاده راه در شهرها در مرحله اول باید مکان هایی که دارای امتیازهای بالقوه هستند را بشناسیم این مکان دارای امتیازهای بالایی برای احداث پیاده راه می باشند و به عنوان یک سامانه متصور می شود که دارای ویژگی های زیر می باشد:

✓ حذف تمامی وسایل نقلیه جز وسایل نقلیه ای که اضطراری می باشند از مناطق که دارای پیاده راه هستند؛

✓ توسعه خیابان هایی که اطراف هستند جهت جایگزین کردن خیابان برای سواره ها و جایگزین کردن ظرفیت سواره؛

✓ تامین دسترسی های اطراف به وسایل حمل و نقل عمومی و وسایل نقلیه اضطراری و خدماتی؛

✓ تامین پارکینگ مجاور که به اندازه کافی جایگزین فضای از دست رفته به واسطه انسداد خیابان ها باشد؛

✓ برنامه تبلیغاتی مبتنی بر اصلاح ساختمان ها، منظر سازی، افزایش نورپردازی، امکانات رفاهی و ... (حقی و همکاران، ۱۳۹۴: ۴).

روش تحقیق

روش جمع آوری داده به صورت پیمایشی و ابزار جمع آوری داده مشاهده و پرسشنامه بوده است، جامعه آماری تحقیق شامل شهروندان شهر رشت با جمعیت ۶۳۹۹۵۱ نفر و شهروندان سندنجان با جمعیت ۴۱۴۰۶۹ بر

طبق سرشماری سال ۹۵ می باشد. حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران برای شهر رشت ۳۸۴ نفر و برای شهر سنندج ۳۸۱ نفر می باشد.

لازم به ذکر است که گفته شود در ابزار پرسشنامه از پنج شاخص کالبدی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، ورزشی و اوقات فراغت و ایمنی و امنیت استفاده شده است، این شاخص ها با توجه به مبانی نظری تحقیق از نظریه راپاپورت استخراج شده است و گویه های پرسشنامه به تفکیک هریک از شاخص ها در جدول زیر نمایش داده شده است.

جدول ۱. شاخص ها و گویه های تحقیق

شاخص	گویه
کالبدی	وضعیت فضای سبز پیاده راه وضعیت کمی و کیفی عناصر مبلمان موجود در پیاده راه ایجاد یک پیاده روی هدفمند در بین شهروندان
اقتصادی	وجود افراد پیاده در محور برای خرید از مراکز تجاری موجود
اجتماعی-فرهنگی	مشارکت شهروندان در برگزاری مراسمات دسته جمعی محوری مناسب برای شکل گیری خاطرات فردی و جمعی تاثیر المان های هنری و یادبود تاریخی پیاده راه در احیای روحیه فراغتی تقویت برنامه های فرهنگی حضور در محور پیاده برای گفتگو و ملاقات
اوقات فراغت	محوری مناسب برای انجام فعالیت های ورزشی جذاب بودن مسیر و بخش مرکزی حضور در محدوده پیاده برای قدم زدن و هوا خوری
ایمنی و امنیت	خلق فضای مناسب برای آرامش روحی و روانی شهروندان تقویت حس تعلق افراد پیاده به مکان

موقعیت جغرافیایی منطقه مورد مطالعه

پیاده راه فردوسی سنندج

محور فردوسی از اصلی ترین محورهای شهر سنندج به شمار می آید که قرار گیری بازار شهری سنندج و کاربری های متفاوت در آن اهمیت این محور را دو چندان کرده است. میزان تعاملات اجتماعی به ویژه در روزهای غیر تعطیل به دلیل تجاری بودن مسیر تا حدی خوب است. در روزهای تعطیل نیز حضور دستفروشان تا حدی موجب حفظ پویایی و رابطه میان مردم و فضا می شود، هرچند که در ساعت شبانه این ارتباط کاملاً قطع می شود. غلبه سابقه سکونت بیش از ۳۰ سال بخش عمده ای از ساکنان و شاغلان، یکی از نقاط قوت این محدوده محسوب می شود.

خیابان فردوسی سنندج به طول ۵۹۰ متر و عرض ۲۰ متر بین میدان آزادی و انقلاب سنندج واقع شده است.

سیر تاریخی فردوسی سنندج

نقش پیاده راه فردوسی که با حجم بالای تردد انسان و ماشین به شمارش افتاده است و با رها شدن در دست زمان در سیر تحولات به فراموشی سپرده شده بود، اکنون با سوار شدن بر ماشین زمان به سمت مدرنیته حرکت کرده و جان تازه ای به خود گرفته و برای تعادل میان انسان و آسایش مبدل شده است. خیابان فردوسی حاصل اولین مداخلات شهری حوزه شهرسازی در سنندج بوده که در اوایل دوره پهلوی شکل گرفته است. همچنین مرکز شهر و بازار آصف و چهار خیابانی همزمانی منقطع که به آن وصل شده است اولین مفاهیم شهرسازی مدرن در سنندج شکل داده است.

با نگاهی به توسعه شهری در سنندج مشخص می شود که طی تغییراتی از عصر پهلوی به بعد، خیابان فردوسی مهم ترین خیابان ترین خیابان شهر شده است، یک محور تجاری قوی با پاساژهای متعدد، سالن سینما و غیره در این خیابان وجود دارد. در گذشته در خیابان فردوسی مشاهده شد که نوع بارگذاری زمانی در این محور به شدت اشتباه است و این خیابان روزانه پنج ساعت کار می کرد و خیابان کاملاً مرده بود و حتی کاربردهای غیر تجاری نیز در همین ساعت بازخورد دارند و به نحوی همزمانی بهره برداری کاربری در این خیابان پیش آمده بود در کنار ساختاری که از دهه چهل شکل گرفته است، عوامل دیگری از جمله تاسیساتی که در زیر این خیابان وجود دارد، شبکه فاضلابی غیر اصولی که موجب ایجاد بوی بد در تابستان می شود و همچنین ایجاد پدیده دست فروشی از سال ۷۰ به بعد مشکلات این خیابان را بیشتر کرده بود. در طول این سالها برای این مجموعه عجیب کالبدی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را انجام نداده اند، قرارگیری این مجموعه از مشکلات در کنار هم ساماندهی خیابان فردوسی را ضروری کرده است که مطابق مطالبات در حال انجام است.

پیاده راه فردوسی فرهنگی رشت

محدوده مورد مطالعه دیگر پیاده راه تازه تاسیس رشت (مرکز استان گیلان) می باشد که در بخش مرکزی آن واقع شده و از شمال به خیابان سعدی، از شرق به شریعتی، از جنوب به خیابان امام خمینی و از غرب به میدان سید جمال الدین اسد آبادی (سبزه میدان) منتهی می شود.

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 سالت گوناگون شبانه روز به این محدوده پر ازدحام و شلوغ هدایت کرده و آن را به یکی از پر طرفدارترین مقاصد سفرهای درون شهری تبدیل کند. به تدریج با افزایش جمعیت شهر و همین طور افزایش تعداد وسایل نقلیه، ناکارآمدی بخش مرکزی در پاسخگویی به نیازها و تقاضای شهروندان، نمود بیشتری پیدا کرد. اما با ایجاد پیاده راه

در شریان های حیاتی این بخش از شهر که با هدف بازآفرینی و منطبق کردن با نیاز جدید انجام شد، برخی از معضلات ناشی از ازدحام و ترافیک وسایل نقلیه کاهش یافت.

یافته های پژوهش

بخش عمده یافته های تحقیق حاصل مطالعات میدانی و تحلیل پرسشنامه می باشد که در بین شهروندان شهر سنندج و رشت توزیع شده است. در بررسی ویژگی های فردی و عمومی سنندج به چهار ویژگی اصلی توجه شد که شامل موارد زیر می باشد:

در بررسی توزیع جنسی در سنندج در مجموع این افراد ۵۱ درصد را مردان و ۴۹ درصد را زنان تشکیل دادند.

در بررسی وضعیت تاهل در شهر سنندج ۳۹ درصد افراد مجرد و ۶۱ درصد افراد متاهل می باشند. در بررسی ترکیب سنی پاسخگویان در شهر سنندج ۴۲ درصد در گروه سنی ۲۰-۴۰ سال و ۳۸ درصد در گروه سنی ۶۴ تا ۴۱ سال و ۲۰ درصد را گروه سنی ۶۵ سال به بالا قرار داشته اند. در ارتباط با سواد و تحصیلات: از مجموع کل پاسخگویان شهر سنندج ۴۴ درصد دارای مدرک دیپلم و زیر دیپلم و ۲۳ درصد دارای مدرک فوق دیپلم و ۲۱ درصد دارای مدرک لیسانس و ۱۳ درصد دارای مدرک فوق لیسانس بودند.

جدول ۲. آمار توصیفی نظر سنجی از شهروندان درباره کیفیت تعاملات اجتماعی فضای بخش مرکزی شهر سنندج

اثرات و پیامدها/گویه ها	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد
استفاده از محدوده پیاده جهت خرید از مراکز تجاری	۳,۳	۱۲,۵	۳۱,۲	۲۳,۱	۲۹,۹
حضور پذیری در محدوده پیاده جهت قدم زدن و استفاده از هوای پاک	۱۰	۱۶,۷	۳۰,۵	۲۳,۵	۱۹,۳
استفاده و حضور افراد در محدوده پیاده جهت گفتگو و ملاقات	۳۹,۴	۲۹,۲	۲۶	۳,۸	۱,۶
ایجاد فضای روحی روانی آرام برای استفاده کنندگان فضا	۲۸,۹	۱۵,۳	۲۶,۳	۲۲,۷	۶,۸
ایجاد فضایی با امنیت اجتماعی برای استفاده کنندگان فضا	۱۱,۶	۲۱,۶	۱۹,۱	۱۵,۷	۳,۵
بالا بردن فرهنگ شهرنشینی	۳,۶	۲۱,۸	۱۳,۸	۳۷,۳	۲۳,۵
ترویج استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی و فرهنگ پیاده روی	۲۶,۹	۳۰,۲	۱۸,۵	۱۳	۱۱,۴
مشارکت شهروندان در مراسمات دسته جمعی	۳۰,۸	۳۶,۲	۱۵,۵	۱۱	۶,۵
خلق و تقویت برنامه های فرهنگی	۳۸,۳	۲۹,۲	۱۵,۵	۱۳,۳	۳,۷
محوری مناسب جهت شکل گیری خاطرات جمعی	۲۴,۴	۳۵,۶	۲۶,۷	۸,۲	۵,۱

۳۸,۴	۳۴	۱۴,۳	۱۰	۳,۳	تقویت حس تعلق به مکان و دلبستگی به فضای مرکزی شهر
۳۰,۷	۲۸,۸	۱۷,۴	۱۳,۳	۹,۸	تاثیر المای فضای های موجود در شهر سنندج جهت تقویت و احیای فضا های فرهنگی اجتماعی
۳۴,۸	۲۴,۸	۲۲,۲	۱۴,۷	۳,۵	وضع کمی و کیفی عناصر مبلمان شهری در احیای فضای فراغتی
۲۹,۵	۲۲	۱۸,۷	۱۵,۵	۱۴,۳	وضعیت فضای سبز پیاده راه سنندج در احیای فضای فراغتی

در بررسی ویژگی های فردی و عمومی شهر رشت به چهار ویژگی اصلی توجه شد که شامل موارد زیر می باشد

در بررسی توزیع جنسی و در رشت ۴۷ درصد را مردان و ۵۳ درصد را زنان تشکیل دادند.

در بررسی وضعیت تاهل ۴۹ درصد افراد مجرد و ۵۱ درصد افراد متأهل می باشند.

در بررسی ترکیب سنی پاسخگویان در شهر رشت ۵۲ درصد در گروه سنی ۴۰-۲۰ سال و ۳۹ درصد در گروه سنی ۶۴ تا ۹۱ درصد و ۹ درصد در گروه سنی ۶۵ سال به بالا قرار گرفتند.

در ارتباط با سواد و تحصیلات: از مجموع کل در شهر رشت ۴۹ درصد دارای مدرک دیپلم و زیر دیپلم و ۱۹ درصد دارای مدرک فوق دیپلم و ۲۶ درصد دارای مدرک لیسانس و ۶ درصد دارای مدرک فوق لیسانس بودند.

جدول ۳. آمار توصیفی نظر سنجی از شهروندان درباره کیفیت تعاملات اجتماعی در شهر رشت

اثرات و پیامد ها/گویه ها	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد
استفاده از محدوده پیاده جهت خرید از مراکز تجاری	۸,۶	۱۲,۵	۴۱,۲	۱۶,۱	۲۱,۶
حضور پذیری در محدوده پیاده جهت قدم زدن و استفاده از هوای پاک	۲۲,۱	۲۰,۵	۳۴,۷	۱۲,۲	۱۰,۵
استفاده و حضور افراد در محدوده پیاده جهت گفتگو و ملاقات	۱۰,۴	۹,۹	۲۹,۴	۲۵,۳	۲۵
ایجاد فضای روحی روانی آرام برای استفاده کنندگان فضا	۶,۸	۹/۴	۲۲,۶	۲۶,۴	۳۴,۸
ایجاد فضایی با امنیت اجتماعی برای استفاده کنندگان فضا	۹,۶	۱۳,۱	۲۱,۷	۳۲	۲۳,۶
بالا بردن فرهنگ شهرنشینی	۴,۴	۳۲,۳	۲۱,۸	۱۳,۹	۲۷,۶
ترویج استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی و فرهنگ پیاده روی	۶,۹	۱۱	۱۸,۵	۲۹,۲	۳۴,۴
مشارکت شهروندان در مراسمات دسته جمعی	۶,۵	۲۵,۲	۱۹,۵	۲۶,۱	۳۲,۷
خلق و تقویت برنامه های فرهنگی	۴,۳	۱۵,۷	۱۶,۵	۳۴,۲	۲۹,۳
محوری مناسب جهت شکل گیری خاطرات جمعی	۲۲	۲۸,۶	۲۵,۶	۱۳,۲	۱۰,۶
تقویت حس تعلق به مکان و دلبستگی به فضای مرکزی شهر	۷,۱	۱۰	۱۸,۵	۳۲	۳۲,۴
تاثیر المای فضای های موجود در شهر سنندج جهت تقویت و احیای فضا های فرهنگی اجتماعی	۱,۳	۸	۶,۴	۳۹,۸	۴۴,۵

۴۳,۴	۴۵,۷	۴,۴	۳,۸	۲,۷	وضع کمی و کیفی عناصر مبلغان شهری در احیای فضای فراغتی
۳۸,۴	۳۹,۵	۹,۷	۷	۵,۴	وضعیت فضای سبز پیاده راه سنندج در احیای فضای فراغتی

استفاده از پیاده راه جهت خرید از مراکز تجاری

پیاده راه نقش اجتماعی فراوانی دارد که امروزه این معابر سنگفرش شده و خالی از اتومبیل با رستوران های روباز و نیمکت های فراوان با مراکز تجاری فراوان بهترین بستر برای گذراندن اوقات فراغت می باشد. در پیاده راه فردوسی شهر سنندج توجه به مراکز تجاری و تقویت این راسته بسیار حائز اهمیت است و در قبل از احداث این پیاده راه یک راسته تجاری بوده در پیاده راه شهر رشت هم نیز به این نکته توجه شده و فضاهای تجاری بعد از احداث پیاده راه تقویت شده است.

حضورپذیری در محدوده پیاده جهت قدم زدن و استفاده از هوای پاک

بررسی ساختار شهری در جهت افزایش فعالیت های اجتماعی و پیاده روی در جهت افزایش تعاملات و سرزندگی شهری مبحثی است که توسط محققین زیادی بررسی شده است. از این رو توجه به ساختارهایی که از یک طرف پیاده روی را در فضای عمومی شهر را افزایش دهند و از طرفی منجر به افزایش مدت زمان پیاده روی در فضای عمومی شوند بسیار حائز اهمیت است. در شهر سنندج بسیاری از جوانان جهت قدم زدن از این محور استفاده می کنند در حالی که طبق نظر سنجی در شهر رشت مقداری کمتر است.

استفاده و حضور افراد در محدوده پیاده جهت گفت و گو و ملاقات

گسترش روز افزون جمعیت شهر ها و ورود خودرو به عرصه فعالیت های شهری و دگرگونی ارتباطات اجتماعی میان شهروندان، جذابیت خیابان ها و فضا های پیاده را متاثر نمود و موجب تاکید بیش از حد به فضاهای پیاده شده است. یکی از ویژگی های پیاده راه ها تقویت گفت و گو و ملاقات میان شهروندان است. پیاده راه فردوسی به علت ساختاری که دارد در جهت تقویت ملاقات و گفت و گو طراحی نشده است در حالی که در پیاده راه شهر رشت ملاقات و گفت و گو بیشتر بوده و روابط اجتماعی قوی تر شده است.

خلق فضای آرامش روحی روانی

بی شک محور میدان انقلاب تا آزادی سنندج و میدان شهرداری رشت جز فضا های پیاده با ارزش این شهر محسوب می شود که جز فضای عمومی شهر محسوب می شوند که می توان در کنار سایر فضا ها از قبیل پارک و ... در بهبود یا خلق آرامش روحی شهروندان و عابران پیاده موثر واقع شود. با در نظر گرفتن نظر سنجی ها این گویه بعد احداث پیاده راه نشان می دهد که تاثیر گذاری احداث این پیاده راه در شهر سنندج از لحاظ امنیت

افزایش یافته که این نشانگر تاثیر مطلوب پیاده راه در خلق فضای ایمن بوده است. در میدان شهرداری رشت نیز میزان امنیت افزایش یافته است.

امنیت اجتماعی

به طور حتم پیاده روی در فضای بدون حضور خودرو و جدا از سرو صدای آزار دهنده وسایل نقلیه به دلیل ایمن شدن فضای پیاده محور و عدم تداخل بین محور سواره و پیاده احساس خوشایندی را در عابران پیاده به وجود خواهد آورد. بررسی نظر سنجی این گویه در بعد از احداث پیاده راه در سنندج نشان می دهد که امتیاز این تاثیر گذاری متمایل به بسیار زیاد است. که بیانگر تاثیر مطلوب پیاده راه در خلق فضای ایمن بوده است. در میدان شهرداری رشت همچنین امنیتی احداث می شود در حالی که نسبت به سنندج بیشتر از سنندج می باشد.

ارتقا فرهنگ شهرنشینی

بسیاری از کارشناسان و متخصصین امور شهری بر این باور هستند که به دلیل تبدیل شدن بسیاری از محور های پیاده به محور های سواره در گذر زمان، آداب شهرنشینی به تدریج با تغییرات گسترده ای همراه شده اند. به طوری که این امر به تدریج سبب آسیب رساندن به فرهنگ شهر نشینی شده است و موجب بیگانگی شهروندان با یکدیگر و کاهش تعاملات اجتماعی بین آن ها شده است. علاوه بر آن بروز انواع بیماری های جسمی و حرکتی که معلول عدم تحرک می باشد نیز است در شهر سنندج فرهنگ شهرنشینی بعد از احداث پیاده راه بالا رفته، در شهر رشت نیز همین مورد قابل مشاهده است.

ترویج فرهنگ پیاده روی و استفاده از حمل و نقل عمومی

بدون شک اولین و مهم ترین اهداف در نظر گرفته شده برای همه پیاده راه ها از جمله پیاده راه فردوسی سنندج و پیاده راه رشت افزایش استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی و فاصله گرفتن از زندگی ماشینی بوده است. بابررسی نظر سنجی در این گویه در بعد از احداث پیاده راه نشان می دهد که امتیاز استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی کاهش یافته است که این نشان ضعیف بودن برنامه ریزی در حوزه حمل و نقل عمومی می باشد. در حالی که در رشت میزان استفاده از حمل و نقل عمومی افزایش یافته این به این معنا است که در زمینه حمل و نقل موثر بوده است.

مشارکت شهروندان در مراسم دسته جمعی

با توجه با قابلیت پیاده راه ها در گسترش فرهنگ پیاده روی و مطلوب تر شدن فضاهای عمومی اهداف دیگری نظیر افزایش مشارکت جمعی شهروندان مد نظر است که این امر با برگزاری انواع همایش های خیابانی، نمایشگاه ها و نمایش های خیابانی و ... در ایام و مناسبت های گوناگون سال به منصفه ظهور می رسد و در نتیجه افزایش

ارتباطات چهره به چهره و بهتر شدن تعاملات اجتماعی شهروندان را در پی خواهد داشت. با بررسی نظر سنجی های این گویه در بعد از احداث پیاده راه نشان می دهد که امتیاز این مشارکت کاهش یافته است در شهر سنندج در حالی که در میدان شهرداری رشت این قابلیت افزایش یافته است.

خلق و تقویت برنامه های فرهنگی

بی شک خلق برنامه های فرهنگی یکی از اهداف احداث پیاده راه می باشد که در این دو شهر هر کدام به صورت متفاوت می باشد. در شهر سنندج به علت موقعیت خاص آن ایجاد برنامه های فرهنگی بسیار سخت بوده و مجوز گرفتن در این زمینه بسیار طاقت فرسا می باشد در حالی که در پیاده راه رشت به این مباحث بسیار بیشتر توجه شده و درصد زیادی از مباحث فرهنگی در این پیاده راه ایجاد می شود که این می تواند نقطه مثبتی در احداث پیاده راه باشد.

شکل گیری خاطرات فردی و جمعی

اگرچه در خیابان فردوسی سنندج و میدان شهرداری رشت همواره به عنوان یکی از خاطره انگیزه ترین مکان های شهر سنندج به شمار می آید اما در حال حاضر به دلیل شلوغی بیش از حد این پیاده راه در زمان های خاص شکل گیری خاطرات به راحتی امکان پذیر نیست، زیرا این شلوغی باعث مکث عابران در فضا نشده و افراد فقط در حال گذر از این مکان هستند و توجه زیادی به ویژگی ها و عناصر فضا ندارند بسیاری از پاسخگویان بر این عقیده اند که اگر ابعاد فراغتی و تفریحی این پیاده راه بیشتر شود می تواند برای طیف گسترده تری از افراد به عنوان مکان شکل گیری خاطرات شناخته شود. در نظر سنجی در این شهر شکل گیری خاطرات جمعی ضعیف انگاشته شده بود

تقویت حس تعلق به مکان و به فضای مرکزی پیاده راه

بسیاری از پاسخگویان، فضای به وجود آمده از طریق پیاده راه رشت را دلپذیر دانسته و فضا را قابل مقایسه با قبل از احداث آن نمی دانند. در مورد پیاده راه شهر سنندج نیز به علت ایجاد مباحث امنیتی برای افراد و راحت و دلپذیر شدن این فضا به این فضای مرکزی حس تعلق و وابستگی زیادی داشته و در پرسشنامه ای که صورت گرفته احساس خوشایندی نسبت به این مکان داشته اند.

تاثیر المان های شهری در تقویت فضای فرهنگی

یکی از بهترین کارکرد های المان شهری، پدید آوردن تنوع و دگرگونی در یک منطقه شهری است. المان ها فضای شهری را از حالت خشکی و یکنواختی خارج کرده و خود تبدیل به یک پدیده خاص در یک فضای شهری می گردند. در واقع هویتی خاص به یک منطقه می دهند و روح زندگی را در پیکر آن ناحیه شهری زنده می کنند. در

شهر سنندج توجه به هویت این شهر و لقب گرفتن شهر موسیقی در پیاده راه فردوسی المان های مختلف و زیادی به کار برده شده است که خود باعث بالا بردن کیفیت این پیاده راه شده است. در پیاده راه فرهنگی رشت نیز به این مورد توجه شده است اما تاثیر آن در شهر سنندج بیشتر است.

تاثیر المان های شهری در تقویت فضای فرهنگی

یکی از بهترین کارکرد های المان شهری، پدید آوردن تنوع و دگرگونی در یک منطقه شهری است. المان ها فضای شهری را از حالت خشکی و یکنواختی خارج کرده و خود تبدیل به یک پدیده خاص در یک فضای شهری می گردند. در واقع هویتی خاص به یک منطقه می دهند و روح زندگی را در پیکر آن ناحیه شهری زنده می کنند. در شهر سنندج توجه به هویت این شهر و لقب گرفتن شهر موسیقی در پیاده راه فردوسی المان های مختلف و زیادی به کار برده شده است که خود باعث بالا بردن کیفیت این پیاده راه شده است. در پیاده راه فرهنگی رشت نیز به این مورد توجه شده است اما تاثیر آن در شهر سنندج بیشتر است.

وضع کمی و کیفی مبلمان شهری

پیاده راه باید به عناصر مبلمان شهری از قبیل نور پردازی ها، آبنماها، آبفشان ها و فواره ها، نیمکت و سکو ها، تابلو ها و علائم راهنما، کفپوش ها و ... مجهز شود تا کارکرد مهم در نظر گرفته شده برای آنکه همان احیای روحیه فراغتی تفریحی، ایجاد فضایی برای آرامش و مکث کردن شهروندان و گسترش تعاملات اجتماعی آنها است تحقق یابد. مقایسه میانگین نظر سنجی های این گویه در زمان بعد از احداث پیاده راه نشان می دهد که امتیاز آن افزایش یافته است است که به این معنی بهبود وضع عناصر مبلمان و نقش اثر گذار آن بر ایجاد فضای آرامش شهروندی در سنندج می باشد، با بررسی وضعیت مبلمان شهری در شهر رشت می توان گفت به مبلمان شهری بیشتر توجه شده است.

وضعیت فضای سبز پیاده راه

وجود فضای سبز حس آرامش و امنیت را به مخاطب تداعی می کند و به خودی خود عاملی در جهت ترغیب بیشتر شهروندان است. لذا می توان به احیای روحیه فراغتی تفریحی و گسترش تعاملات اجتماعی شهروندان بیافزاید. اما در پیاده راه رشت بجز همان فضای سبز قبل از احداث پیاده راه، در وضع کنونی فضای سبز قابل توجهی در آن تدارک ندیده اند و از این رو بسیاری از پاسخگویان وضعیت فضای سبز را مناسب نمی بینند. در پیاده راه سنندج نیز اقدام خاصی در جهت ایجاد فضای سبز در این پیاده راه نشده است.

بحث و نتیجه گیری

در پژوهش حاضر با استفاده از روش تحقیق توصیفی تحلیلی و استفاده از ابزار پرسشنامه، به بررسی اثرات بر جای مانده از احداث پیاده راه رشت و پیاده راه فردوسی سنندج بر کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان پرداخته شده است. یافته‌های حاصل از نظر سنجی از شهروندان در پیاده راه رشت نشان می‌دهد که این پیاده راه بر ابعاد مختلف مسائل اجتماعی و فرهنگی شهروندان تاثیر مثبتی گذاشته است و رفته رفته درصدد گسترش آن است. به عبارتی نقش پیاده محوری گسترش یافته و در نهایت منجر به افزایش سرانه فضاهای فرهنگی و اجتماعی شده و برای کاهش فقر فرهنگی می‌کوشد در حالی که در شهر سنندج از لحاظ مسائل اجتماعی این پیاده راه بسیار ضعیف عمل کرده و بیشتر جنبه‌های کالبدی و کارکردی آن را مد نظر قرار داده است. هر چند با قرار دادن المان‌های شهری باعث تقویت جنبه‌های فرهنگی و هویتی شهر شده است اما درصد بسیار کمی را به خود اختصاص داده است.

منابع

- اسمعیلی، محدثه؛ و کرمی، اسلام. (۱۳۹۹). ارزیابی کیفیت پیاده‌مداری بر اساس شاخص‌های پیاده‌مداری در محلات قدیمی نمونه مورد مطالعه: محله میخچه‌گران گرگان. شهرسازی و معماری هویت محیط، ۲(۵۱۷)-۱.
- آروین، محمود؛ فرجی، امین؛ و قانع، مهسا. (۱۳۹۷). ارزیابی ابعاد سرزندگی در پیاده راه‌های شهری از دیدگاه شهروندان (مورد مطالعه: پیاده راه فرهنگی رشت). توسعه محلی (روستایی-شهری)، ۱۰(۲)، ۲۷۶-۲۵۳.
- آرام، علی؛ و ولی‌پور، فرشید. (۱۴۰۰). ساماندهی مبلمان شهری شبکه معابر نمونه موردی: بلوار امام خمینی شهر یاسوج، جغرافیا و روابط انسانی، ۴(۳)، ۳۱۰-۲۹۵.
- برومند، مریم؛ طغیانی، شیرین؛ و صابری، حمید. (۱۳۹۸). ارزیابی مولفه‌های کیفیت فضا شهری بر شکل‌گیری الگوهای رفتاری با تاکید بر جنسیتی شدن آن، نمونه موردی، منطقه ۲ تهران. مدیریت شهری، ۱۶(۴۶)، ۲۶۰-۲۴۱.
- تقی‌پور، علی اکبر؛ حسن‌زاده باغی، بنیامین؛ و احمدی دهرشید، پارسا. (۱۴۰۲). ارزیابی عوامل تاثیرگذار بر کیفیت پیاده راه‌ها براساس دیدگاه شهروندان در پیاده راه شهر رشت، جغرافیا و برنامه‌ریزی، ۲۷(۸۳)، ۳۸-۲۷.
- حیدرزاده، احسان؛ و حق، محمدرضا. (۱۴۰۱). ارزیابی موفقیت پیاده راه‌های شهری در جلب رضایت شهروندان مقایسه تطبیقی پیاده راه‌های حافظیه و ارم شهر شیراز، پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری، ۱۰(۱)، ۷۹-۶۳.
- رجبی، آریتا؛ مهدوی، مسعود؛ و درزی‌رامندی، محمد رحیم. (۱۳۹۵). ارزیابی عملکرد پیاده راه و نقش‌پذیری آن در جهت جنبش پیاده‌گستری و آسایش حرکت پیاده در برنامه‌ریزی شهری (نمونه موردی منطقه ۲ تهران). نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، ۸(۴)، ۲۱۰-۱۹۳.

- رسولی، سیدمهدی؛ و احمدی، حامد. (۱۴۰۲). تدوین راهبردهای ارتقاء کیفیت در احداث پیاده راه های شهری، مورد مطالعه پیاده راه طالقانی شهر ایلام، ۱۵(۵۶)، ۱۳-۱.
- سعیدی رضوانی، نوید؛ فدوی، الهام؛ و هرنیدی، مینا. (۱۳۹۱). پیاده راه ها؛ از آرمان تا واقعیت (مطالعه موردی: شهر جدید بهارستان)، ماهنامه دانش نما، ۲۱، ۲۰۶-۲۰۸.
- قنبری، ابولفضل؛ هادی، الهام؛ و هادی، الناز. (۱۳۹۹). بررسی تطبیقی پیاده راه های تربیت و ولیعصر شهر تبریز از منظر مولفه های پیاده مداری، آمایش محیط، ۵۰، ۱۰۹-۸۵.
- محقق پور، سید یاسمن؛ زمانیان، روزبه؛ و شیعه، عباس. (۱۴۰۰). تدوین راهبردهای ارتقا کیفیت فضاهای عمومی میدان امام حسین و پیاده راه ۱۷ شهریور با تاکید بر رویکرد حکمروایی نوآورانه شهری. علوم و تکنولوژی محیط زیست. ۲۳(۵)، ۲۸۹-۲۶۹.
- مهتا ویکاس (۱۳۹۸). خیابان کامل ترین نمونه فضای عمومی اجتماعی، ترجمه ژیلخالیدیان و آرمین پیاب، انتشارات آذرخش، تهران.
- نادری کیا، رعنا؛ و خلیجی، محمدعلی. (۱۴۰۱). ارزیابی کیفیت زندگی سرزندگی پیاده راه های شهری (نمونه موردی: خیابان سلمان فارسی اهواز)، اندیشه راهبردی شهرسازی، ۱(۱)، ۸۸-۷۹.

Gui, j. (2021). Builling three-dimensional pedestrian network in cities. *Underground space*, 6(2), 217-244.

J. Balsas, C. (2021). Exciting walk-only precincts in Asia, Europe and North-America. *Cities*, 112, 1-13.

Sangeeth, k, & Lokre, A. (2019). Factors influencing pedestrian speed in level of service (LOS) of pedestrian facilities. *Transportation research interdisciplinary perspective*, 3, 100066.

Sertbakan, B. A., Tahmaz, H., Ünsev, B., & Abatay, G. (2020). Evaluation of the Effects of Urban Planning Decisions on Commercial Function and Site Selection Decisions: Ümraniye- Pedestrianization Project. *International Journal of Architectural, Civil and Construction Sciences*, 14(3), 1-12.

Vale, D. S. & pereira, M. (2016). Influnce on pedestration commuting behavior af the built environment surrounding destination: A structural equation modeling approach. *Internation journal of sustainable transportation*, 10(8), 730-741.

Weng, M, Ding, N, LI, J, Jin, X, Xiao, H, He, Z, & Su, S. (2019) The 15 minute walkable neighborhoods: measurement social inequities and implicatation for bulding healthy communication in urban china. *Journal of architectuaral research*.

Yildirm, O. C & Celik E. (2022). Understanation pedestrian behavior and spatial relation: a pedestraianized area in besiktas Istanbul. *Frontiers of ar Architectural research*.