



تبیین مولفه های تاثیر گذار پیاده راه بر ارتقاء تعامل اجتماعی در فضاهای شهری از دیدگاه شهروندان (منطقه مورد مطالعه: محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز)

۱- شعله تقیان عمانی

۱_ کارشناس ارشد مدیریت اجرایی گرایش مدیریت اجرایی

Sh.ommani@yahoo.com

چکیده

فضای پیاده راه شهری علاوه بر تغییر سیمای کالبدی شهرها، تغییرات نوینی در کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی و فرهنگ مردم را نیز به وجود آورده اند. حرکت پیاده همواره با نیازها و خواسته های انسانی آمیخته شده و می تواند از پر اهمیت ترین موارد در حق استفاده کنندگان از فضای شهری لحاظ شود، که این امر لازمه توجه بیشتر به گذرهای پیاده در فضای شهر می باشد. هدف از این پژوهش ارزیابی تاثیر قابلیت پیاده مداری فضاهای شهری بر ارتقاء تعاملات اجتماعی شهروندان در این فضاهای شهری است. پژوهش از نظر هدف کاربردی و به لحاظ روش توصیفی - تحلیلی (پیمایشی) می باشد. بر اساس اسناد و مدارک کتابخانه ای، سایت های اینترنتی و مطالعات میدانی بوده است و همچنین در نهایت به تحلیل میزان قابلیت پیاده مداری معابر محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز در جهت تعاملات اجتماعی آن پرداخته می شود. بر اساس نتایج به دست آمده، مولفه امنیت شخصی عابر پیاده، امنیت زنان و کودکان (۲۷/۶۶)، دارای بالاترین میانگین و گویه توقف و پارک مناسب رانندگان و حفظ دید مناسب عابران، رعایت سرعت، مجاز از سوی رانندگان، جدایی مسیر عابر پیاده از سواره رو با مقدار میانگین ۱۲/۱۶ پایین ترین مقدار میانگین را به خود اختصاص داده است. همچنین نتایج آزمون t نشان می دهد که سطح معناداری ۰/۰۳ می باشد و از آنجایی که مقدار p.value کوچکتر از ۰/۰۵ می باشد. فرضیه پژوهش بر اساس پاسخ شهروندان به سئوالات پژوهش مورد تائید قرار گرفت. بنابراین معیارهای تاثیر گذار بر قابلیت پیاده مداری فضاهای شهری در جهت تعاملات اجتماعی معابر محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز تاثیر داشته است.

کلمات کلیدی: پیاده راه، تعامل اجتماعی، شهر شیراز، محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز.



۱- مقدمه

پیاده روی، طبیعی ترین، قدیمی ترین و ضروری ترین شکل جابه جایی انسان در محیط می باشد. پیاده روی هنوز مهم ترین امکان برای مشاهده مکان ها، فعالیت ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش ها و جاذبه های نهفته در محیط است.

پیاده روی به دلیل کم هزینه بودن یا در دسترس بودن آسان برای کلیه اقشار جامعه به مار می رفت (معینی، ۱۳۸۵، ۵). اکا امروزه یکی از نقایص عمده ی شهرهای سطح جهان، وابستگی بیش از حد نیاز به حرکت سواره و تخلف از حفظ و سامان دهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است (پور احمد و همکاران، ۱۳۹۱، ۳۸). دهه های اخیر به دنبال گسترش بی رویه شهرها و اهمیت و نقش روز افزون اتومبیل در شهر، به تدریج نقش عابر پیاده در فضاهای شهری کم رنگ شده است. این امر موجب کاهش سرزندگی فضاهای عمومی و کاهش فضایی مناسب برای تعاملات اجتماعی در شهر شده است. به دنبال ایجاد سرزندگی بیشتر و تبدیل سکونت گاه های شهری به شهرهای انسان محور، بسیاری از شهرها فضاهای بدون وسیله نقلیه ای به نام " پیاده راه" ساختند (پور احمد و همکاران، ۱۳۹۵، ۱۷۶). جنبش گسترش فضاهای پیاده، نه تنها سیمای کالبدی شهرها را عوض کرده بلکه تغییرات نوینی در کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی و فرهنگ مردم به وجود آورده است همچنین الگوها و روش های جدیدی برای حل مسائل شهری ارائه داده که باعث تحولی عمیق در نظریه ها و روش های شهرسازی به ویژه در عرصه ساماندهی فضاهای شهری شده است حرکت " پیاده همواره با نیازها و خواسته های انسان در می آمیزد و می تواند از پراهمیت ترین و ضروری ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده کنندگان از فضای شهر تلقی شود. این امر مستلزم توجه بیشتر به گذرهای پیاده و عابرین در سطح شهر میباشد (افراسیابی و همکاران، ۱۳۹۴: ۲). بنابراین اهمیت و توجه به عابر پیاده و مناسب سازی محیط شهری برای حضور وی در فضاهای شهری از چالش های پیش رو در کلان شهرهای امروز ماست. ضرورت این مسئله با توجه به اینکه در کشور ما و به ویژه در مطالعات برنامه ریزی شهری مورد کم توجهی بوده است، وضوح بیشتری می یابد. از طرف دیگر نگاهی گذرا به محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز که فضاهای باز شهری و معابر آن که از نظر پاسخگویی به نیازهای شهروندان در وضع مطلوبی به سر نمی برند. مؤند ضرورت و اهمیت این پژوهش است. در این راستا هدف اصلی پژوهش در قالب معیارهای موثر بر معابر پیاده مدار شهری به منظور ایجاد مکان سوم می باشد.



۲- فرضیه تحقیق

فرضیه: به نظر می رسد از دیدگاه شهروندان بین مولفه های پیاده راه و تعامل اجتماعی رابطه معناداری وجود دارد.

۳- روش تحقیق

جامعه آماری این تحقیق شامل ساکنین محدوده شهرداری منطقه ۵ شیرازی باشد. بر اساس اطلاعات آماری جمعیتی سال ۱۳۹۵ جمعیت منطقه ۵ شیراز ۱۵۶۱۰۵ نفر بوده لذا بر طبق فرمول مورگان نمونه آماری ۳۸۴ نفر در نظر گرفته شد. برای برآورد حجم نمونه ی آماری از فرمول مورگان استفاده شده است. به قرار زیر:

$$n = \frac{N.t^2.p.q}{N.d^2 + t^2.p.q}$$

n تعداد حجم نمونه است که از طریق فرمول کوکران به دست می آید.

N تعداد کل جمعیت مورد مطالعه می باشد.

t احتمال صحت گفتار است که با توجه به درصد احتمال اطمینان در سطح ۹۵ درصد، برابر با ۱/۹۶ می باشد.

P احتمال وجود صفت.

q احتمال فقدان صفت.

d احتمال خطا که در تحقیق ۵٪ در نظر گرفته شده است.

حجم نمونه این تحقیق ۳۸۴ نفر بطور تصادفی در روزهای مختلف هفته انتخاب و سئوالات خود را از این افراد خواهیم پرسید.

۳-۱- روش گردآوری اطلاعات

این تحقیق بر اساس هدف، کاربردی است و بر اساس ماهیت و روش، «توصیفی- تحلیلی» است. برای جمع آوری اطلاعات و داده های مورد نیاز در پژوهش حاضر از دو روش مطالعات اسنادی و میدانی استفاده شده است، اطلاعات و داده های مورد نیاز از روش کتابخانه ای (اسنادی)، شامل کتب، گزارش ها و تحقیقات پژوهشی، پایان نامه ها، نتایج سرشماری های عمومی نفوس و مسکن و سالنامه های آماری، در سال های مختلف بدست آمده است. روش میدانی بر روش پرسشنامه، مشاهده و مصاحبه، و با



بهره گیری از نظرات سازمان ها و ادارات مدیریت محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز می باشد. ابزار گردآوری داده ها پرسشنامه محقق ساخته می باشد.

۳-۲- نحوه تکمیل و امتیاز بندی

برای تکمیل این پرسشنامه از طیف پنج گزینه ای لیکرت استفاده شده است و امتیازات به شرح ذیل می باشد: کاملاً مخالفم=۱ مخالفم=۲، نظری ندارم=۳، موافقم=۴، کاملاً موافقم=۵.

۳-۳- روایی و پایایی:

روایی تعیین می کند که یک ابزار اندازه گیری تا چه حد یک مفهوم خاص را اندازه می گیرد. روایی محتوا نشان می دهد که ابزار موردنظر به تعداد کافی پرسش های مناسب برای اندازه گیری مفهوم مورد سنجش را در بردارد. هر قدر عناصر مقیاس، گسترده تر و قلمرو مفهوم مورد سنجش را بیشتر در برگیرند، روایی محتوا بیشتر خواهد بود به بیان دیگر، روایی محتوا نشان می دهد که ابعاد و عناصر یک مفهوم تا چه حد تحت پوشش دقیق قرار گرفته است روایی ظاهری نیز نشان می دهد که عناصر مورد سنجش به طور ظاهری توانایی اندازه گیری مفهوم ما را دارند و اینکه آیا صاحب نظران تأیید می کنند که ابزار، آنچه را که باید اندازه بگیرد اندازه می گیرد (سکاران، ۱۳۹۰).

محقق پرسشنامه مذکور را به تعدادی از خبرگان ارائه داده و نظرات اصلاحی آنان را اعمال گردید و در نهایت مورد تأیید آنها قرار گرفت. بنابراین، پرسشنامه های مورد استفاده در این تحقیق از روایی مورد نیاز برخوردار خواهند بود.

پایایی نیز عبارت است توانایی ابزار در حفظ پایایی خود در طول زمان، علیرغم شرایط غیره قابل کنترل آزمون و وضعیت خود پاسخ دهندگان است. پایایی این پژوهش با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ سنجیده می شود. آلفای کرونباخ بنا به تعریف برگمن^۱ (۲۰۰۶) و هایر^۲ (۲۰۱۱) به بررسی همبستگی درونی سئوالات می پردازد؛ و سپس بر مبنای این همبستگی ها ضریبی به نام ضریب آلفای کرونباخ ارائه می گردد (اله یاری بوزجانی، ۱۳۹۲). هایر (۲۰۱۱) بیان می دارد که در صورتی که ضریب آلفای کرونباخ بین ۰/۶ تا ۰/۸ درصد سازگار باشد سازگاری درونی روایی خوب و در صورتی که بیشتر از ۰/۸ درصد باشد سازگاری درونی بسیار خوب می باشد (اله یاری بوزجانی، ۱۳۹۲)؛ و همچنین بیان می کند میزان آلفای کرونباخ بین ۰/۸ تا ۰/۹ درصد را می توان به عنوان پایایی خوب در نظر گرفت.

۴- مبانی نظری

۴-۱- پیاده راه (walkability)

حرکت عابر پیاده را در فضاهای شهری تسهیل نموده و موجب میشوند عابر پیاده در فضایی امن و به دور از خودروها حضور یابد و موجبات ارتقا تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری فراهم شود (ثقفی اصل، ۱۳۸۷ : ۱). قسمتی از فضای شهری هستند

¹ - Berghman

² - Hair



که به دلیل دارا بودن برخی ظرفیتهای خاص در تمام یا بخشی از ساعات بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می یابند. پیاده راه ها نه تنها جزو مهمترین فضاهاى عمومی شهری محسوب میشوند بلکه اساساً به منظور تداوم حیات شهری ضروری هستند (ثقفی اصل، ۱۳۸۷: ۸۳).

۴-۲- پیاده مداری

در دهه ۱۹۸۰ میلادی تعداد زیادی از معماران و شهرسازان آمریکایی از فرسودگی و زوال مراکز شهری و افزایش فزاینده جوامع محلی که پراکنده و متفرق وابسته به اتومبیل و دارای فاصله با مراکز شهری بودند. اظهار نارضایتی کردند. در سالهای پایانی دهه ۱۹۸۰ و ابتدای دهه ۱۹۹۰ این نارضایتی منجر به ظهور جنبش نوشهرگرایی شد (Lehrer, ۲۰۰۴). نوشهرگرایی که به طراحی محلات سنتی و طراحی محلات نئو سنتی مشهور است) اصول برنامه ریزی است که محلات قابل زیست و قابل پیاده روی در یک محیط مساعد پیاده روی را به وجود می آورد. نوشهرگرایی سعی میکند با ایجاد کاربریهای مسکونی مختلط از آپارتمان گرفته تا خانه های تک خانوار با هر سطح قیمتی ساکنینی با سطوح درآمدی مختلف داشته باشد و با توسعه فشرده از سکونتگاه های حیاتی و محیط های طبیعی حفاظت کند (اصغرزاده، یزدی، ۱۳۸۹، ۵۲). جنبش نوشهرگرایی اگرچه در زمینه توسعه های مسکونی جدید به وجود آمده است ولی همواره بر توسعه های درون بافت و اصلاح بافت های موجود تاکید کرده است مخالف گسترش بیش از اندازه هدر رفتن زمین می باشد (Nozzi ۲۰۰۵) به دنبال نوشهرگرایی و تا حدی به موازات آن رشد هوشمند از جمله جدیدترین و مهمترین انگاره های شهرنشینی و شهرگرایی پایدار است که نموده کلیه رویکردهای قبل از خود را از جمله شامل نظریه توسعه پایدار مدیریت، رشد محدوده های شهری و کمربند سبز توسعه میان افزا و نوشهرگرایی را در قالب یک پارادایم جدید نظریه بندی و مدل سازی نماید. با این تفاوت که نسبت به جنبش نوشهرگرایی کمتر بر طراحی شهری و به جای آن بیشتر بر روی نقش سیاستهای عمومی و دولتی تاکید کرده و سیاستهای مدیریت هوشمندانه رشد را نه صرفاً در مقیاس واحدهای همسایگی یا محله های شهری بلکه در مقیاس محلی منطقه ای دنبال می کند. این تئوری با مبانی نظری شهر پایدار توأم با کاربری های مسکونی و اشتغال با اولویت طراحی دسترسی پیاده همسو است (زیاری، ۱۳۸۰: ۳۸۱).



۳-۴- تعاملات اجتماعی

انسان در جهت رفع این نیاز، ناگزیر به انجام فعالیت هایبست که نحوه انجام این فعالیت ها را اصطلاحاً "رفتار" گویند، رفتار انسانی برآیندی از انگیزه ها و نیازهای فرد، قابلیت محیط، تصویر ذهنی فرد از دنیای خارج و بر آیندی از ادراک او و معنایی که این تصویر برای او دارد، می باشد. رفتار تنها تابع فعالیت نیست بلکه ترکیبی از فعالیت، زمان و مکان بوده و الزامات زیر را می طلبد:

- فعالیتی که قابلیت انجام شدن به طرق مختلف داشته باشد.

- بخش خاصی از محیط که حال و هوای متناسب با رفتار داشته باشد.

- برقراری ارتباط مناسب میان دو مورد فوق

- یک دوره زمانی خاص (lang, 1987).

۴-۴- فضای شهری (Urban Environments)

فضایی مادی است، با ابعاد اجتماعی و روان شناختی و شکل، شهر هندسه این فضا است. شهر امروز به عنوان اثر بارز تمدن معاصر باید به چیزی و طراحی بناها و شبکه رفت و آمد بیاندیشید لازم است فضاهایی خلق شوند که با نیازهای امروز مطابقت داشته باشند به گونه ای سامان یابند که با فن آوری نوین همخوان باشند. در این فضاها موجی جستجو میشود که به شهر غنا و تنوع بخشد و تأثیر فزاینده ای را سبب شود که پیوند های گوناگون شهروندان با مکانها و فضاهای شهری را بیان کند (حبیبی، ۱۳۷۸: ۶).

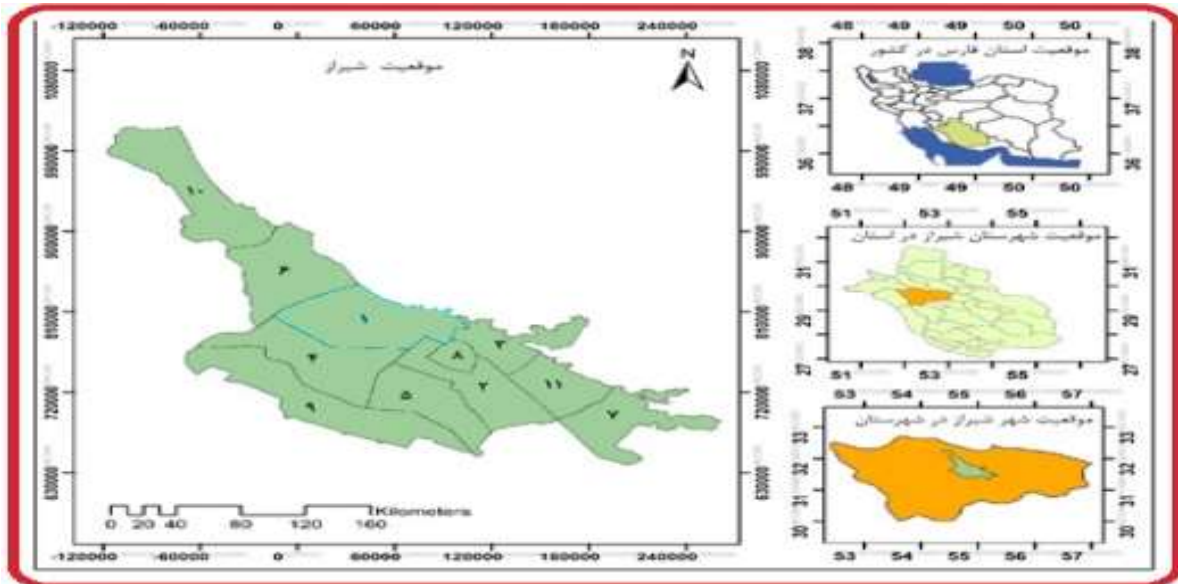
۵_ معرفی محدوده مورد مطالعه

۱-۵- معرفی شهر شیراز

محدوده خدماتی شهر شیراز براساس آخرین تقسیمات محلی در قالب یازده منطقه شهرداری دارای مساحت ۲۲۷۳۱ هکتار می باشد. براساس آخرین سرشماری نفوس و مسکن که در سال ۱۳۹۵ انجام گرفت شهر شیراز دارای جمعیت ۱۵۶۵۵۷۲ نفر در قالب ۱۰ منطقه شهرداری بوده است. با توجه به تقسیمات جدید شهرداری شیراز در قالب یازده منطقه شهرداری و لزوم محاسبه جمعیت مناطق یازده گانه نسبت به محاسبه جمعیت هر یک از مناطق شهرداری براساس محدوده جغرافیایی آن و ریز



اطلاعات بلوک های آماری سرشماری نفوس و مسکن ۱۳۹۵ اقدام گردید. جدول شماره (۱) مهمترین شاخص های جمعیتی شهر شیراز را به تفکیک مناطق یازده گانه شهرداری شیراز نشان می دهد. براساس سرشماری نفوس و مسکن ، ۱۳۹۵ شهر شیراز دارای جمعیت ۱۵۶۵۵۷۲ نفر بوده که شامل ۷۸۵۴۵۰ نفر مرد و ۷۸۰۱۲۲ نفر زن با نسبت جنسی ۱/۰۱ است. در شهر شیراز تعداد ۴۷۷۹۱۶ خانوار با بعد ۳'۲۸ نفر ساکن می باشند و تراکم جمعیت در شهر شیراز ۶۸۰۹ نفر در هکتار می باشد منطقه ۴ شهرداری با ۲۵۴۵۰۳ نفر بیشترین جمعیت و منطقه ۸ کمترین جمعیت را به تعداد ۳۵۷۲۷ نفر در خود جای داده است. بیشترین تراکم جمعیتی مربوط به منطقه ۴ می باشد که دارای تراکم جمعیت ۱۰۸۰۱ نفر در هکتار می باشد مناطق ۷، ۵، ۴، ۳، ۸ و ۱۱ دارای تراکم جمعیتی بیشتر از میانگین شهری شیراز هستند و پایین ترین تراکم جمعیتی مربوط به منطقه ۱۰ می باشد که در هر هکتار ۳۸،۵ نفر را جای داده است. بزرگترین منطقه شهرداری ، شیراز منطقه ۱۰ با مساحت حدود ۳۵۶۳ هکتار است که دارای تعدادی محدوده منفصل شهری میباشد و کوچکترین منطقه شهرداری منطقه تاریخی و فرهنگی با مساحت ۳۷۷ هکتار است. (معاونت برنامه ریزی و توسعه سرمایه انسانی، ۱۳۹۶، ۳۴).



نقشه ۱: موقعیت شهر شیراز در شهرستان شیراز، استان فارس و کشور ایران



جدول (۱) شاخص های جمعیتی شهر شیراز به تفکیک مناطق شهرداری

ضریب همگنی	تراکم جمعیت (تفر در هکتار)	نسبت جنسی (درصد)	جمعیت			خانوار		مساحت	منطقه
			زن	مرد	کل	بعد	تعداد		
۱۰.۷%	۶۱.۴	۰.۹۳	۸۱.۴۶۲	۷۶.۱۶۲	۱۵۷.۶۲۴	۳.۲۲	۴۸.۹۷۲	۲.۵۶۷	۱
۱۰.۱%	۸۹.۱	۱.۰۳	۸۷.۷۲۳	۹۰.۳۹۳	۱۷۸.۱۱۶	۳.۳۴	۵۳.۲۶۰	۱.۹۹۹	۲
۷.۹%	۸۷.۴	۱.۰۲	۶۸.۹۳۱	۶۹.۹۶۶	۱۳۸.۸۹۷	۳.۲۷	۴۲.۵۲۳	۱.۵۸۹	۳
۱۳.۳%	۱۰۸.۱	۰.۹۶	۱۲۹.۷۲۶	۱۲۴.۷۷۷	۲۵۴.۵۰۳	۳.۱۶	۸۰.۴۳۵	۲.۳۵۵	۴
۸.۷%	۹۳.۳	۱.۱۱	۷۴.۰۰۲	۸۲.۱۰۳	۱۵۶.۱۰۵	۳.۴۹	۴۴.۷۹۰	۱.۶۷۳	۵
۹.۵%	۴۹.۱	۰.۹۶	۶۳.۵۸۲	۶۰.۷۴۱	۱۲۴.۳۲۳	۳.۰۷	۴۰.۴۸۴	۲.۵۳۴	۶
۸.۳%	۶۹.۶	۱.۰۳	۶۴.۵۴۷	۶۶.۳۹۰	۱۳۰.۹۳۷	۳.۳۲	۳۹.۳۹۳	۱.۸۸۰	۷
۲.۰%	۹۴.۶	۱.۰۸	۱۷.۱۷۵	۱۸.۵۵۲	۳۵.۷۲۷	۳.۳۴	۱۰.۶۹۲	۳۷۸	۸
۱۰.۹%	۴۸.۰	۱.۰۳	۶۹.۴۲۶	۷۱.۲۹۲	۱۴۰.۷۱۸	۳.۳۹	۴۱.۵۵۱	۲.۹۲۹	۹
۱۲.۲%	۳۸.۵	۱.۰۱	۶۸.۲۱۴	۶۹.۰۸۳	۱۳۷.۲۹۷	۳.۲۸	۴۱.۹۰۸	۳.۵۶۳	۱۰
۶.۳%	۸۸.۰	۱.۰۱	۵۵.۳۳۴	۵۵.۹۹۱	۱۱۱.۳۲۵	۳.۲۸	۳۳.۹۰۸	۱.۲۶۵	۱۱
۱۰.۰%	۶۸.۹	۱.۰۱	۷۸۰.۱۲۲	۷۸۵.۴۵۰	۱.۵۶۵.۵۷۲	۳.۲۸	۴۷۷.۹۱۶	۲۲.۷۳۱	شیراز

منبع: معاونت برنامه ریزی و توسعه سرمایه انسانی، ۱۳۹۶، ۳۵

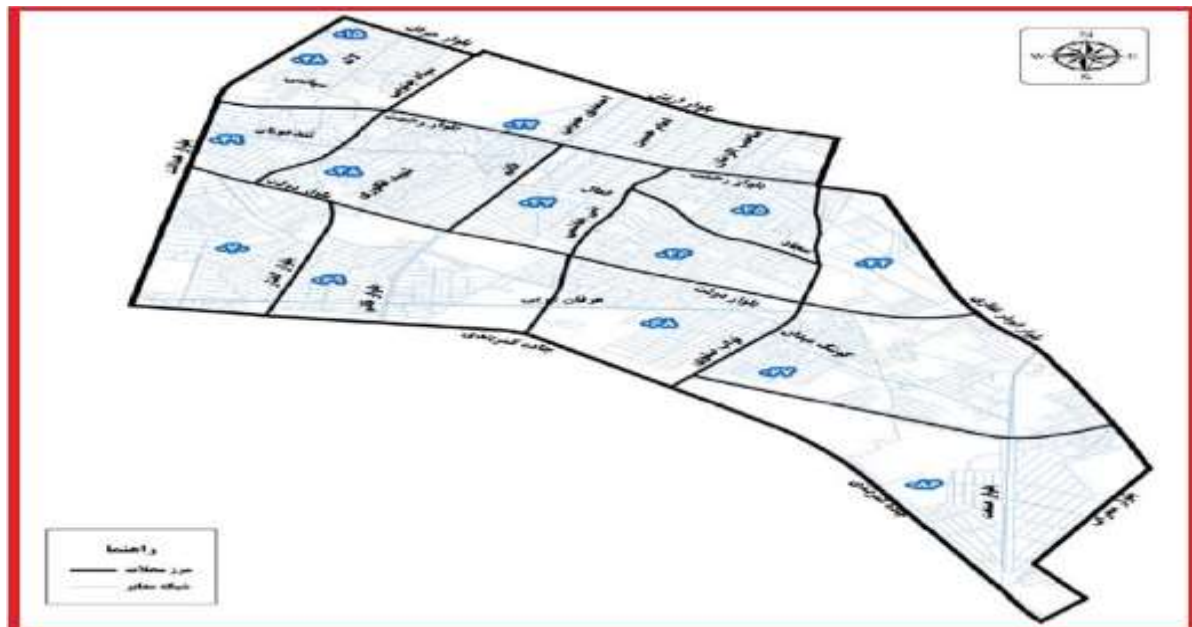
۲-۵ - معرفی محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز

جدول ۲: شناسنامه منطقه ۵

نام منطقه	تعداد محله	شاخص	جمعیت				خانوار		مساحت		تراکم		ضریب همگنی	
			کل	نسبت به شهر	مرد	زن	نسبت جنس	تعداد	بعد	کل	نسبت به شهر	جمعیت		خانوار
منطقه	۱۳		۱۵۶,۱۰۵	۱۰۰٪	۸۲,۱۰۳	۷۴,۰۰۲	۱,۱۱	۴۴,۷۹۰	۳,۴۹	۱,۶۷۳	۷,۴٪	۹۲,۳	۲۶,۸	۸,۷٪
میانگین			۱۲,۰۰۸	۰,۷۷٪	۶,۳۱۶	۵,۶۹۲	۱,۱۱	۳,۴۴۵	۳,۴۸	۱۲۹	۰,۵۷٪	۱۰,۵,۹	۳,۰۶	۰,۶۷٪
انحراف استاندارد			۵,۱۵۸	۰,۳۳٪	۲,۷۰۴	۲,۴۵۴	۰,۰۳	۱,۴۴۹	۰,۱۲	۵۹	۰,۲۶٪	۴۷,۸	۱۴	۰,۲۳٪

منبع: معاونت برنامه ریزی و توسعه سرمایه انسانی، ۱۳۹۶، ۱۲۸

نقشه ۲: محدوده محلات شهرداری منطقه ۵ شیراز



منبع: معاونت برنامه ریزی و توسعه سرمایه انسانی، ۱۳۹۶، ۱۲۹



۶- تجزیه و تحلیل استنباطی داده ها

۱-۶ فرضیه: به نظر می رسد از دیدگاه شهروندان بین مولفه های پیاده راه و تعامل اجتماعی رابطه معناداری وجود دارد .

جدول ۳: معیارهای تاثیر گذار بر قابلیت پیاده مداری فضاهای شهری در جهت تعاملات اجتماعی معابر محدوده

شهرداری منطقه ۵ شیراز

انحراف معیار	میانگین	گویه ها	معیار
۱/7۹	۱۲/29	حفظ و نگهداری پیاده روها، تمیزی و نظافت پیاده روها	کیفیت و نگهداری
۲/67	۱۲/59	عرض پیاده راه ، شیب ، کف سازی و سنگ فرش	شرایط فیزیکی
۱/76	۱۴/39	فضای سبز مجاور مسیر ، جذابیت اطراف	مجاورت
۱/5۹	۱۲/16	توقف و پارک مناسب رانندگان و حفظ دید مناسب عابران ، رعایت سرعت ، مجاز از سوی رانندگان ، جدایی مسیر عابر پیاده از سواره رو	ایمنی در برابر حرکت سواره
۱/80	۱۳/91	امکانات استفاده از چند روش حمل و نقل تعدادو محل قرار گیری ایستگاههای اتوبوس و تاکسی ، صرفه جویی در زمان و هزینه ها (رفت و آمد بصورت پیاده) ، جابجایی سریع و آسان	امکانات پیاده روها جابجایی ، دسترسی
۳/22	۲۶/92	وجود سطل زباله ، محل نشستن ، آبخوری ، تسهیلات عبور برای افراد کم توان جسمی	
۲/26	۱۲/96	خط کشی عابر پیاده	تقاطع ها
۲/89	۲۷/66	امنیت شخصی عابر پیاده ، امنیت زنان و کودکان	امنیت

همان گونه که در جدول (۳) مشاهده می نمائید، توزیع فراوانی مربوط به شاخص قابلیت پیاده مداری فضاهای شهری نشان داده شده است، که بر اساس نتایج به دست آمده، امنیت شخصی عابر پیاده، امنیت زنان و کودکان (۲۷/۶۶)، دارای بالاترین



میانگین و گوپه توقف و پارک مناسب رانندگان و حفظ دید مناسب عابران ، رعایت سرعت ، مجاز از سوی رانندگان ، جدایی مسیر عابر پیاده از سواره رو با مقدار میانگین ۱۲/۱۶ پایین ترین مقدار میانگین را به خود اختصاص داده است.

جدول ۴: نتایج آزمون t برای معیارهای تاثیر گذار بر قابلیت پیاده مداری فضاهای شهری در جهت

تعاملات اجتماعی معابر محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز

متغیر	میانگین	خطای استاندارد	مقدار t	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت میانگین
قابلیت پیاده مداری فضاهای شهری	۱۵/۹۵	۰/۹۹	۱۸/۸۶	۳۸۳	۰/۰۰۳	۰/۹۳

با توجه به جدول شماره (۴) نتایج آزمون t نشان می دهد که سطح معنا داری ۰/۰۰۳ می باشد و از آنجایی که مقدار p.value کوچکتر از $\alpha = ۰/۰۵$ می باشد فرض تحقیق تائید می شود. بنابراین معیارهای تاثیر گذار بر قابلیت پیاده مداری فضاهای شهری در جهت تعاملات اجتماعی معابر محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز تاثیر داشته است.

۷_ نتیجه گیری

گسترش روزافزون شهر و ورود اتومبیل به عرصه فعالیت های شهری و دگرگونی ارتباطات اجتماعی، جذابیت معابر و فضاهای پیاده را متاثر نمود و موجب تاکید بیش از حد به حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن، به عنوان اصلی ترین شرط رونق اقتصادی - اجتماعی شهر ، توسط برنامه ریزان و مدیران شهری شد . از این رو به تدریج دسترسی آسان پیاده و فضاهای برانگیزنده ی تعامل اجتماعی در مرکز شهر کاهش یافت معابر محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز به محور خودرو مدار تبدیل گردید و حرکات پیاده مدار در این محور دچار نقصان و ناکارآمدی شدید و تداخل محور سواره و پیاده گردیده است . معابر محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز امروز به اقداماتی نیازمند است که گذر پیاده در شهر را تسهیل، و موانعی که در این راه قرار دارد را شناسایی کند و شهرنشینان را به یافتن روش های مختلف حرکت در شهر تشویق نماید و با توجه به نقش و عملکرد این معابر که در هسته مرکزی شهر دارد انتظار می رود که پاسخگوی نیازها و توقعات روزمره شهروندان باشد. لذا برآورده شدن توقعات و انتظارات شهروندان از این ناعبر به عنوان یک مسئله ضروری به نظر می رسد . معابر محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز به دلیل هویت تاریخی فرهنگی آن و وجود کاربری های فعال ، در صورت برنامه ریزی مناسب و متناسب در آن دارای پتانسیل بالایی در جهت تحقق تعاملات اجتماعی می باشد. بر اساس نتایج به دست آمده ، مولفه امنیت شخصی عابر پیاده، امنیت زنان و کودکان (۲۷/۶۶)، دارای بالاترین میانگین و گوپه توقف و پارک مناسب رانندگان و حفظ دید مناسب عابران ، رعایت سرعت ، مجاز از سوی رانندگان ، جدایی مسیر عابر پیاده از سواره رو با مقدار میانگین ۱۲/۱۶ پایین ترین مقدار



میانگین را به خود اختصاص داده است. همچنین نتایج آزمون t نشان می دهد که سطح معنا داری $0.003 / 0$ می باشد و از آنجایی که مقدار p value کوچکتر از $0.05 = a$ می باشد. فرضیه پژوهش بر اساس پاسخ شهروندان به سئوالات پژوهش مورد تائید قرار گرفت. بنابراین معیارهای تاثیر گذار بر قابلیت پیاده مداری فضاهای شهری در جهت تعاملات اجتماعی معابر محدوده شهرداری منطقه ۵ شیراز تاثیر داشته است.

۸- منابع:

- ۱- اصغر زاده، یزدی، سارا، (۱۳۸۹)، " اصول پیشنهادی نوشهرگرایی در برنامه ریزی محله های شهری"، مجله مسکن و محیط روستا شهرسازی، ۲۹ (۱۳۰): ۵۰ - ۶۳.
- ۲- افراسیابی، منا، آرش صدری و افسانه داغستانی، (۱۳۹۴)، " تاثیر پیاده راه بر افزایش تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری"، دومین همایش بین المللی و چهارمین همایش ملی معماری، مرمت، شهرسازی و محیط زیست پایدار، همدان، دبیرخانه دائمی همایش.
- ۳- انجمن شهرسازی آمریکا، (۱۳۸۷)، مکان ها و مکان سازی، استانداردهای برنامه ریزی و طراحی شهری، ترجمه گیتی اعتماد، مصطفی بهزادفر، ساسان صالحی میلانی، نشر جامعه مهندسان مشاور ایران.
- ۴- پور احمد، احمد، حاجی شریفی، آرزو و رمضان زاده، لسبویی، مهدی، (۱۳۹۱)، " سنجش و مقایسه کیفیت پیاده راه در محله های هفت خوض و مقدم شهر تهران"، مجله آمایش جغرافیایی فضا، ۲ (۶): ۳۷ - ۵۶.
- ۵- پور احمد، احمد، زنگه شهرکی، سعید، صفایی رینه، مصطفی، (۱۳۹۵)، " تحلیل نقش پیاده راه های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعه موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور، تهران)"، پژوهش های جغرافیایی برنامه ریزی شهری، ۴ (۲): ۱۷۵ - ۱۹۵.
- ۶- پور خسروانی، محسن، پریار، زهرا، مغانی رحیمی، بهنام، (۱۳۹۶)، " ارزیابی مکان های بهینه برای دفن زباله های شهری (مطالعه موردی شهر فیروزآباد)"، پژوهش های جغرافیایی برنامه ریزی شهری، دوره ۵، شماره ۲، ص ۳۳۷ - ۳۵۶.
- ۷- ثقفی اصل، آرش، (۱۳۸۷)، " اهمیت نقش پیاده راه در شبکه ی حمل و نقل شهر پایدار"، جستارهای شهرسازی، ۲۶ - ۲۷: ۷۹ تا ۸۷.
- ۸- حبیبی، سید محسن، مسائلی، صدیقه، (۱۳۷۸)، " سرانه کاربری های شهری"، وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان ملی زمین و مسکن، چاپ اول، تهران.
- ۹- زیاری، کرامت الله، (۱۳۸۰)، " توسعه پایدار و مسئولیت برنامه ریزی شهری در قرن بیست و یکم"، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، ۱۶۰: ۳۷۱ - ۳۸۵.
- ۱۰- شهرداری فیروزآباد، طرح جامع شهری، شهر فیروزآباد، (۱۳۹۲).
- ۱۱- معاونت برنامه ریزی و توسعه سرمایه انسانی، دفتر برنامه و بودجه، (۱۳۹۶)، " طرح مطالعاتی محله بندی شهر شیراز با رویکرد توسعه همگون و متوازن"، ویراست اول.
- ۱۲- معینی، سید محمد مهدی، (۱۳۸۵)، " افزایش قابلیت پیاده مداری گامی به سوی شهری انسانی تر"، نشریه هنرهای زیبا، ۲۷، ۵ - ۱۶.

13- Lehrer, Jim, 2004. What is New Urbanism: www.Newurbanism.org?

14- Nozzi, Dom, 2005. Merits and principles of New Urbanism", <http://user.gru.net/domz/merits.htm>.