

# Investigating Effective Factors for Increasing the Sense of Belonging in Urban Pedestrian Walkways (Case Study: Shahid Chamran Pedestrian Walkway, Shiraz)

## Original Article

**Mahsa Sholeh<sup>1\*</sup>, Bahareh Zeraati<sup>2</sup>**

*1- Associate Professor of Urban Design, Department of Urban Planning and Design, Faculty of Art and Architecture, Shiraz University, Shiraz, Iran*

*2- BA in Urban Design & Planning, Department of Urban Planning and Design, Faculty of Art and Architecture, Shiraz University, Shiraz, Iran*

### ARTICLE INFO

#### Article History

Received: 2023-07-24

Accepted: 2023-10-16

#### Keywords

Chamran Pedestrian Walkway

Citizen's Sense of Belonging

Collective Memory

Urban Space

Shiraz

### ABSTRACT

#### Introduction

The individual and social requirements of humans, which the designers of urban spaces should consider, include factors such as emotional connection with the place and the feeling of belonging. Moreover, considering the importance of knowing the factors affecting the creation of a sense of place belonging in the design of urban spaces, this research aims to study the factors influencing the outcome of a sense of belonging in a metropolitan area, mainly urban sidewalks. Sense of place, however, is a multidimensional and complex structure that describes the relationship between citizens and urban spaces. Furthermore, the users of those spaces perceive this feature, ultimately leading to a place that is special and unique. This paper aims to review the factors and criteria that influence the creation and increase of the sense of belonging in the urban space, particularly in the urban sidewalks as one of the urban spaces used in today's cities; accordingly, considering the potential of Shahid Chamran pedestrian walkway in Shiraz City, in the vicinity of Chamran Blvd., as a study example, the paper seeks to realize an integrated analysis of the range and a set of location-based and micro-scale strategies to increase the sense of belonging of the users to this urban space, which ultimately leads to the creation of collective memories in the area.

#### Materials and Methods

The paper is applied research and uses descriptive-analytical approaches. A mixed quantitative-qualitative method is utilized accordingly. Moreover, the data-collecting techniques are divided into four categories: library information, field information, and quantitative strategic planning matrix analysis. Ultimately, the questionnaire from Chamran sidewalk users was used, and it was studied utilizing a t-test in SPSS. Regarding information collection, library information and the Quantitative Strategic Planning Matrix (QSPM) method are applied to collect information to recognize and measure the context in terms of the criteria of the sense of belonging in the Shahid Chamran sidewalk of Shiraz. The main instruments applied in the field method include semi-structured interviews with local society, completing the questionnaire according to the indicators obtained from theoretical studies, photography, and observation. In this paper, however, at two different times (morning and evening) when more users were present in the research area, interviews and questionnaires were answered with the help of 90 pedestrian users, residents of the site, and workers around it.

\* Corresponding author: msholeh@shirazu.ac.ir

## Findings

The paper, however, aims to measure the sense of belonging in the Shahid Chamran sidewalk and provide spatial strategies to increase the variable on this basis based on the criteria and sub-criteria measured in this range and based on the macro dimensions of the principles of creating a sense of place belonging in urban sidewalks resulting from the theoretical framework, after identifying the most important strengths, weaknesses, opportunities and threats as the SWAT shows, they were inserted in the evaluation matrix of internal and external factors. As the results show, Shahid Chamran pedestrian street is currently not in a suitable and acceptable condition due to internal factors, and the weak aspects of this street outweigh its strengths. On the other hand, according to the ultimate score of the matrix of external factors, this sidewalk organizes a relatively suitable and acceptable condition. Also, the opportunities in this area hold more points than possible threats. Furthermore, conservative strategies were selected, and using the quantitative strategic planning matrix method, the priority and score of each of the proposed designs were suggested with this approach in the Chamran pedestrian walkway. Moreover, the most attractive strategies for compensating weaknesses and exploiting opportunities were: "redefining the application of existing spaces along the pedestrian route to strengthen social activities"; "combination of spatial elements and vegetation to balance the spatial proportions of the environment"; "strengthening the lighting and improving its condition on the footpath"; "improving pedestrian accessibility along the route and strengthening inclusiveness along it"; "redefining the entrance of spaces and also strengthening the spatial determination along the pedestrian route" and "strengthening legibility along the pedestrian route." Ultimately, the priority of spatial strategies in the Shahid Chamran sidewalk was determined.

## Conclusion

One factor affecting citizens on urban sidewalks as a new space in today's cities is the sense of belonging. As a result, it is essential to adopt location-based strategies to increase this urban space's environmental quality. This paper aims to study the criteria and sub-criteria affecting citizens' sense of belonging in urban sidewalks and their evaluation of the Shahid Chamran sidewalk in Shiraz to measure its condition in terms of the intention of belonging of the citizens to this urban space and to provide strategies to increase the sense of belonging in it to answer the questions raised in the research. For this purpose, however, the criteria and sub-criteria

of the meaning of belonging in an urban sidewalk are analyzed and evaluated following reviewing the existing theoretical bases related to the research topic and extracting the theoretical framework. Accordingly, the condition of this sidewalk was assessed by field observations at various hours of the day based on the number of visitors to this urban sidewalk. Semi-structured interviews and conversations with the users of this space and completing a questionnaire based on the theoretical foundations of the subject, and subsequently, the type of strategies required to improve the condition of this sidewalk is determined by internal and external factors evaluation matrix. Moreover, the approach adopted by the quantitative strategic planning matrix, QSPM, in this urban space is based on conservative analyses aimed at taking advantage of potential opportunities in this area to overcome existing weaknesses.

Additionally, using the various spaces available on the sidewalk to define temporary or permanent activities on the sidewalk has gained the highest level of attractiveness among other proposed methods.

Considering that the Shahid Chamran pedestrian area is located in the vicinity of various uses, however, defining flexible and diverse spaces to encourage individuals to be present in this urban space and perform multiple cultural and social activities may increase the level of communication of users with this space and lead to the revival of their sense of belonging to this environment in addition to creating collective memories. Among the other solutions that were finally chosen to improve the current condition of the Chamran sidewalk, we may mention the combination of spatial elements and vegetation, lighting enhancement, and improving access. Furthermore, as is evident, the mentioned solutions have a minor and location-oriented nature and are looking for small reforms in the current state of the area; according to the results of the questionnaire, interviews, and observations present the relative satisfaction of the users of the said space and additionally the successful performance of this space as an urban sidewalk. In this way, the sense of belonging to the place of life is an essential topic in urban studies. Therefore, the high importance of belonging to the citizens increases their spirit of participation and expands the communication and interaction of the individual with the environment. However, the results of this study may apply to the design of urban sidewalks, and there is a way to increase the sense of belonging in urban sidewalks. Thanks to the proposed framework, planning and designing in all physical, functional, socio-economic, environmental, and managerial dimensions makes it possible to create an urban space with the most excellent sense of public belonging.

### COPYRIGHTS

©2022 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.



### HOW TO CITE THIS ARTICLE

Sholeh M. Zeraati B. Investigating Effective Factors for Increasing the Sense of Belonging in Urban Pedestrian Walkways (Case Study: Shahid Chamran Pedestrian Walkway, Shiraz). Urban Economics and Planning Vol 4(3):88-107. [In Persian]

DOI: 10.22034/UEP.2023.410333.1391



## بازخوانی عوامل مؤثر بر افزایش حس تعلق در پیاده‌راه‌های شهری (نمونه موردی: پیاده‌راه شهید چمران شیراز)

### مقاله پژوهشی

#### مهسا شعله<sup>۱\*</sup>؛ بهاره زراعتی<sup>۲</sup>

۱- دانشجویان طراحی شهری، بخش شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران  
۲- دانش‌آموخته مهندسی شهرسازی، بخش شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران

#### چکیده

#### مقدمه

نیازهای فردی و اجتماعی انسان که باید مورد توجه طراحان فضاهای شهری قرار گیرد شامل مواردی همچون ارتباط عاطفی با مکان و احساس تعلق به آن است. با توجه به اهمیت شناخت عوامل مؤثر بر ایجاد حس تعلق مکانی در طراحی فضاهای شهری، هدف این پژوهش مطالعه عوامل تأثیرگذار بر ایجاد حس تعلق در یک فضای شهری و به صورت خاص پیاده‌راه‌های شهری است. حس مکان یک ساختار چندبعدی و پیچیده است که برای توصیف رابطه بین شهروندان و فضاهای شهری مورد استفاده قرار می‌گیرد. این ویژگی توسط استفاده‌کنندگان از آن فضاها ادراک می‌شود و در نهایت، منجر به خاص و منحصر به فرد شدن یک مکان می‌شود. هدف این پژوهش، بازخوانی عوامل و معیارهای تأثیرگذار بر ایجاد و افزایش حس تعلق در فضای شهری و به صورت خاص در پیاده‌راه‌های شهری به عنوان یکی از فضاهای شهری مورد استفاده در شهرهای امروزی است. در این راستا با توجه به بالکوی‌های پیاده‌راه شهید چمران شیراز در مجاورت بلوار چمران به عنوان نمونه مورد مطالعه، این پژوهش در پی آن است تا با توجه به مطالعات میدانی و مصاحبه با استفاده‌کنندگان آن به تحلیل یکپارچه محدوده و مجموعه‌ای از راهبردهای مکان‌محور و خردمقیاس به منظور افزایش میزان حس تعلق استفاده‌کنندگان از این فضای شهری دست یابد که در نهایت منجر به ایجاد خاطرات جمعی در این فضا شود.

#### مواد و روش‌ها

این پژوهش از نظر هدف، پژوهش کاربردی است و از رویکردهای توصیفی تحلیلی بهره می‌گیرد، و از روش آمیخته کمی کیفی در آن استفاده شده است. روش‌های گردآوری اطلاعات آن به چهار دسته اطلاعات کتابخانه‌ای، میدانی و تحلیل‌های صورت‌گرفته به کمک ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی است که در نهایت نیز تکمیل پرسشنامه از استفاده‌کنندگان پیاده‌راه چمران و تحلیل آن به وسیله آزمون تی در نرم‌افزار SPSS مورد استفاده بوده است. در خصوص گردآوری اطلاعات پژوهش مربوط به ادبیات موضوع و پیشینه پژوهش و پیشینه محدوده مورد پژوهی از اطلاعات کتابخانه‌ای و جهت جمع‌آوری اطلاعات به منظور شناخت و سنجش بافت از لحاظ معیارهای حس تعلق در پیاده‌راه شهید چمران شیراز از روش میدانی و روش ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی (QSPM)، استفاده شده است. عمده ابزارهای استفاده‌شده در روش میدانی شامل مصاحبه نیمه‌ساختاریافته با افراد محلی، تکمیل پرسشنامه تهیه‌شده با توجه به شاخص‌های به‌دست‌آمده از مطالعات مبانی نظری، عکس‌برداری و مشاهده بوده است. در این پژوهش در دو بازه زمانی مختلف (صبح و عصر) که کاربران بیشتری در محدوده پژوهش حضور دارند، مصاحبه و پاسخ‌دهی به پرسشنامه به کمک ۹۰ نفر از استفاده‌کنندگان از پیاده‌راه، ساکنان محدوده و شاغلان در اطراف آن صورت گرفته است.

#### اطلاعات مقاله

#### تاریخ‌های مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۵/۱۵  
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۷/۲۴

#### کلمات کلیدی

پیاده‌راه چمران  
حس تعلق شهروندان  
خاطره جمعی  
شیراز  
فضای شهری  
ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک

### یافته‌ها

چارچوب نظری، معیارها و زیرمعیارهای حس تعلق در یک پیاده‌راه شهری در این محدوده مورد تحلیل و ارزیابی قرار گرفته است. در این راستا، ابتدا به کمک برداشت‌های میدانی در ساعت‌های مختلفی از روز براساس میزان مراجعه‌کنندگان به این پیاده‌راه شهری و مصاحبه نیمه‌ساختاریافته و گفت‌وگو با استفاده‌کنندگان از این فضا و تکمیل پرسشنامه بر مبنای مبانی نظری موضوع، وضعیت موجود این پیاده‌راه ارزیابی شده و سپس به کمک ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی، نوع استراتژی‌های لازم برای بهبود وضعیت این پیاده‌راه مشخص شده است. استراتژی‌های اتخاذ شده توسط ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی، QSPM، در این فضای شهری براساس تحلیل‌های صورت گرفته از نوع محافظه کارانه بوده و در راستای بهره جستن از فرصت‌های بالقوه در این محدوده به منظور غلبه بر ضعف‌های موجود است.

همچنین، استراتژی استفاده از فضاهای متنوع موجود در پیاده‌راه به منظور تعریف فعالیت‌های موقت یا دائمی در مسیر پیاده‌راه، بالاترین میزان جذابیت در بین سایر استراتژی‌های پیشنهادی را به دست آورده است و با توجه به اینکه محدوده پیاده‌راه شهید چمران در مجاورت با کاربری‌های متنوعی قرار دارد، تعریف فضاهای منعطف و گوناگون به منظور تشویق مردم به حضور در این فضای شهری و انجام فعالیت‌های فرهنگی اجتماعی گوناگون می‌تواند میزان ارتباط استفاده‌کنندگان با این فضا را بیش از پیش افزایش دهد و در کنار ایجاد خاطرات جمعی برای آنان به احیای حس تعلقشان نسبت به این محیط بینجامد. از جمله سایر راهکارهایی که در نهایت به منظور بهبود وضعیت فعلی پیاده‌راه چمران برگزیده شده‌اند، می‌توان به ترکیب عناصر فضایی و پوشش گیاهی، تقویت نورپردازی و نیز بهبود وضعیت دسترسی اشاره کرد. همان‌طور که پیداست راهکارهای یادشده، ماهیت خرد و مکان محور داشته و به دنبال اصلاحات کوچک در وضعیت فعلی محدوده هستند؛ که با توجه به نتایج پرسشنامه، مصاحبه‌ها و مشاهدات نشان از رضایت نسبی استفاده‌کنندگان از فضای یادشده و نیز عملکرد موفق این فضا به عنوان پیاده‌راه شهری است.

به این ترتیب حس تعلق به مکان زندگی، یکی از مباحث مهم در حوزه مطالعات شهری است؛ به طوری که حس تعلق بالای شهروندان سبب ارتقای روحیه مشارکت‌پذیری آن‌ها و گسترش ارتباط و تعامل فرد با محیط می‌شود. نتایج این پژوهش قابل استفاده در طراحی پیاده‌راه‌های شهری بوده و راهگشایی برای افزایش میزان حس تعلق در پیاده‌راه‌های شهری موجود است و به کمک چارچوب پیشنهادی آن می‌توان در تمامی ابعاد کالبدی، عملکردی، اجتماعی اقتصادی، زیست‌محیطی و مدیریتی به منظور ایجاد یک فضای شهری با بیشترین میزان حس تعلق عمومی نسبت به آن برنامه‌ریزی و طراحی انجام داد.

از آنجا که این پژوهش به دنبال سنجش میزان حس تعلق در پیاده‌راه شهید چمران و ارائه استراتژی‌های مکانی برای افزایش آن است، بر همین اساس و بر مبنای معیارها و زیرمعیارهای سنجیده شده در این محدوده، براساس ابعاد کلان اصول ایجاد حس تعلق مکانی در پیاده‌راه‌های شهری منتج از چارچوب نظری، پس از شناسایی مهم‌ترین قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها از جدول سوات، آن‌ها در ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی قرار گرفتند. از نتایج حاصل شده می‌توان دریافت که پیاده‌راه شهید چمران با توجه به وضعیت عوامل داخلی، در حال حاضر دارای وضعیت مناسب و قابل قبولی نبوده و عوامل ضعف این خیابان بر قوت آن غلبه دارد. از طرفی، با توجه به نمره نهایی ماتریس عوامل خارجی، این پیاده‌راه وضعیت نسبتاً مناسب و قابل قبولی داشته و فرصت‌های موجود در این محدوده از تهدیدهای احتمالی امتیاز بیشتر دارد. به این ترتیب استراتژی‌های محافظه کارانه انتخاب شد که با استفاده از روش ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی، اولویت و امتیاز هر یک از استراتژی‌های پیشنهادی با این رویکرد در پیاده‌راه چمران پیشنهاد شد. جذاب‌ترین راهبردها به منظور جبران ضعف‌ها و بهره‌برداری از فرصت‌ها «بازتعریف کاربرد فضاهای موجود در طول مسیر پیاده‌راه به منظور تقویت فعالیت‌های اجتماعی»، «ترکیب عناصر فضایی و پوشش گیاهی به منظور ایجاد تعادل در تناسب فضایی محیط»، «تقویت نورپردازی و بهبود وضعیت آن در مسیر پیاده‌راه»، «بهبود وضعیت دسترسی پیاده در طول مسیر و تقویت همه‌شمولی در طول آن»، «بازتعریف ورودی فضاها و نیز تقویت تعیین فضایی در طول مسیر پیاده‌راه»، «تقویت خوانایی در طول مسیر پیاده‌راه» بوده است. در نهایت اولویت استراتژی‌های فضایی در پیاده‌راه شهید چمران مشخص شد.

### نتیجه‌گیری

بی‌تردید یکی از عوامل تأثیرگذار بر حضور شهروندان در پیاده‌راه‌های شهری به عنوان فضایی جدید در شهرهای امروزی، میزان حس تعلق آن به این فضا است. در نتیجه اتخاذ استراتژی‌هایی مکان‌منا به منظور افزایش کیفیت محیطی این فضای شهری حائز اهمیت است. این پژوهش در صدد بررسی و شناخت معیارها و زیرمعیارها تأثیرگذار بر حس تعلق شهروندان در پیاده‌راه‌های شهری و ارزیابی آن‌ها در پیاده‌راه شهید چمران شیراز به منظور سنجش وضعیت آن از لحاظ میزان حس تعلق شهروندان به این فضای شهری و ارائه استراتژی‌هایی برای افزایش میزان حس تعلق در آن به منظور پاسخدهی به سؤال‌های مطرح شده در پژوهش است. به همین منظور، پس از مرور مبانی نظری موجود در ارتباط با موضوع مورد پژوهش و استخراج

### مقدمه

چگونه است و در نهایت، با چه راهکارها و راهبردهایی می‌توان میزان حس تعلق شهروندان به این پیاده‌راه را افزایش داد؟

### مبانی نظری و پیشینه پژوهش

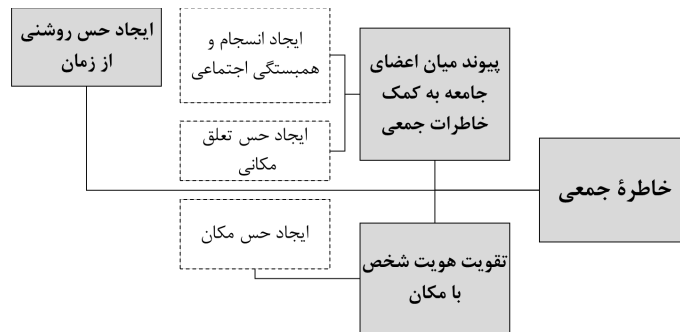
فضای شهری از نظر شولتز، فقط یک فضای باز نیست؛ بلکه او فضای شهری را به عنوان «صحنه سکونت جمعی» عرصه‌هایی برای گرد آمدن مردم، به رغم تمامی اختلافاتشان می‌داند. فضای شهری و مفهوم آن در نظریات شولتز با اجتماع و عضویت در آن ارتباط مستقیمی دارد. از این رو، وی معتقد است که شهر باید برای شهروندان شرایط دیدار و گزینش را فراهم کند [۵]. خیابان از مهم‌ترین فضاهای شهری است که در نقش ارتباط‌دهنده سایر فضاها ظاهر می‌شود و خود نیز به بستری برای فعالیت‌های اجتماعی تبدیل می‌شود. از این رو، نقش انکارناپذیری در هویت یک شهر و فضاهای شهری آن ایفا می‌کند [۶]. محورها از نظر عملکرد انواع مختلفی دارند که از آزادراه‌ها تا خیابان‌های فرعی را در بر می‌گیرد و پیاده‌راه یکی از محورهای است که در این دسته‌بندی قرار دارد. پیاده‌راه به معبری گفته می‌شود که اولویت همواره با پیاده است و در نتیجه، تعاملات اجتماعی پیاده‌ها با یکدیگر شکل می‌گیرد [۷]. در همین رابطه پیاده‌راه مکانی است که استفاده‌کنندگان از آن همواره پیاده‌روی در آن را هم به منظور تردد و هم به منظور گذران اوقات فراغت بر سایر روش‌های حمل‌ونقل ترجیح می‌دهند [۸]. طی تاریخ و با شکل‌گیری شهرها، محورهای پیاده و خیابان‌ها از مهم‌ترین عناصر آن‌ها بوده‌اند و قبل از استفاده گسترده اتومبیل، خیابان‌ها بیشتر جنبه تفرجگاه و عبور و مرور پیاده داشته‌اند، اما بعد از ظهور خیابان‌های خودرومحور تلاش‌هایی در جهت احداث خیابان‌های پیاده‌محور و پیاده‌راه‌ها شد [۹]. پیاده‌راه‌ها به عنوان یکی از فضاهای شهری امروز، ظرف و مکانی برای شکل‌گیری خاطرات جمعی است.

شهروندان برای بازیابی هویت خود با رجوع به گذشته و نیز کنکاش در فضاهای شهری به جست‌وجوی خاطره جمعی می‌پردازند تا از این رو هویت اجتماعی خود را بازیابند [۱۰]. هالبواکس دو عنصر مهم یادآوری رخدادها را گذشته را «زمان و مکان» معرفی می‌کند و معتقد است تمامی خاطرات در بستر یک فضای فیزیکی رخ می‌دهند. از این رو خاطرات وابسته به محیط فیزیکی هستند. زیمیل نیز در رابطه با مکان بیان می‌کند که مکان‌ها به واسطه ماهیت فیزیکی خود به هنگام یادآوری خاطرات نسبت به زمان قابل ادراک‌تر و در بازیابی خاطرات مکان‌ها از اهمیت بالایی برخوردار هستند [۱۱]. از آنجا که مکان به خاطر، بعد فیزیکی و نیز ویژگی‌های فضایی می‌بخشد، حائز اهمیت است و خاطرات مکان‌مند پایداری بیشتری نسبت به خاطرات فاقد بعد مکانی دارند [۱۲]. به این ترتیب، می‌توان دریافت که خاطره مبنی بر دو عنصر زمان و مکان است و مفهوم خاطره و خاطره جمعی رابطه دوسویه‌ای با مکان، هویت مکان و دلبستگی و تعلق به یک مکان دارد. خاطره جمعی عاملی مؤثر بر شکل‌گیری حس تعلق در یک مکان است و در واقع می‌توان حس تعلق مکانی را از کارکردهای خاطره جمعی دانست (شکل ۱). حس لامکانی ادراکی ناشی از فقدان تنوع در فضا است و تعریف آن مقابل حس تعلق قرار می‌گیرد [۱۳]. حس مکان در نهایت منجر به ایجاد حس تعلق می‌شود که عاملی انکارناپذیر در حضورپذیری استفاده‌کنندگان از فضا است [۱۴].

در شهرهای امروز برقراری ارتباط چهره‌به‌چهره میان شهروندان و تعامل اجتماعی بین آن‌ها کم‌رنگ شده است. این در حالی است که پیوند عاطفی میان شهروندان و مکان‌ها در گذشته عمیق‌تر بوده است که عامل اصلی شکل‌گیری فعالیت‌های اجتماعی در شهر و هویت مکان‌های آن می‌شود. هویت مکانی با خاطره جمعی همراه است؛ از این رو وجود عواملی که منجر به ایجاد خاطره جمعی برای شهروندان می‌شود، سبب‌ساز ارتقای هویت مکان است [۱]. دو عامل اصلی در شکل‌گیری خاطرات جمعی زمان و مکان هستند. تجربه مکان و ایجاد دلبستگی به مکان در یک رابطه متقابل با خاطره جمعی است. امروزه از دست رفتن مکان پیش از هر چیز در سطح شهر احساس می‌شود. انسان امروزی در محیط شهری با مسائلی همچون فردگرایی افراطی و سردرگمی دست‌وپنجه نرم می‌کند، حال آنکه شهر ایده‌آل دارای فضاهای باز شهری جهت برقراری فعالیت‌های اجتماعی است. اهمیت بحث هویت و تعلق مکانی از آنجا آشکار می‌شود که شکست انسان در فهم خود و ارتباطش با دنیای اطراف منجر به ترس وی می‌شود. در این بین تعلق خاطر همان مأمی است که او را رهایی می‌بخشد [۲].

حس مکان یک ساختار چندبعدی و پیچیده است که برای توصیف رابطه بین شهروندان و فضاهای شهری مورد استفاده قرار می‌گیرد. این ویژگی توسط استفاده‌کنندگان از آن فضاها ادراک می‌شود و در نهایت، منجر به خاص و منحصر‌به‌فرد شدن یک مکان می‌شود. وجود این حس در یک فضا سبب تقویت حس تعلق به آن فضا در استفاده‌کنندگان از آن می‌شود [۳]. مکان شهری به واسطه فعالیت‌ها، ادراک و فرم فیزیکی خود شکل می‌گیرد. در همین رابطه حس مکان یکی دیگر از شاخص‌های تعریف مکان است که در تعامل میان انسان و فضا به وجود می‌آید. بنابراین، تعامل میان انسان و فضا موجب بهبود شرایط حضور و تعاملات اجتماعی آن‌هاست [۴]. کیفیت عرصه عمومی سبب می‌شود تا شهروندان از آن استقبال بیشتری کنند و نسبت به آن احساس تعلق داشته باشند. امکان حرکت پیاده، وجود جلوه‌های شاخص کالبدی و نمادها، محیط زیست پاکیزه، وجود عملکردهای جاذب جمعیت، امکان فعالیت‌های اجتماعی و تعامل و مشارکت شهروندان و مواردی از این دست، از جمله معیارهایی هستند که منجر به افزایش حس تعلق شهروندان نسبت به یک عرصه عمومی می‌شود.

هدف این پژوهش، بازخوانی عوامل و معیارهای تأثیرگذار بر ایجاد و افزایش حس تعلق در فضای شهری و به صورت خاص در پیاده‌راه‌های شهری به عنوان یکی از فضاهای شهری مورد استفاده در شهرهای امروزی است. در این راستا با توجه به بالقوگی‌های پیاده‌راه شهید چمران شیراز در مجاورت بلوار چمران به عنوان نمونه مورد مطالعه، این پژوهش در پی آن است تا با توجه به مطالعات میدانی و مصاحبه با استفاده‌کنندگان آن به تحلیل یکپارچه محدوده و مجموعه‌ای از راهبردهای مکان‌محور و خردمقیاس به منظور افزایش میزان حس تعلق استفاده‌کنندگان از این فضای شهری دست یابد که در نهایت منجر به ایجاد خاطرات جمعی در این فضا شود. با توجه به اهمیت موضوع، پژوهش حاضر در پی ارائه پاسخی به این پرسش است که براساس معیارها و زیرمعیارهای ایجاد حس تعلق در یک پیاده‌راه شهری مبتنی بر بازخوانی اصول و معیارهای منتج از مبانی نظری و پیشینه تحقیق، وضعیت پیاده‌راه شهید چمران شیراز براساس شاخص و معیارهای حس تعلق مکانی



شکل ۱. کارکردهای خاطره جمعی و نحوه پیوند آن با مفهوم حس تعلق

می پذیرد [۱۷]. جنیفر کراس سطوح مختلف حس تعلق به مکان را به شرح زیر برمی شمارد:

- ۱- بی اعتنایی نسبت به مکان (پایین ترین سطح از حس مکان)؛
  - ۲- آگاهی از قرارگیری در یک مکان (اولین سطح از درک حس مکان به معنای تشخیص تمایز یک مکان از سایر مکان ها)؛
  - ۳- تعلق به مکان (دومین سطح از حس مکان که در آن فرد ویژگی های منحصر به فرد مکان را ادراک می کند)؛
  - ۴- دلبستگی به مکان (سومین سطح از حس مکان که در آن فرد با مکان ارتباط عاطفی ملموسی برقرار می کند)؛
  - ۵- یکی شدن با اهداف مکان (چهارمین سطح از حس مکان که در آن فرد با مکان، اهداف و نیازهای آن احساس یکپارچگی می کند و فرد نسبت به مکان حس عشق و حمایت پیدا می کند)؛
  - ۶- حضور در مکان (پنجمین سطح از حس مکان که در آن فرد خود را ملزم و متعهد به حضور و فعالیت در فضا می بیند)؛
  - ۷- فداکاری برای مکان (ششمین سطح از حس مکان که در آن فرد حاضر است از منافع خود به نفع مکان صرف نظر کند و عمیق ترین نوع تعهد و عشق را نسبت به مکان ادراک می کند) [۱۸].
- دانشمندان با تأکید بر فاعل در حوزه حس تعلق به یک مکان، بر بعد فردی (نقش تفاوت های فردی و گروه های اجتماعی) در ایجاد دلبستگی به مکان تمرکز داشته اند [۱۹]. با این حال، بررسی ادبیات موضوع بیانگر نقش چهار عامل اصلی در شکل گیری، قوت و ضعف دلبستگی مکانی در افراد است که عبارتند از: ویژگی های مکان، ویژگی های فردی و گروهی، مدت زمان سکونت و تعامل با مکان و مشارکت اجتماعی [۱۶].

نظریه دلبستگی و نظریه تعلق مکانی را می توان دو نظریه اصلی در ارتباط با حس تعلق به یک مکان دانست. دلبستگی به عنوان یکی از برجسته ترین مفاهیم روان شناسی، به فرایند شکل گیری و قطع شدن پیوندهای عاطفی میان انسان ها اشاره دارد. مفهوم محوری این نظریه بررسی و تشریح چگونگی دلبستگی نوزاد از نظر هیجانی، نسبت به مراقب مادر و نیز چگونگی ایجاد تنش ناشی از جدایی نوزاد از موضوع دلبستگی است [۱۵]. براساس مطالعات جان بالبی دلبستگی دارای چهار ویژگی؛ ایجاد پایه مطمئن، پناهگاه امن، تمایل به حفظ نزدیکی و اندوه جدایی از موضوع دلبستگی است [۱۶]. سه عامل ادراکی- شناختی، اجتماعی و محیطی- کالبدی از عوامل اصلی شکل دهنده حس تعلق در یک مکان هستند. حس تعلق مفهومی پیچیده و دارای ابعاد مختلف است که در نهایت توسط فرد از یک فضا درک می شود. فرد برای ادراک حس تعلق باید با محیط مورد نظر ارتباط برقرار کرده و از آن شناخت پیدا کند. از این رو، محیط هایی که خوانایی قابل توجه تری دارند، حس تعلق بیشتری در فرد ایجاد خواهند کرد. عوامل اجتماعی همچون فرهنگ در شکل گیری حس تعلق نقش انکارناپذیری دارند، تا جایی که در گذشته به منظور بررسی حس تعلق به یک مکان تنها نقش عوامل اجتماعی مورد سنجش واقع می شدند. نظریه پردازانی همچون راباپورت بر این باور بودند که شاخص های فیزیکی محیط کالبدی با همراهی شاخص های محیط اجتماعی به صورت مشترک منجر به پاسخ گویی به نیازهای شهروندان و استفاده کنندگان از فضای شهری می شود. از سوی دیگر محیط فیزیکی بستر انجام فعالیت های اجتماعی است و تعاملات اجتماعی می تواند از اجزای محیط فیزیکی متأثر شود. بنابراین حس تعلق به یک محیط فیزیکی علاوه بر فعالیت های اجتماعی در حال وقوع در آن محیط از اجزای کالبدی آن نیز تأثیر

جدول ۱. عوامل اصلی شکل گیری، قوت و ضعف دلبستگی مکانی (مأخذ: بر اساس [۱۶])

| شاخص ها  | عوامل شکل گیری دلبستگی مکانی |
|--|------------------------------|
| - ویژگی های کالبدی یا اجتماعی<br>- مقیاس های متفاوت جغرافیایی و مکانی<br>- مکان های سکونت و غیر سکونتی   | ویژگی های مکان               |
| - سن<br>- جنسیت<br>- شاخص های اجتماعی و اقتصادی<br>- وضعیت تأهل<br>- وضعیت مالکیت خانه<br>- نظام ارزش ها، باورها و اعتقادات (فرد/اجتماع)، سبک زندگی، نیازها و تجارب<br>- فرهنگ و مذهب<br>- نمادهای مشترک | ویژگی های فردی و گروهی       |

|                                |                                   |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| عوامل شکل‌گیری دل‌بستگی مکانی  | شاخص‌ها                           |
| مدت زمان سکونت و تعامل با مکان | عامل زمان و مکان و مدت زمان سکونت |
| مشارکت اجتماعی                 | مدت زمان سکونت                    |

با توجه به اینکه پژوهش حاضر در پی بررسی عوامل و معیارهای تأثیرگذار بر از مهم‌ترین پژوهش‌های صورت‌گرفته در این رابطه را نشان می‌دهد. ایجاد و افزایش حس تعلق در فضای پیاده‌راه‌های شهری است، جدول ۲ برخی

جدول ۲. بررسی پیشینه تحقیق پیرامون عوامل تأثیرگذار بر افزایش حس تعلق در فضای شهری

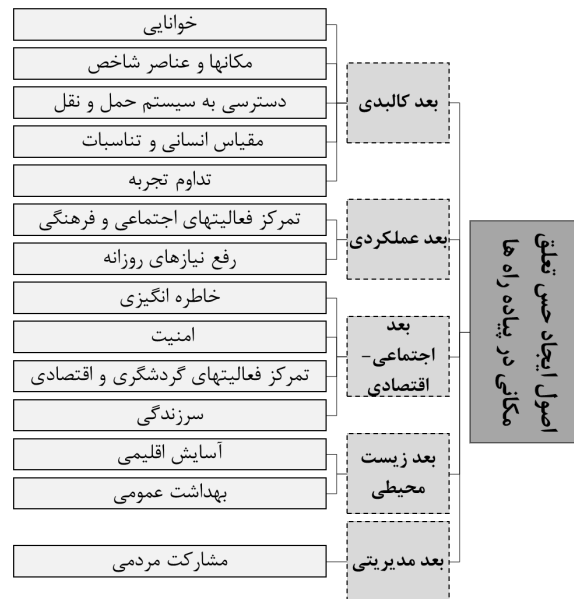
| ردیف  | نوع پژوهش | نام پژوهش  | نام پژوهشگر                               | سال  |
|---|-----------|--|---|------|
| ۱   | مقاله     | ابعاد تشکیل‌دهنده حس تعلق به مکان با تأکید بر عوامل کالبدی، اجتماعی و احساسی | بهرام سیاوش‌پور، مجتبی شادلو، مزده مولایی | ۱۳۹۳ |
| یافته‌های پژوهش: ابعاد مختلف تشکیل‌دهنده حس تعلق را در دو دسته عوامل درون‌فردی و برون‌فردی معرفی می‌کند و در این مقاله بیان می‌کند که عناصر کالبدی در فضا تداعی‌کننده خاطره‌ها و تصاویر ذهنی مخاطبان است [۲۰]   |           |  |   |      |
| ۲   | مقاله     | کیفیت خدمات شهری، تعهدات شهروندی و حس تعلق اجتماعی                           | مبارکی، صلاحی                             | ۱۳۹۱ |
| یافته‌های پژوهش: در این پژوهش بیان می‌شود که تعهدات شهروندی موجب افزایش حس تعلق شهروندان است [۲۱]   |           |  |   |      |
| ۳   | مقاله     | تأثیر تعلق مکانی و سرمایه اجتماعی بر بهسازی مشارکتی محلات قدیم               | زنگنه، حسین آبادی و دیگران                | ۱۳۹۳ |
| یافته‌های پژوهش: در این پژوهش بیان می‌شود که ادراک دل‌بستگی به یک مکان و در ادامه مشارکت اجتماعی در آن می‌تواند منجر به بهبود و توسعه فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی شود که به بهبود کیفیت زندگی می‌انجامد [۲۲]   |           |  |   |      |
| ۴   | مقاله     | بررسی اهمیت وجود حس تعلق در شهرها  | سوده ستاری، آژنگ بقایی                    | ۱۳۹۵ |
| یافته‌های پژوهش: در این پژوهش باززنده‌سازی از طریق تاریخ، قومیت و فرهنگ، استفاده از تندیس‌ها و نمادها در محیط، خوانا بودن طراحی، استفاده از آداب و رسوم، ایجاد امنیت در محیط و... از جمله کارهایی هستند که می‌توان در راستای افزایش حس تعلق‌پذیری در معماری و شهرسازی به کار برده شوند [۲۳] |           |  |   |      |
| ۵   | مقاله     | بررسی عوامل مؤثر بر دل‌بستگی به محله مسکونی (نمونه موردی: شهر کرمان)         | کافی، فتحی                                | ۱۳۹۰ |
| یافته‌های پژوهش: در این تحقیق، دل‌بستگی به محیط مسکونی توسط شاخص‌هایی همچون احساس امنیت، نظم اجتماعی و پیوندهای اجتماعی بررسی می‌شود که بر خلاف مدت محل سکونت بر کیفیت یادشده تأثیر مستقیم دارند [۲۴]   |           |  |   |      |
| ۶   | مقاله     | پیاده‌راه‌سازی مبتنی بر حس مکان، راهکاری جهت خلق شهرهای پایدار               | عمادی                                     | ۱۳۹۲ |
| یافته‌های پژوهش: هدف این تحقیق بررسی نقش حس مکان در کیفیت پیاده‌راه‌ها است که این هدف را از طریق ایجاد معیارهایی در راستای سنجش مطلوبیت پیاده‌راه‌ها محقق می‌کند [۲۵]   |           |  |   |      |
| ۷   | مقاله     | تبیین مدل هویت مکان، حس مکان و بررسی عناصر و ابعاد مختلف آن                  | کاشی، بنیادی                              | ۱۳۹۱ |
| یافته‌های پژوهش: در این پژوهش به منظور ارزیابی حس مکان شاخص‌هایی در راستای تبیین مدل برای مفهوم حس مکان تدوین می‌شوند که در نهایت از این مدل به منظور ارزیابی کیفی پیاده‌راه‌ها استفاده می‌شود [۲۶]   |           |  |   |      |

| ردیف   | نوع پژوهش | نام پژوهش  | نام پژوهشگر                 | سال  |
|--|-----------|--|-----------------------------|------|
| ۸  | مقاله     | Participation in the Design of Urban Space   | Punter                      | ۱۹۹۱ |
| یافته‌های پژوهش: در این پژوهش، اجزای تشکیل‌دهنده حس مکان به تفصیل معرفی می‌شوند و از آن‌ها با کمک شاخص‌های محیط فیزیکی راهکارهای در جهت بهبود حس مکان ارائه می‌شود. شاخص‌های یادشده شامل فعالیت، معنا و ساختار فیزیکی است که خود نیز هر کدام به زیرشاخص‌هایی تقسیم‌بندی می‌شوند [۲۷] |           |  |                             |      |
| ۹  | مقاله     | Sence of place and place attachment  | .Hashemzade & etal          | ۲۰۱۲ |
| یافته‌های پژوهش: در این پژوهش به توضیح مفاهیمی همچون حس مکان و تعلق به مکان تعریف می‌شود و عوامل مؤثر بر آن توضیح داده می‌شود و نحوه ارتباط این دو مفهوم در ابعاد مختلف بررسی می‌شود [۲۸]  |           |  |                             |      |
| ۱۰   | مقاله     | Promotion quality of life by increasing place attachment in public place   | Firouzmakan Daneshpour      | ۲۰۱۵ |
| یافته‌های پژوهش: در این پژوهش در راستای شناسایی شاخص‌های مؤثر بر افزایش کیفیت زندگی به کمک حس تعلق به تدوین چارچوب و معیارهایی برای این هدف پرداخته است و نمونه موردی آن در شهر تهران و در کشور ایران است [۲۹]   |           |  |                             |      |
| ۱۱   | مقاله     | Mapping and measuring place attachment   | Greg Brown et al            | ۲۰۱۵ |
| یافته‌های پژوهش: در این پژوهش بر چندبعدی بودن مفهوم حس تعلق تأکید شده و با استفاده از روش‌های مکان محور به دنبال اندازه‌گیری میزان آن است [۳۰]   |           |  |                             |      |
| ۱۲   | مقاله     | The Context of Place: Issues Measuring Place Attachment across Urban Forest Contexts   | Christopher J Wynveen et al | ۲۰۱۸ |
| یافته‌های پژوهش: در این پژوهش از روش تحلیل عاملی به منظور ارزیابی میزان حس تعلق در میان استفاده‌کنندگان از محیط مورد بررسی استفاده شده است [۳۱]  |           |  |                             |      |
| ۱۳   | مقاله     | Serial Mediation of Environmental Preference and Place Attachment in the Relationship between Perceived Street Walkability and Mood of the Elderly | Chongxian Chen et al        | ۲۰۲۰ |
| یافته‌های پژوهش: در این پژوهش جامعه هدف افراد مسن است و محققان به بررسی ارتباط میان قابلیت پیاده‌روی فضاهای شهری و حس تعلق در آن می‌پردازند [۳۲]   |           |  |                             |      |

میزان رفح نیاز روزانه مردم از طریق این فضای شهری مد نظر است. در بعد اجتماعی-اقتصادی، میزان خاطره‌انگیزی پیاده‌راه، میزان امنیت آن و درجه سرزندگی این فضای شهری در کنار تراکم فعالیت‌های گردشگری و اقتصادی در آن حائز اهمیت است. در بعد زیست‌محیطی نیز مسئله میزان آسایش اقلیمی پیاده‌راه و بهداشت عمومی در آن مورد توجه است. در نهایت، در بعد مدیریتی می‌توان میزان مشارکت مردمی در این فضای شهری را عاملی بر میزان حس تعلق شهروندان به آن دانست. در نتیجه چارچوب نظری این پژوهش در قالب شکل ۲ خلاصه می‌شود.

با توجه به معیارهای استخراج‌شده براساس مرور مبانی نظری در زمینه این پژوهش می‌توان دریافت که عوامل مؤثر بر ایجاد و یا افزایش حس تعلق در پیاده‌راه‌های شهری را در قالب پنج بعد اصلی زیست‌محیطی، کالبدی، مدیریتی، عملکردی و اقتصادی-اجتماعی می‌توان دسته‌بندی کرد که هر یک از این ابعاد نیز خود شامل مجموعه‌ای از زیرمعیارهاست. زیرمعیارهای بعد کالبدی شامل خوانایی پیاده‌راه، عناصر شاخص موجود در آن، مقیاس و تناسب فضایی، تداوم تجربه فضایی و همچنین، نحوه تأمین دسترسی با این فضای شهری است. در بعد عملکردی، تمرکز فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی و





شکل ۲. اصول ایجاد حس تعلق مکانی در پیاده راه های شهری

### روش پژوهش

برنامه ریزی استراتژیک کمی، ترتیب اثر داده شد. در راستای تهیه ماتریس QSPM (ماتریس برنامه ریزی استراتژیک کمی) از جدول SWOT (سوات) و نیز عوامل ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی استفاده شده است. به همین منظور ابتدا قوتها و ضعفهای داخلی و پس از آن فرصتها و تهدیدهای خارجی فهرست شده است (جدول ۶)، در ادامه با شناسایی عوامل داخلی و خارجی مؤثر بر حس مکان در پیاده راه با وزن دهی به هر یک از این عوامل، وضعیت حس مکان در پیاده راه ارزیابی می شود. بر این اساس و به کمک نرم افزار Excel، جدول های IFE و EFE تدوین شده است (جدول های ۷ و ۸).

در نهایت نیز راهبردهای به دست آمده از ماتریس SWOT بررسی شده و از منظر جذابیت رتبه بندی شده است (جدول ۱۰). امتیاز ۱ برای نبود جذابیت، امتیاز ۲ حدودی از جذابیت، امتیاز ۳ برای جذابیت در حد مقبول و امتیاز ۴ برای جذابیت بالاتر در نظر گرفته شده است. در روش یاد شده، مجموع نمره های جذابیت نشان از برتری نسبی جذابیت یک راهبرد بر سایر راهبردها را دارد که تحت تأثیر عوامل داخلی و خارجی به دست آمده اند. در این روش با استفاده از نمره های جذابیت به دست آمده برای هر راهبرد می توان آن ها را اولویت بندی کرد و در نهایت با استفاده از روش یاد شده، چهار دسته استراتژی در ارتباط با افزایش حس تعلق در پیاده راه شهید چمران که شامل استراتژی های تهاجمی (SO)، استراتژی های محافظه کارانه (WO)، استراتژی های رقابتی (ST) و استراتژی های تدافعی (WT) ارائه شده است.

در خور یادآوری است که روایی و پایایی پرسشنامه تهیه شده و پاسخ های گردآوری شده آن توسط انجام آزمون تی تأیید شده است؛ به این صورت که در بحث روایی شاخص های مورد استفاده در پرسشنامه حاصل گردآوری و بررسی مبانی نظری به روز و معتبر مرتبط با موضوع تحقیق بوده است، اما در رابطه با پایایی داده های گردآوری شده از آزمون آلفای کرونباخ در نرم افزار SPSS ۲۳ روی ۱۰ درصد از اطلاعات به دست آمده، استفاده شد که شرح نتایج در ادامه ذکر شده است.

این پژوهش از نظر هدف، پژوهش کاربردی است و از رویکردهای توصیفی-تحلیلی بهره می گیرد، و از روش آمیخته کمی-کیفی در آن استفاده شده است. روش های گردآوری اطلاعات آن به چهار دسته اطلاعات کتابخانه ای، میدانی و تحلیل های صورت گرفته به کمک ماتریس برنامه ریزی استراتژیک کمی است که در نهایت نیز تکمیل پرسشنامه از استفاده کنندگان پیاده راه چمران و تحلیل آن به وسیله آزمون تی در نرم افزار SPSS مورد استفاده بوده است. در خصوص گردآوری اطلاعات پژوهش مربوط به ادبیات موضوع و پیشینه پژوهش و پیشینه محدوده مورد پژوهی از اطلاعات کتابخانه ای و جهت جمع آوری اطلاعات به منظور شناخت و سنجش بافت از لحاظ معیارهای حس تعلق در پیاده راه شهید چمران شیراز از روش میدانی و روش ماتریس برنامه ریزی استراتژیک کمی (QSPM)، استفاده شده است. عمده ابزارهای استفاده شده در روش میدانی شامل مصاحبه نیمه ساختاریافته با افراد محلی، تکمیل پرسشنامه تهیه شده با توجه به شاخص های به دست آمده از مطالعات مبانی نظری، عکس برداری و مشاهده بوده است. در این پژوهش در دو بازه زمانی مختلف (صبح و عصر) که کاربران بیشتری در محدوده پژوهش حضور دارند، مصاحبه و پاسخ دهی به پرسشنامه به کمک ۹۰ نفر از استفاده کنندگان از پیاده راه، ساکنان محدوده و شاغلان در اطراف آن صورت گرفته است.

از آنجا که در تحقیق توصیفی زمینه یاب و پیمایشی حداقل حجم نمونه ۱۰۰ نفر است [۳۳]، در این پژوهش مشارکت کنندگان به تعداد ۱۳۰ نفر از بین افرادی انتخاب شدند که از این فضای شهری به عنوان استفاده کننده، ساکن و یا شاغل در محدوده بلافاصله آن استفاده می کردند. پس از ثبت اطلاعات پرسشنامه که به صورت مصاحبه حضوری انجام شد، با وجود محدودیت های ناشی از شرایط همه گیری بیماری کووید ۱۹، پرسش نامه ۹۰ نفر از مشارکت کنندگان قابلیت بازخوانی و تحلیل را داشت که پایایی و روایی پرسشنامه و نیز توزیع نرمال داده های گردآوری شده پس از اجرای آزمون تی مورد استناد قرار گرفت. نظرات مصاحبه شوندهگان پس از دست بندی در ابعاد مختلف براساس چارچوب نظری پژوهش در تحلیل سوات و ماتریس

جدول ۳. نتیجه آزمون پایایی بر سؤالهای شاخصهای پرسشنامه

| شاخص            | تعداد | آلفای کرونباخ |
|-----------------|-------|---------------|
| کالبدی          | ۱۰    | ۰.۷۶۸         |
| عملکردی         | ۱۰    | ۰.۸۰۹         |
| اجتماعی-اقتصادی | ۱۰    | ۰.۷۴۱         |
| زیست محیطی      | ۱۰    | ۰.۹۸۳         |
| مدیریتی         | ۱۰    | ۰.۸۵۸         |
| مجموع           | ۱۰    | ۰.۷۲۸         |

آزمون تی تک نمونه‌ای با هدف ارزیابی فرضیه برابری میانگین یک نمونه آماری با میانگین کل جامعه آماری استفاده می‌شود [۳۰]. شرط اساسی برای استفاده از این آزمون، نرمال بودن داده‌هاست. در ادامه برای اثبات توزیع نرمال

داده‌ها از آزمون چولگی و کشیدگی در نرم افزار SPSS ۲۳ استفاده شده که نتایج آن به شرح زیر است.

جدول ۴. نتیجه آزمون چولگی و کشیدگی روی داده‌ها

| پریش                             | چولگی  | کشیدگی |
|----------------------------------|--------|--------|
| خوانایی                          | -۱.۱۳۲ | ۰.۹۴۱  |
| مکان‌ها و عناصر شاخص             | -۰.۵۱۷ | -۱.۰۵۱ |
| دسترسی به سیستم حمل و نقل        | -۰.۴۲۷ | -۱.۲۳۷ |
| مقیاس انسانی و تناسبات           | -۰.۹۴۸ | ۰.۵۱۴  |
| تداوم تجربه                      | -۰.۱۴۱ | -۱.۴۰۸ |
| مرکز فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی | -۱.۰۱۰ | ۰.۴۷۸  |
| رفع نیازهای روزانه               | ۰.۳۶۷  | -۱.۳۸۴ |
| خاطره‌انگیزی                     | -۰.۸۵۳ | ۰.۹۶۲  |
| امنیت                            | -۱.۰۴۲ | ۱.۳۰۲  |
| تمرکز فعالیت‌های گردشگری-اقتصادی | -۰.۷۵۹ | -۰.۴۴۷ |
| سرزندگی                          | -۰.۷۱۴ | ۰.۶۳۲  |
| آسایش اقلیمی                     | -۱.۱۷۹ | ۰.۷۶۳  |
| بهداشت عمومی                     | -۰.۲۸۴ | -۱.۴۵۱ |
| مشارکت مردمی                     | ۰.۷۲۸  | -۰.۳۰۷ |

با توجه به پایایی و روایی پرسشنامه و نیز توزیع نرمال داده‌های گردآوری شده پس از این شرایط اجرای آزمون تی برقرار است. فرایند تحقیق در این پژوهش به این شکل انجام گرفته است که ابتدا از شاخص‌های مؤثر بر حس تعلق که از مطالعات پیشین حاصل شده در راستای تهیه پرسشنامه و نیز ماتریس سنجش کیفیت استفاده شده است. در نهایت نیز با توجه به نتایج حاصل از بررسی‌ها و نتایج حاصل شده از آزمون‌ها و مشاهدات صورت پذیرفته استراتژی‌هایی برای افزایش حس تعلق در پیاده‌راه چمران ارائه شده است.

جدول ۵. نتایج آزمون تی روی داده‌های گردآوری شده حاصل از پرسشنامه استفاده‌کنندگان پیاده‌راه چمران (مأخذ: نگارندگان)

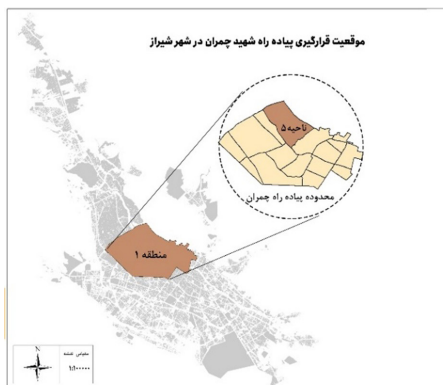
| شاخص                  | مقدار تی | میانگین | وضعیت معیار |
|-----------------------|----------|---------|-------------|
| خوانایی               | ۴۳.۰۴۰   | ۴.۰۲    | تایید شده   |
| مکان‌های و عناصر شاخص | ۳۰.۲۶۳   | ۳.۵۸    | تایید شده   |

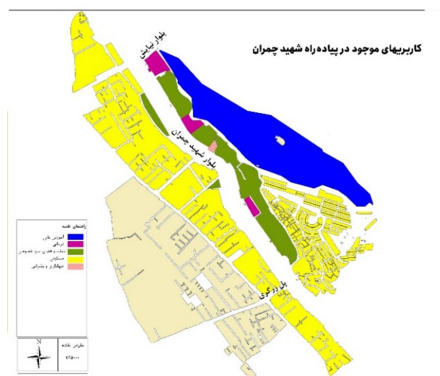
| شاخص                             | مقدار تی | میانگین | وضعیت معیار |
|----------------------------------|----------|---------|-------------|
| دسترسی به سیستم حمل و نقل        | ۳۰.۵۸۹   | ۳.۵۶    | تایید شده   |
| مقیاس انسانی و تناسب             | ۳۹.۱۹۰   | ۳.۷۴    | تایید شده   |
| تداوم تجربه                      | ۲۰.۹۲۰   | ۲.۷۷    | تایید شده   |
| مرکز فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی | ۲۸.۰۲۸   | ۳.۸۴    | تایید شده   |
| رفع نیازهای روزانه               | ۱۸.۳۴۵   | ۲.۴۴    | تایید شده   |
| خاطرمآنگیزی                      | ۵۴.۰۳۱   | ۴.۲۰    | تایید شده   |
| امنیت                            | ۵۲.۴۹۰   | ۴.۲۳    | تایید شده   |
| تمرکز فعالیت‌های گردشگری-اقتصادی | ۳۰.۹۶۶   | ۳.۷۴    | تایید شده   |
| سرزندگی                          | ۶۲.۹۱۴   | ۴.۳۳    | تایید شده   |
| آسایش اقلیمی                     | ۴۱.۸۶۶   | ۴.۱۲    | تایید شده   |
| بهداشت عمومی                     | ۲۹.۳۳۵   | ۳.۴۰    | تایید شده   |
| مشارکت مردمی                     | ۲۰.۰۱۲   | ۲.۰۰    | تایید شده   |

#### محدوده مطالعه شده

پیاده‌راه شهید چمران در شهر شیراز که به عنوان نمونه مورد مطالعه در این تحقیق برگزیده شده است، حد فاصل پل مطهری تا بلوار نیایش در مجاورت بزرگراه شهید چمران قرار دارد. کاربری‌های موجود در این محدوده غالباً باغ‌ها و فضاهای سبز خصوصی هستند. در کنار آن‌ها می‌توان به چندین مرکز درمانی موجود در امتداد این محدوده و هتل چمران به عنوان یکی از عناصر نشانه‌ای و کاربری جهانگردی و گردشگری این مسیر پیاده اشاره کرد. اگرچه این پیاده‌راه از سال ۱۳۷۵ که طراحی شد مورد استقبال شهروندان قرار گرفته است، اما به نظر می‌رسد با شناسایی عوامل و معیارهای تأثیرگذار بر ایجاد حس تعلق و ارزیابی آن‌ها در فضای آن پیاده‌راه می‌توان با تدوین راهبرد و سیاست‌های طراحی برپایه این رهیافت، سبب ارتقای کالبدی و اجتماعی آن مکان شد.

با توجه به جدول یادشده در نظر استفاده‌کنندگان از پیاده‌راه چمران، وضعیت فعلی خوانایی، خاطره‌انگیزی، امنیت، سرزندگی و آسایش اقلیمی با کسب میانگین بالاتر از چهار مطلوب بوده و این موضوع در مصاحبه‌های صورت گرفته نیز مشهود بوده است. به این صورت که مصاحبه‌شوندگان در تشخیص موقعیت فعلی خود در طول مسیر پیاده‌راه موفق عمل کرده‌اند. در ارتباط با مواردی همچون سرزندگی و احساس امنیت نیز می‌توان بیان کرد که استفاده‌کنندگان از فضا در مصاحبه‌ها از جملاتی با مضمون حضور دائمی خانواده‌ها، بانوان و کودکان در طول مسیر استفاده کرده‌اند که خود نشان از رضایت آن‌ها از وضعیت امنیت نسبی و نیز سرزندگی پیاده‌راه یادشده دارد. در ارتباط با موضوع آسایش اقلیمی نیز مصاحبه‌شوندگان از جملاتی با مضمون تعدیل دمایی قابل توجه پیاده‌راه چمران نسبت به سایر نقاط شهر یاد کرده‌اند که خود عاملی در جذب بیشتر افراد پیاده به این مسیر در فصل‌های گرم‌تر سال بوده است.





شکل ۳. محدوده مورد مطالعه (مأخذ: نگارندگان به کمک نقشه‌های جی‌آی‌اس شهر شیراز)

یافته‌ها

ایجاد حس تعلق مکانی در پیاده‌راه‌های شهری منتج از چارچوب نظری، خلاصه‌ای از وضعیت این پیاده‌راه در قالب جدول سوات (جدول ۶) ارائه شده است.

این پژوهش به دنبال سنجش میزان حس تعلق در پیاده‌راه شهید چمران و ارائه استراتژی‌های مکانی برای افزایش آن است، بر همین اساس و بر مبنای معیارها و زیرمعیارهای سنجیده‌شده در این محدوده، براساس ابعاد کلان اصول

جدول ۶. تحلیل محدوده در جدول سوات

| تهدید (T)  | فرصت (O)  | ضعف (W)  | قوت (S)  | شاخص                     | بند کاربردی ۳ |
|--|---|--|--|--------------------------|---------------|
|  | O1: امکان تعریف مبادی ورودی در هر سکانس از پیاده‌راه<br>O4: امکان ساماندهی نشانه‌ها و المان‌های محیطی به منظور افزایش خوانایی فضایی | W8: عدم تعریف سکانس و ورودی برای هر بخش از پیاده‌راه<br>W13: مجهز نبودن مسیر به علائم راهنما و هدایت‌کننده     | S2: خوانایی مطلوب محدوده به کمک عناصر و کاربری‌های تعریف‌شده در آن<br> | خوانایی                  |               |
|  |   | W4: عدم تناسب کاربری‌های شاخص درمانی در مجاورت مسیر پیاده  |  | مکان‌ها و عناصر شاخص     |               |
|  |   |  | S5: تعبیه ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی در نقاط اصلی                      | دسترسی به سیستم حمل‌ونقل |               |
|  |   | W1: نقض تناسب انسانی در قسمت‌هایی از مسیر<br>W2: نبود فضای کافی پیاده‌روی در قسمت‌های تداخل مسیر سواره و پیاده |  | مقیاس انسانی و تناسب     |               |
| T6: عدم اتصال و پیوستگی مسیر و امکان افزایش خطای افراد در شناسایی مسیر |   | W10: نامناسب بودن کف‌سازی مسیر پیاده‌راه   | S1: تداوم و یکپارچگی تجربه پیاده‌روی<br>                               | تداوم تجربه              |               |

| تهدید (T)   | فرصت (O)  | ضعف (W)   | قوت (S)   | شاخص                               |                       |
|---|---|---|---|------------------------------------|-----------------------|
|    | O3: امکان تعریف فعالیت‌های متنوع در فضای پیاده‌راه  | W3: کمبود واحدهای تجاری و مشوق به پیاده‌روی در مسیر<br>W12: نبود فعالیت‌های متناسب با مفهوم پیاده‌روی |   | تمرکز فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی  | بعد عملکردی           |
| T4: نبود کاربری‌های روزانه برای رفع نیاز عابران به میزان کافی و عدم پاسخ‌گویی فضا   |    |   |   | رفع نیازهای روزانه                 |                       |
|   |    | W5: نبود عناصر خاطره‌انگیز و عدم تناسب المان‌ها با مسیر   |   | خاطره‌انگیزی                       | بعد اجتماعی - اقتصادی |
| T1: نبود امنیت مناسب برای کاربران در شب و کاهش حضورپذیر در فضا<br>T2: امکان افزایش تصادف با اتومبیل به دلیل عدم آرام‌سازی مسیر<br> | O2: امکان آرام‌سازی نقاط اتصال پیاده‌راه به خیابان برای افزایش ایمنی کاربران پیاده‌راه<br><br>O5: امکان افزایش میزان امنیت محدوده با طراحی نورپردازی در فضا | W9: کمبود نور و ایجاد ناامنی در محیط  |   | امنیت                              | بعد اجتماعی - اقتصادی |
|   |   |                    | S3: تنوع فعالیت‌های تجاری، اداری، فرهنگی و گردشگری در مسیر  | تمرکز فعالیت‌های گردشگری و اقتصادی |                       |
|   |   | W11: تغییر سطح بسیار در سطح پیاده‌راه و همه‌شمول نبودن مسیر   |   | سرزندگی                            |                       |
| T3: نبود آسایش اقلیمی مناسب در محیط و امکان کاهش حضور کاربران در محیط در فصول خاص<br>  | W7: عدم تعبیه درست سایه‌بان‌ها در مسیر پیاده‌راه<br>   |   | S4: استفاده از جداره و دیواره‌های سبز در لبه سبز محدوده<br> | آسایش اقلیمی                       | بعد زیست محیطی        |
|   |    | W6: استفاده مکرر از آینما و نبود متصدی برای نظارت و پاک‌سازی آن‌ها                                    |   | بهداشت عمومی                       |                       |
| T5: نبود همه‌شمولی در فضا و امکان کاهش کاربران این پیاده‌راه<br>   |   |   |   | مشارکت مردمی                       | مدیریتی               |

مجموع ضرایب عدد ۱ شود. به هر یک از عوامل از ۱ تا ۴ نمره داده شد که در عوامل داخلی یک به معنای ضعف قوی؛ دو، ضعف معمولی؛ سه، قوت معمولی و چهار، قوت قوی است. برای تعیین نمره نهایی، ضریب استاندارد هر عامل در نمره آن ضرب شد. مجموع نمره‌های نهایی محاسبه شد تا نمره نهایی عوامل داخلی مشخص شود (جمع نمره نهایی باید بین ۱ تا ۴ به دست آید). به همین صورت در جدول ۸ پس از فهرست کردن مهم‌ترین عوامل خارجی شامل فرصت‌ها و تهدیدها، ضرایب استفاده شده شامل اعداد ۱ تا ۴ است؛ همین روند در ارتباط با عوامل خارجی یک، بیانگر تهدید قوی تا چهار فرصت قوی هستند. در ادامه به منظور استاندارد کردن ضرایب، ضریب‌های نقطه‌ای با یکدیگر جمع و نرمالیزه می‌شود و در نهایت، برای تعیین نمره نهایی، ضریب استاندارد هر عامل در نمره آن ضرب و با جمع کل نمرات، نمره‌ای بین ۱ تا ۴ به دست می‌آید.

پس از شناسایی مهم‌ترین قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها از جدول سوات، آن‌ها در ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی قرار می‌گیرد. در این بخش به بررسی عوامل داخلی و خارجی حس تعلق در پیاده‌راه شهید چمران پرداخته می‌شود. در ادامه تمامی عواملی که ثبت شده‌اند بر اساس میزان اهمیت نسبی آن‌ها ارزش‌گذاری و بررسی می‌شود. به هر عامل یک ضریب وزنی بین صفر (بی‌اهمیت) تا یک (بسیار مهم) اختصاص پیدا می‌کند. جمع ضرایب وزنی اختصاص داده شده باید مساوی یک شود. برای انجام این کار ابتدا به هر عامل عددی بین ۱ تا ۵ را به عنوان ضریب نقطه‌ای اختصاص داده سپس ستون را نرمالیزه کرده تا وزن‌های بین صفر تا یک به عنوان ضریب استاندارد برای هر عامل به دست آمده و مجموع اوزان نیز یک شود. ضرایب، نشان‌دهنده اهمیت نسبی عوامل است.

به این ترتیب، ابتدا در جدول ۷ مهم‌ترین قوت‌ها و ضعف‌ها به ترتیب فهرست شد. به هر یک از آن‌ها از صفر تا یک ضریب داده شد؛ به طوری که حاصل

جدول ۷. ارزیابی عوامل داخلی (قوت‌ها و ضعف‌ها)

| مهم‌ترین عوامل داخلی  | ضریب نقطه‌ای | ضریب استاندارد | نمره | نمره نهایی |
|---|--------------|----------------|------|------------|
| S1: تداوم و یکپارچگی تجربه پیاده‌روی                                | ۴            | ۰.۰۶۸          | ۳    | ۰.۲۰۴      |
| S2: خوانایی مطلوب محدوده به کمک عناصر و کاربری‌های تعریف‌شده در آن  | ۴            | ۰.۰۶۸          | ۳    | ۰.۲۰۴      |
| S3: تنوع فعالیت‌های تجاری، اداری، فرهنگی و گردشگری در طول مسیر      | ۳            | ۰.۰۵           | ۳    | ۰.۱۵       |
| S4: استفاده از چاره و دیواره‌های سبز در کنار لبه سبز در محدوده      | ۳            | ۰.۰۵           | ۲    | ۰.۱        |
| S5: تعبیه ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی در نقاط لنگرگاهی اصلی          | ۳            | ۰.۰۵           | ۲    | ۰.۱        |
| W1: نقض تناسب انسانی در قسمت‌های مختلفی از مسیر                     | ۲            | ۰.۰۳۳          | ۳    | ۰.۰۹۹      |
| W2: نبود فضای کافی پیاده‌روی در قسمت‌های تداخل مسیر سواره و پیاده   | ۳            | ۰.۰۵           | ۲    | ۰.۱        |
| W3: کمبود واحدهای تجاری و مشوق به پیاده‌روی در مسیر                 | ۴            | ۰.۰۶۸          | ۲    | ۰.۱۳۶      |
| W4: عدم تناسب کاربری‌های درمانی در مجاورت مسیر پیاده                | ۳            | ۰.۰۵           | ۲    | ۰.۱        |
| W5: نبود عناصر خاطره‌انگیز و عدم تناسب المان‌ها با مسیر             | ۳            | ۰.۰۵           | ۲    | ۰.۱        |
| W6: استفاده مکرر از آینه‌ما و نبود متصدی برای نظارت و پاکسازی آن‌ها | ۳            | ۰.۰۵           | ۲    | ۰.۱        |
| W7: عدم تعبیه درست سایبان‌ها در مسیر پیاده‌راه                      | ۳            | ۰.۰۵           | ۲    | ۰.۱        |
| W8: عدم تعریف سکانس و ورودی برای هر بخش از پیاده‌راه                | ۳            | ۰.۰۵           | ۲    | ۰.۱        |
| W9: کمبود نور و ایجاد ناامنی در محیط                                | ۴            | ۰.۰۶۸          | ۱    | ۰.۰۶۸      |
| W10: نامناسب بودن کف‌سازی مسیر پیاده راه                            | ۳            | ۰.۰۵           | ۲    | ۰.۱        |
| W11: تغییر سطح بسیار در سطح پیاده‌راه و همه‌شامل نبودن مسیر         | ۴            | ۰.۰۶۸          | ۱    | ۰.۰۶۸      |
| W12: نبود فعالیت‌های متناسب با مفهوم پیاده‌روی در مسیر              | ۴            | ۰.۰۶۸          | ۱    | ۰.۰۶۸      |
| W13: مجهز نبودن مسیر به علائم راهنما و هدایت‌کننده                  | ۳            | ۰.۰۵           | ۲    | ۰.۱        |
| مجموع   | ۵۹           | ۱.۰۰           | -    | ۱.۹۴۷      |

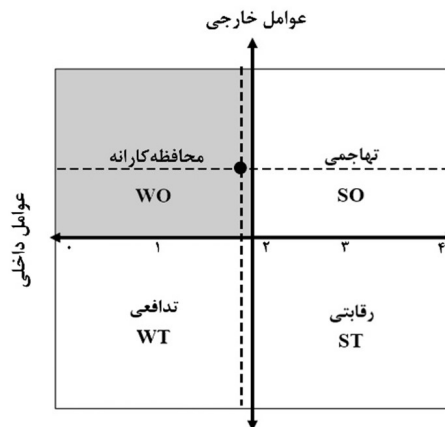
جدول ۸. ارزیابی عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها)

| مهم‌ترین عوامل داخلی   | ضریب نقطه‌ای | ضریب استاندارد | نمره | نمره نهایی |
|--|--------------|----------------|------|------------|
| O1: امکان تعریف مبادی ورودی در هر سکانس از پیاده‌راه                                   | ۴            | ۰.۱            | ۴    | ۰.۴        |
| O2: امکان آرام‌سازی نقاط اتصال پیاده‌راه به خیابان برای افزایش ایمنی کاربران پیاده‌راه | ۴            | ۰.۱            | ۴    | ۰.۴        |

| نمره نهایی | نمره | ضریب استاندارد | ضریب نقطه‌ای | مهم‌ترین عوامل داخلی  |
|------------|------|----------------|--------------|---|
| ۰.۴        | ۴    | ۰.۱            | ۴            | O3: امکان تعریف فعالیت‌های متنوع در فضای پیاده‌راه                                |
| ۰.۳        | ۳    | ۰.۱            | ۴            | O4: امکان ساماندهی نشانه‌ها و المان‌های محیطی به منظور افزایش خوانایی فضایی       |
| ۰.۲۲۵      | ۳    | ۰.۰۷۵          | ۳            | O5: امکان افزایش میزان ایمنی و امنیت محدوده با طراحی نورپردازی در فضا             |
| ۰.۰۱۵      | ۲    | ۰.۰۷۵          | ۳            | T1: نبود امنیت مناسب برای کاربران در شب و کاهش حضورپذیری در فضا                   |
| ۰.۲        | ۲    | ۰.۱            | ۴            | T2: امکان افزایش میزان ایمنی و امنیت محدوده با طراحی نورپردازی در فضا             |
| ۰.۱        | ۱    | ۰.۱            | ۴            | T3: نبود آسایش اقلیمی مناسب در محیط و امکان کاهش حضور کاربران در محیط در فصول خاص |
| ۰.۱        | ۱    | ۰.۱            | ۴            | T4: نبود کاربری‌های روزانه برای رفع نیاز عابران به میزان کافی و عدم پاسخ‌گویی فضا |
| ۰.۰۱۵      | ۲    | ۰.۰۷۵          | ۳            | T5: نبود همه‌شمولی در فضا و امکان کاهش کاربران این پیاده‌راه                      |
| ۰.۰۱۵      | ۲    | ۰.۰۷۵          | ۳            | T6: عدم اتصال و پیوستگی مسیر و امکان افزایش خطا افراد در شناسایی مسیر             |
| ۲.۵۷۵      | -    | ۱.۰۰           | ۴۰           | مجموع   |

وضعیت عوامل داخلی، در حال حاضر دارای وضعیت مناسب و قابل قبولی نیست و عوامل ضعف این خیابان بر قوت آن غلبه دارد. از طرفی با توجه به نمره نهایی ماتریس عوامل خارجی، این پیاده‌راه وضعیت نسبتاً مناسب و قابل قبولی داشته و فرصت‌های موجود در این محدوده از تهدیدهای احتمالی امتیاز بیشتر دارد (شکل ۴).

با توجه به نتایج به‌دست‌آمده از ماتریس‌های ارزیابی، نمره نهایی ماتریس ارزیابی عوامل داخلی ۱،۹۴۷ و نمره نهایی ماتریس ارزیابی عوامل خارجی ۲/۵۷۵ محاسبه شده است. این دو رقم در نمودار IE وارد شده و ناحیه استراتژی مرجع را نشان می‌دهد. از نتایج حاصل شده از این ارزیابی و مقایسه آن با مقدار میانگین، عدد ۲/۵ می‌توان دریافت که پیاده‌راه شهید چمران با توجه به



شکل ۴. تعیین منطقه راهبردی منتخب به کمک ماتریس IE

آبی و نیز مکان‌های شکل‌گرفته فعلی می‌تواند تا حدودی زیادی به تقویت حس مشارکت استفاده‌کنندگان از فضا در طراحی آن بینجامد که در نهایت عاملی در راستای تقویت حس تعلق آن‌ها به این فضای شهری خواهد بود. در ادامه و پس از تجزیه و تحلیل عوامل داخلی و خارجی مؤثر در افزایش حس تعلق در پیاده‌راه شهید چمران، استراتژی‌های مرتبط با این مکان تدوین شده است. این استراتژی‌ها بیان‌کننده آن هستند که چه تصمیماتی برای افزایش حس تعلق در این پیاده‌راه باید اتخاذ شود و هر یک از این تصمیمات دارای چه اولویتی هستند. این استراتژی‌ها در قالب چهار دسته استراتژی تهاجمی، تدافعی، رقابتی و محافظه‌کارانه در جدول ۹ تدوین شده‌اند.

در راستای تحلیل‌های انجام‌شده، این پیاده‌راه از نظر استفاده‌کنندگان آن در مواردی همچون تداوم تجربه، رفع نیازهای روزانه و نیز مشارکت مردمی در طراحی‌های صورت‌گرفته در این فضا دارای ضعف‌های مشهودی است. یکی از علل کمبود تداوم تجربه در این فضا از نظر استفاده‌کنندگان از آن مواردی همچون طول زیاد این پیاده‌راه و نیز تفکیک‌پذیر بودن فضاهای آن از یکدیگر است. عدم رفع نیازهای روزانه در این فضای شهری نیز تا حدود زیادی قابل درک بوده و با توجه به عملکرد شهری این پیاده‌راه قابل توجیه است، اما در زمینه مشارکت مردمی در طراحی‌های صورت‌گرفته نظر اکثریت بر این موضوع استوار بوده که نقش استفاده‌کنندگان از این فضا در طراحی آن بسیار اندک بوده است. از این رو استراتژی‌های مداخله‌محافظه‌کارانه در طراحی‌های

جدول ۹. تدوین راهبردهای چهارگانه

| استراتژی‌های محافظه‌کارانه (WO)   | استراتژی‌های تهاجمی (SO)   |
|---|--|
| WO1: ترکیب عناصر فضایی و پوشش گیاهی به منظور ایجاد تعادل در تناسبات فضایی محیط (W1,O4)                            | SO1: سکانس‌بندی فضای پیاده‌راه به منظور افزایش خاطره‌انگیزی هر سکانس (S3,O4,O1)            |
| WO2: تقویت نورپردازی و بهبود وضعیت آن در مسیر پیاده‌راه (W9,W13,O5)   | SO2: ایجاد اولویت برای حرکت پیاده در طول مسیر به منظور افزایش تداوم تجربه در آن (S1,O3,O2) |
| WO3: بهبود وضعیت دسترسی پیاده در طول مسیر و تقویت همه‌شمولی در طول آن (W2,W10,O5,O3)                              | SO3: تقویت تنوع فعالیت‌های اجتماعی در جهت افزایش سرزندگی فضایی و حضورپذیری افراد (S3,O3)   |
| WO4: بازتعریف کاربرد فضاهای موجود در طول مسیر پیاده‌راه به منظور تقویت فعالیت‌های اجتماعی (W4,W3,W12,O2,O3)       |  |
| WO5: تقویت خوانایی در طول مسیر پیاده‌راه (O4,O1,W8,W13,W5)  |  |
| WO6: بازتعریف ورودی فضاها و نیز تقویت تعین فضایی در طول مسیر پیاده‌راه (W5,W8,O1,O4)                              |  |
| استراتژی‌های تدافعی (WT)  | استراتژی‌های رقابتی (ST)   |
| WT1: بهبود نورپردازی خیابان و پیاده راه به منظور کاهش خطرات تصادف و ناامنی محیط (W11,T5,T1)                       | ST1: استفاده از نور و رنگ‌های مناسب در کف و جداره‌های پیاده‌راه (S2,T6)                    |
| WT2: استفاده از علائم و راهنماها در نقاط گره‌گامی اتصال مسیر پیاده‌راه به خیابان (W8,W13,T5,T6)                   | ST2: آرام‌سازی و ایجاد کف‌سازی پیونددهنده بین پیاده‌راه و مسیر خیابان (S1,S5,T1,T2)        |
| WT3: بهبود وضعیت کف‌سازی پیاده‌راه (W2,W6,W10,W11,T5,T1)  | ST3: تأمین آسایش اقلیمی و بهبود انعطاف‌پذیری با استفاده از طراحی محیطی (T3,T4,T5,S3,S4)    |
| WT4: ساماندهی نشانه‌ها و آستانه ورودی کاربری‌ها به منظور کمک به خوانایی محیط برای کاربران (W7,W8,W13,W5,T5,T1,T6) |  |

در این پژوهش استراتژی‌های محافظه‌کارانه در قالب استفاده از فضاهای متنوع موجود در پیاده‌راه به منظور تعریف فعالیت‌های موقت یا دائمی در مسیر پیاده‌راه، ترکیب عناصر فضایی و پوشش گیاهی به منظور ایجاد تعادل در تناسبات فضایی محیط، استفاده از تکنیک نورپردازی در کف و یا المان‌های نوری در مسیر پیاده‌راه، استفاده از رمپ در کنار پله به منظور اتصال فضاهای دارای تغییر سطح در محدوده، استفاده از عناصر محیطی موجود به منظور تعیین فضایی و تعیین مبادی ورودی به هر سکانس، افزایش خوانایی محدوده به کمک اتصال و ساماندهی المان‌ها از طریق کف، رنگ و ... به ترتیب با میزان جذابیت ۲/۱۴۴ و ۰/۵۶۸ دارای بیشترین تا کمترین مطلوبیت بوده‌اند. جدول ۵ بیان‌کننده اولویت و امتیاز هر یک از استراتژی‌های محافظه‌کارانه در پیاده‌راه چمران است. مجموع امتیازهای هر ستون در جدول ۱۰ نشان از امتیاز جذابیت نهایی هر یک از استراتژی‌های بیان‌شده دارد و امتیاز بالاتر نشان از جذابیت بیشتر آن استراتژی دارد.

در راستای سنجش و اولویت‌بندی استراتژی‌های مکان‌مبنا در پیاده‌راه شهید چمران به جهت افزایش میزان احساس تعلق در این فضای شهری، از روش ماتریس برنامه‌ریزی کمی در راستای تبیین میزان جذابیت هر استراتژی استفاده شده است. برای تهیه جدول برنامه‌ریزی کمی استراتژیک برای این پیاده‌راه؛ ابتدا عوامل مؤثر بر شکل‌گیری استراتژی‌های منتخب در کنار امتیاز وزنی هر یک از آن‌ها را در جدولی تحت عنوان برنامه‌ریزی استراتژیک قرار داده می‌شوند. پس از آن استراتژی‌ها برگزیده بر حسب امتیاز کسب‌شده از بالای جدول مرتب می‌شوند. در مرحله بعد امتیازی بین ۱ تا ۴ به هر استراتژی بر اساس میزان جذابیت هر آن در مجموعه استراتژی‌ها تخصیص داده می‌شود. در نهایت اوزان مرحله نخست در امتیاز جذابیت ضرب می‌شود تا مجموع امتیاز جذابیت عوامل هر استراتژی به دست آید. مجموع امتیازهای جذابیت نشان از جذابیت عوامل هر یک از مجموعه استراتژی‌های منتخب دارد.

جدول ۱۰. ماتریس راهبردهای کمی استراتژیک در پیاده‌راه شهید چمران بر مبنای افزایش میزان حس تعلق

| عوامل استراتژیک | W1    | W2  | W3    | WO1    |         | WO2    |         | WO3    |         | WO4    |         | WO5    |         | WO6    |         |       |
|-----------------|-------|-----|-------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|-------|
|                 |       |     |       | امتیاز | حس تعلق | امتیاز | حس تعلق | امتیاز | حس تعلق | امتیاز | حس تعلق | امتیاز | حس تعلق | امتیاز | حس تعلق |       |
| مجموع           | ۰.۰۹۹ | ۰.۱ | ۰.۱۳۶ | ۲      | ۰.۱۹۸   | ۱      | ۰.۰۹۹   | -      | -       | -      | -       | -      | -       | -      | ۱       | ۰.۰۹۹ |
|                 | -     | -   | -     | -      | -       | ۳      | ۰.۳     | -      | -       | -      | -       | -      | -       | -      | -       | -     |
|                 | -     | -   | -     | -      | -       | -      | -       | -      | -       | ۴      | ۰.۵۴۴   | -      | -       | -      | -       | -     |



| W06           |             | W05           |             | W04           |             | W03           |             | W02           |             | W01           |             | نمره  | عوامل استراتژیک |
|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|-------|-----------------|
| امتیاز جذابیت | نمره جذابیت | امتیاز جذابیت | نمره جذابیت | امتیاز جذابیت | نمره جذابیت | امتیاز جذابیت | نمره جذابیت | امتیاز جذابیت | نمره جذابیت | امتیاز جذابیت | نمره جذابیت |       |                 |
| -             | -           | -             | -           | ۰.۴           | ۴           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۱   | W4              |
| -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۱۵  | W5              |
| -             | -           | ۰.۴           | ۴           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۱   | W6              |
| -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۱   | W7              |
| -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۱   | W8              |
| -             | -           | ۰.۰۶۸         | ۱           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۰۶۸ | W9              |
| -             | -           | ۰.۱           | ۲           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۰۵  | W10             |
| ۰.۲۷۲         | ۴           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۰۶۸ | W11             |
| -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۲۷۲         | ۴           | -             | -           | -             | -           | ۰.۰۶۸ | W12             |
| -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۰۵          | ۱           | -             | -           | -             | -           | ۰.۰۵  | W13             |
| -             | -           | -             | ۴           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۴   | O1              |
| -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۱.۲           | ۳           | ۱.۲           | ۳           | ۰.۸           | ۲           | ۰.۴   | O2              |
| ۰.۸           | ۲           | -             | ۲           | ۱.۲           | ۳           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۴   | O3              |
| -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۹           | ۳           | ۰.۳   | O4              |
| -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | -             | -           | ۰.۲۲۵ | O5              |
| ۱.۱۷۱         | -           | ۰.۵۶۸         | -           | ۲.۱۴۴         | -           | ۱.۵۲۲         | -           | ۱.۵۹۹         | -           | ۱.۸۹۸         | -           |       | جمع جذابیت      |

علاوه بر بررسی ماتریس داخلی قوت و ضعف در پژوهش حاضر که نتایج آن در جدول ۷ شرح داده شده است، می‌توان ارتباط میان معیارهای کمی و کیفی را به صورت یکجا قیاس کرد و رتبه نهایی را به دست آورد. جدول ۷ نشان می‌دهد جذاب‌ترین راهبردها به منظور جبران ضعف‌ها و بهره‌برداری از فرصت‌ها «بازتعریف کاربرد فضاهای موجود در طول مسیر پیاده‌راه به منظور تقویت فعالیت‌های اجتماعی»، «ترکیب عناصر فضایی و پوشش گیاهی به منظور ایجاد تعادل در تناسبات فضایی محیط»، «تقویت نورپردازی و بهبود وضعیت آن در مسیر پیاده‌راه»، «بهبود وضعیت دسترسی پیاده به طول مسیر و تقویت همه‌شمولی در طول آن»، «بازتعریف ورودی فضاها و نیز تقویت تعیین فضایی در طول مسیر پیاده‌راه»، «تقویت خوانایی در طول مسیر پیاده‌راه» بوده است. به دلیل وجود فضاهای جمعی بسیار در طول پیاده‌راه، تعریف کاربری‌هایی متناسب با نیاز استفاده‌کنندگان از این فضا در اولویت اول

استراتژی‌ها قرار دارد تا از این طریق بتوان فعالیت‌های اجتماعی این فضا را تقویت کرد. از طرفی دومین راهبرد جذاب با توجه به ماهیت شهر شیراز و همجواری این پیاده‌راه با باغ‌ها و مسیرهای سبز، ترکیب عناصر فضایی این پیاده‌راه با پوشش گیاهی است که علاوه بر تلطیف فضا می‌تواند تناسبات غیرانسانی موجود در این فضا را تعدیل کند و به تعادل رساند. نور پیاده‌راه یکی از مشکلات عمده در این مسیر است که به بازطراحی مجدد نیاز دارد و می‌تواند بر همه‌شمولی این فضا و مناسب‌سازی آن برای قشر کودک در ساعت‌های شب نیز مؤثر واقع شود. همچنین با توجه به طول این مسیر و ترکیب آن از مسیرهای خطی و فضاهای باز همچون میدانهایی در امتداد مسیر پیاده‌راه به کمک بازتعریف ورودی‌های این فضا می‌توان به خوانایی و تعیین فضایی آن کمک کرد. سایر راهبردهای مورد نظر و امتیاز جذابیت آن‌ها نیز به ترتیب اولویت در جدول ۱۱ ارائه شده است.

جدول ۱۱. امتیاز جذابیت و اولویت استراتژی‌های فضایی در پیاده‌راه شهید چمران

| اولویت | راهبرد  | امتیاز جذابیت |
|--------|---|---------------|
| ۱      | W04: بازتعریف کاربرد فضاهای موجود در طول مسیر پیاده‌راه به منظور تقویت فعالیت‌های اجتماعی | ۲.۱۴۴         |



| امتیاز جذابیت | راهبرد   | اولویت |
|---------------|--|--------|
| ۱.۸۹۸         | WO۱: ترکیب عناصر فضایی و پوشش گیاهی به منظور ایجاد تعادل در تناسبات فضایی محیط | ۲      |
| ۱.۵۹۹         | WO۲: تقویت نورپردازی و بهبود وضعیت آن در مسیر پیادهراه                         | ۳      |
| ۱.۵۲۲         | WO۳: بهبود وضعیت دسترسی پیاده در طول مسیر و تقویت همه‌شمولی در طول آن          | ۴      |
| ۱.۱۷۱         | WO۶: بازتعریف ورودی فضاها و نیز تقویت تعیین فضایی در طول مسیر پیادهراه         | ۵      |
| ۰.۵۶۸         | WO۵: تقویت خوانایی در طول مسیر پیادهراه  | ۶      |

### نتیجه گیری

تعریف فعالیت‌های موقت یا دائمی در مسیر پیادهراه، بالاترین میزان جذابیت در بین سایر استراتژی‌های پیشنهادی را به دست آورده است و با توجه به اینکه محدوده پیادهراه شهید چمران در مجاورت با کاربری‌های متنوعی قرار دارد، تعریف فضاهای منقطع و گوناگون به منظور تشویق مردم به حضور در این فضای شهری و انجام فعالیت‌های فرهنگی اجتماعی گوناگون می‌تواند میزان ارتباط استفاده‌کنندگان با این فضا را بیش از پیش افزایش داده و در کنار ایجاد خاطرات جمعی برای آنان به احیای حس تعلقشان نسبت به این محیط بینجامد. از جمله سایر راهکارهایی که در نهایت به منظور بهبود وضعیت فعلی پیادهراه چمران برگزیده شده‌اند، می‌توان به ترکیب عناصر فضایی و پوشش گیاهی، تقویت نورپردازی و نیز بهبود وضعیت دسترسی اشاره کرد. همان‌طور که پیداست راهکارهای یادشده، ماهیت خرد و مکان‌محور داشته و به دنبال اصلاحات کوچک در وضعیت فعلی محدوده هستند؛ که با توجه به نتایج پرسشنامه، مصاحبه‌ها و مشاهدات نشان از رضایت نسبی استفاده‌کنندگان از فضای یادشده و نیز عملکرد موفق این فضا به عنوان پیادهراه شهری است. به این ترتیب حس تعلق به مکان زندگی، یکی از مباحث مهم در حوزه مطالعات شهری است؛ به طوری که حس تعلق بالای شهروندان سبب ارتقای روحیه مشارکت‌پذیری آن‌ها و گسترش ارتباط و تعامل فرد با محیط می‌شود. نتایج این پژوهش قابل استفاده در طراحی پیادهراه‌های شهری بوده و راهگشایی برای افزایش میزان حس تعلق در پیادهراه‌های شهری موجود است و به کمک چارچوب پیشنهادی آن می‌توان در تمامی ابعاد کالبدی، عملکردی، اجتماعی-اقتصادی، زیست‌محیطی و مدیریتی به منظور ایجاد یک فضای شهری با بیشترین میزان حس تعلق عمومی نسبت به آن برنامه‌ریزی و طراحی انجام داد.

بی‌تردید یکی از عوامل تأثیرگذار بر حضور شهروندان در پیادهراه‌های شهری به عنوان فضایی جدید در شهرهای امروزی، میزان حس تعلق آن به این فضا است. در نتیجه اتخاذ استراتژی‌هایی مکان‌مبنا به منظور افزایش کیفیت محیطی این فضای شهری حائز اهمیت است. این پژوهش در صدد بررسی و شناخت معیارها و زیرمعیارها تأثیرگذار بر حس تعلق شهروندان در پیادهراه‌های شهری و ارزیابی آن‌ها در پیادهراه شهید چمران شیراز به منظور سنجش وضعیت آن از لحاظ میزان حس تعلق شهروندان به این فضای شهری و ارائه استراتژی‌هایی برای افزایش میزان حس تعلق در آن به منظور پاسخ‌دهی به سؤال‌های مطرح‌شده در پژوهش است. به همین منظور، پس از مرور مبانی نظری موجود در ارتباط با موضوع مورد پژوهش و استخراج چارچوب نظری، معیارها و زیرمعیارهای حس تعلق در یک پیادهراه شهری در این محدوده مورد تحلیل و ارزیابی قرار گرفته است. در این راستا ابتدا به کمک برداشت‌های میدانی در ساعات مختلفی از روز براساس میزان مراجعه‌کنندگان به این پیادهراه شهری و مصاحبه نیمه‌ساختاریافته و گفت‌وگو با استفاده‌کنندگان از این فضا و تکمیل پرسشنامه بر مبنای مبانی نظری موضوع، وضعیت موجود این پیادهراه ارزیابی شده و سپس به کمک ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی، نوع استراتژی‌های لازم برای بهبود وضعیت این پیادهراه مشخص شده است. استراتژی‌های اتخاذشده توسط ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی QSPM، در این فضای شهری براساس تحلیل‌های صورت‌گرفته از نوع محافظه‌کارانه بوده و در راستای بهره‌جستن از فرصت‌های بالقوه در این محدوده به منظور غلبه بر ضعف‌های موجود است. همچنین استراتژی استفاده از فضاهای متنوع موجود در پیادهراه به منظور

---

**■ مشارکت نویسندگان**

سهام مشارکت نویسندگان در این مقاله یکسان بوده است.

---

**■ تشکر و قدردانی**

این مقاله حامی مادی و معنوی ندارد.

---

**■ تعارض منافع**

در انجام این پژوهش هیچ گونه تعارض منافی وجود ندارد.

- [1] Lewicka, M. Place attachment, place identity, and place memory: Restoring the forgotten city past. *Journal of Environmental Psychology*, 2008, 28, 209-231. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2008.02.001>
- [2] Gasemi, V., Negini, S. The Study of the Impact of Neighborhood Texture on Social Identity Focusing Neighbourhood Identity in Isfahan City. *Journal of Urban - Regional Studies and Research*, 2011, 2(7): 113-136 [In Persian].
- [3] Adams, Jennifer D. Collected Papers, Theorizing a Sense of Place in a Transnational Community. *Children, Youth and Environments*, 2013, 23(3), 43-65. <https://doi.org/10.7721/chilyoutenvi.23.3.0043>.
- [4] Chamanian, A., Sadegi, N. The concept of the sense of place in the analysis of urban spaces, the first national conference of applied research in science and engineering, 2017 [In Persian].
- [5] Pakzad, J. An intellectual history of Urbanism. 2009; Tehran: Shahidi Pub. [In Persian].
- [6] Behzadfar, M. The Main Street: Urban Designer's Prerogatives & Expectations, *Journal of Abadi, Iran*, 2009, Vol. 63: 57. [In Persian].
- [7] Pakzad, J. Theoretical foundations and urban design process. 2007, Tehran: Shahidi Pub. [In Persian].
- [8] American Planning Association. Places and place Making. M. B. Giti Etemad, Sasan Salehi Milani, Trans. 2008, Vol. 4. Tehran: Iranian Society of Consulting Engineers. [In Persian].
- [9] Habibi, M. Tourist walking path. 2001, Tehran: *Journal of Honar-ha-ye Ziba* Vol. 49: 43-51 [In Persian].
- [10] Habibi, S. H., Masaeli, S. Per capita of urban uses, Ministry of Housing and Urban Development, 2000.
- [11] Gutierrez, E. M. Memories without a Place, *International social science journal*, 2012, LXII (62), USA: Blackwell Publishing, 19-31. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2451.2011.01790.x>
- [12] Truc, G. Memory of Places and Places of Memory, for a Halbwachian Socio-ethnography of Collective Memory, 2012, USA: Blackwell Publishing, 147-159. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2451.2011.01800.x>
- [13] Shokouei, H., Tabrizi, J., The Impact of Urban Technological Modernization on Lamkani's Creation: Case Study of Navab Project. *The Journal of Spatial Planning*. Tarbiat Modares University Press. 2013, Vol 7, Issue 2: 141-162. [In Persian].
- [14] Falahat, M.S. "The Sense of Place and its factors," *HONAR-HA-YE ZIBA*, 2006, vol. -, no. 26, pp. 57-66 [In Persian].
- [15] Mazaheri, M. Attachment pattern of Iranian infants. *Journal of Psychology*, 1999, Vol2 (4) [In Persian].
- [16] Pourjafar, MR. Izadi, MS. Khabiri, S. Place attachment; Conceptualization, principals and criteria. *Hoviatshahr* 9 (24), 43-54, 2016. DOR: [20.1001.1.17359562.1394.9.24.5.9](https://doi.org/10.1001.1.17359562.1394.9.24.5.9) [In Persian].
- [17] Javan Forouzande, A., Motalebi, G. The Concept of Place Attachment and its Elements. *Hoviatshahr*, 2012, Vol 5(8): 27-37. DOR: [20.1001.1.17359562.1390.5.8.3.7](https://doi.org/10.1001.1.17359562.1390.5.8.3.7) [In Persian].
- [18] Relph E. A pragmatic sense of place. *Environmental and architectural Phenomenology*. 2009, 20(3): 24-31.
- [19] Manzo, L. & Perkins, D. Finding Common Ground: The Importance of Place Attachment to Community Participation and Planning. *Journal of Planning Literature*, 2006, 20. 335-350. <https://doi.org/10.1177/0885412205286160>
- [20] Siaveshpour, B. et al. The dimensions of the sense of belonging to a place with emphasis on physical, social and emotional factors. 2014, Mashhad: 6th National Conference on Urban Planning and Management with Emphasis on the Elements of Islamic City. [In Persian].
- [21] Mobaraki M, Salihi S. The Quality of Urban Services, Citizenship Commitment and Sense of Social Belonging. *Social Welfare Quarterly journal*. 2014, Vol 13(50), 275-315. [In Persian].
- [22] Zanganeh, Y., Hossein Abadi, S., Roshandel, T., & Nabipoor, R. The impact of place spending and social capital on participatory improvement of Sabzevar old districts (case study: Sardeh neighborhood), *Urban Research and Planning*, 2014, 5(19), 111-128. DOR: [20.1001.1.22285229.1393.5.19.7.0](https://doi.org/10.1001.1.22285229.1393.5.19.7.0) [In Persian].
- [23] Sattari, S., Baghaei, A. Examining the importance of a sense of belonging in cities. *International Conference of Architecture and Urban Design*, 2016 [In Persian].
- [24] Amir-Kafi, M., Fathi, S. Factors affecting attachment to the residential area: a case study: Kerman ". *Journal of Iranian Social Studies*, 2012, 5(1): 5-41 [In Persian].
- [25] Emadi, A.H., Pedestrian construction based on the sense of place, a solution for creating sustainable cities. 2013, Tehran: International Conference on Geography, Urban Planning and Sustainable Development [In Persian].
- [26] Kashi, H., Bonyadi, N. Stating the Model of Identity of Place-Sense of Place and Surveying its Constituents. Case Study: Pedestrian Passage of Shahre Rey. *Honar-Ha-Ye-Ziba: Memory Va ShahrSazi*, 2013, 18(3): 43-52. doi: [10.22059/jfaup.2013.51317](https://doi.org/10.22059/jfaup.2013.51317) [In Persian].
- [27] Punter, J. V. Participation in the Design of Urban Space. *Landscape Design*, 1999, No. ( 22) pp. 4- 5.
- [28] Hashemnezhad, H., Heidari, A. & Mohammad Hosseini, P. Sense of place and place attachment. *International journal of architecture and urban development*, 2012, Vol.3, No. 1, Winter 2013.
- [29] Firouzmakan, Sh. & Daneshpour, A. Promotion Quality of Life by Increasing Place Attachment in Public Places. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 2015, Volume 201, 418-428. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.08.197>
- [30] Brown, Greg; Raymond, Christopher M.; Corcoran, Jonathan. Mapping and measuring place attachment. *Applied Geography*, 2015, 57, 42-53. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2014.12.011>
- [31] Wynveen, Christopher J; Schneider, Ingrid E; Arnberger, Arne. The Context of Place: Issues Measuring Place Attachment across Urban Forest Contexts. *Journal of Forestry*, 2018, 116(4), 367-373. <https://doi.org/10.1093/jofore/fvy001>.
- [32] Chen, C.; Luo, W.; Kang, N.; Li, H.; Yang, X.; Xia, Y. Serial Mediation of Environmental Preference and Place Attachment in the Relationship between Perceived Street Walkability and Mood of the Elderly. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2020, 17, 4620. <https://doi.org/10.3390/ijerph17134620>.
- [33] Hafeznia, M. R. An introduction to the research method in humanities, 2014, Tehran: SAMT. [In Persian].