

تأثیر قابلیت پیاده‌مداری محله‌ها بر رضایتمندی سکونتی، نمونه موردی: محله چیدر*

تاریخ دریافت: ۹۰/۱۲/۷
تاریخ پذیرش نهایی: ۹۲/۸/۲۵

راضیه رضازاده** - لاله لطیفی اسکویی***

چکیده

پیاده‌روی قدیمی‌ترین شکل جایجایی انسان به خصوص در مقیاس محله‌ای است. پس از انقلاب صنعتی، پیاده‌روی اهمیت خود را از دست داد. شهرهای مملو از اتومبیل منجر به افزایش آلودگی‌های محیطی و کاهش ایمنی و امنیت، سلامت جسمانی و تعاملات اجتماعی شهروندان شده است. همزمان با این شرایط کیفیت زندگی و رضایتمندی سکونتی تنزل یافته است. تا زمانی که شهرها در تلاش برای ارتقاء کیفیت زندگی، بهبود سلامت جسمی انسان، افزایش روابط اجتماعی و غیره هستند، بازگشتی دوباره به طراحی محلات پیاده‌مدار امری اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد. لذا سنجش قابلیت پیاده‌مداری محله را می‌توان یکی از مؤلفه‌های اصلی محیط‌های مطلوب عنوان کرد که می‌تواند پیش‌شرطی برای رضایتمندی سکونتی به شمار آید. در این تحقیق سعی بر آن است تا از ۳ متغیر «تناوب پیاده‌روی»، «مدت زمان پیاده‌روی در هر بار» و «خوشایندی پیاده‌روی» به عنوان شاخص قابلیت پیاده‌مداری محله (متغیر مستقل) استفاده شده و ارتباط آن‌ها با رضایتمندی سکونتی (متغیر وابسته) سنجیده شود. درک این روابط با روش پیمایشی بوده است. طی این مطالعات، زیرشاخص‌های قابلیت پیاده‌مداری محله و رضایتمندی سکونتی از دیدگاه ۲۰۰ ساکن محله چیدر مورد پرسش قرار گرفته است. بررسی و استخراج شاخص‌های تأثیرگذار با استفاده از آزمون‌های همبستگی بوده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد میان تناوب پیاده‌روی و رضایتمندی سکونتی رابطه معنی‌داری وجود ندارد. این در حالی است که رضایتمندی سکونتی شدیداً تحت تأثیر مدت زمان پیاده‌روی در هر بار و نیز خوشایندی پیاده‌روی می‌باشد. لذا می‌توان اذعان کرد که با برنامه‌ریزی و ارائه راهکارهایی برای افزایش خوشایندی پیاده‌روی می‌توان به سطوح بالاتری از رضایتمندی سکونتی در محلات نیز دست یافت.

واژگان کلیدی: قابلیت پیاده‌مداری، رضایتمندی سکونتی، سنجش ذهنی، محله چیدر.

* این مقاله برگرفته از بخشی از رساله کارشناسی ارشد نویسنده دوم با عنوان «تأثیر قابلیت پیاده‌مداری محلات بر رضایتمندی سکونتی (مطالعه موردی محله چیدر)» با راهنمایی خانم دکتر راضیه رضازاده در دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه علم و صنعت ایران استخراج شده است.
** دانشجوی ارشد طراحی شهری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران.
*** کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران. کارشناس شهرسازی شهرداری کلانشهر تبریز، تبریز، ایران (نویسنده مسئول).

مقدمه

محل‌های کهن در شهرهای ایرانی دارای وحدت کالبدی و فضایی و استقلال نسبی از نظر عملکردی بوده که گروه متجانسی از مردم، خانه‌های آن‌ها و مراکز تأمین خدمات اولیه زندگی آن‌ها را در خود جای می‌داده است. و فواصل قرارگیری این مراکز از واحدهای مسکونی به گونه‌ای بوده است که مردم به صورت پیاده به آن دسترسی داشته‌اند. به عبارتی این محل‌های پیاده‌مدار بوده‌اند. هم اکنون، رشد شهرنشینی و ازدیاد وسایل نقلیه در کشور باعث از بین رفتن مقیاس انسانی در سطح شهر، نابودی فضاهای شهری و ارتباطات چهره به چهره، افزایش تراکم در مراکز شهری و افزایش میزان تصادفات در شبکه معابر، از بین رفتن ایمنی و امنیت عابرین پیاده، کاهش ارزش عابر پیاده، و به طور کلی موجب تنزل کیفیت محیط از منظرهای مختلف شده است و امکان بهره‌گیری از موقعیت مکانی محیط را به شدت کاهش داده است و در نهایت منجر به بروز محیطی با کیفیت پایین شده است (Rafeian, 2012). امری که در نهایت منجر به کاهش رضایتمندی سکونتی شده است.

در شهرسازی معاصر دنیا الگوهای جدیدی جهت توسعه شهرها اعم از نوشهرگرایی، رشد هوشمند، دهکده شهری و غیره مطرح شده است که هدف تمام رویکردهای ارائه شده ایجاد محیطی با کیفیت بالا برای گروه‌های مختلفی از ساکنین است. آنچه از میان بررسی اصول این الگوهای توسعه بر می‌آید، به کارگیری اصول شهرسازی پایدار در شهرسازی انسان‌گرای گذشته است. تأکید بر پیاده‌روی و کاربری مختلط برای تأمین تمامی مایحتاج ساکنین و نیز ایجاد محیط دوستانه برای عابران پیاده که قابلیت زندگی در واحدهای همسایگی را فراهم می‌آورد (قابلیت پیاده‌مداری محله) و نهایتاً احساس ایمنی، آسایش و رضایتمندی سکونتی از اهداف مشترک آن‌ها می‌باشد (Steuerville, 2004). لذا قابلیت پیاده‌مداری محله‌ها را می‌توان به عنوان یکی از مؤلفه‌های اصلی محیط‌های مطلوب و رضایت‌بخش عنوان کرد. که سنجش آن پیش شرطی برای سنجش رضایتمندی سکونتی به شمار می‌آید.

تاکنون تحقیقات بسیاری برای ارزیابی رضایتمندی سکونتی صورت گرفته و محققان بسته به حیطه تخصصی خود شاخص‌های متفاوتی را مورد بررسی قرار داده‌اند. هدف از این تحقیق تعریف دو موضوع پیاده‌مداری و رضایتمندی سکونتی و تبیین رابطه میان این دو موضوع می‌باشد.

بدین منظور، در ابتدا تعاریفی از مفهوم قابلیت پیاده‌مداری و رضایتمندی سکونتی ارائه شده است. سپس ارتباط میان این دو در الگوهای جدید توسعه مدنظر قرار گرفته است. برای تبیین رابطه میان قابلیت پیاده‌مداری و رضایتمندی سکونتی از دیدگاه ساکنین، نظر ساکنان محله چیدر طی پرسش‌نامه‌ای مبتنی بر ویژگی‌های فردی و تناوب و مدت زمان پیاده‌روی و نیز میزان خوشایندی از آن و رضایت از سکونت در محله مورد پرسش قرار گرفته است و ۲۰۰ پرسش‌نامه با مراجعه به درب منازل تکمیل شده است. متغیر مستقل زیرشاخص‌های قابلیت پیاده‌مداری و متغیر وابسته رضایتمندی سکونتی است. تحلیل داده‌ها در نرم‌افزار SPSS 17 انجام شده است و با توجه به نوع داده‌های رتبه‌ای یا اسمی، از آزمون‌های همبستگی گاما^۱ و آزمون کای دو^۲ برای تشخیص روابط همبستگی استفاده شده است.

۱. مبانی نظری تحقیق

۱-۱- پیاده‌مداری و قابلیت و مزایای آن

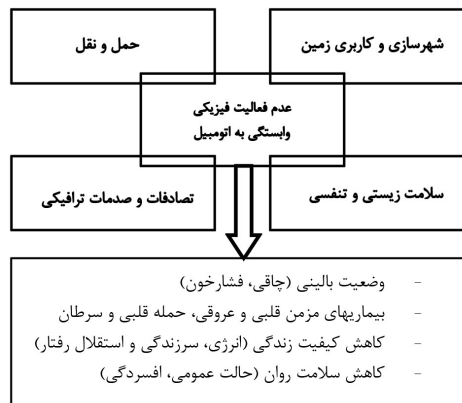
پیاده‌روی و پیاده‌مداری اصطلاحاتی هستند که هم در مباحث شهرسازی و هم در مباحث سلامت عمومی اهمیت رو به فزاینده‌ای دارند، ولی باید توجه داشت این دو معنای یکسانی ندارند؛ پیاده‌روی به شیوه‌ای از فعالیت فیزیکی اشاره دارد، این در حالی است که پیاده‌مداری محیط کالبدی را توصیف می‌کند که پیاده‌روی در آن اتفاق می‌افتد و در مطالعات مربوط به پیاده‌مداری به عنوان بخشی از محیط مصنوع در نظر گرفته می‌شود که شامل خیابان، چشم‌اندازها و ساختمان‌های موجود در یک محله باشد. سنجش پیاده‌مداری روشی برای ارزیابی محیط مصنوع برای تعیین این نکته می‌باشد که فضا تا چه حد در تطبیق با فرد پیاده می‌باشد (Glanz, 2011). شاید دلیل دشواری تعریف قابلیت پیاده‌مداری این است که هنوز محیط‌های پیاده‌مدار در حرفه شهرسازی مرسوم نشده است و محله‌ها و شهرها متناسب با نیازهای اتومبیل طراحی شده و نزدیک یک قرن برنامه‌ریزی برای حمل و نقل اتومبیل محور در جریان است (Brown et al., 2009) آنچه از مجموع مطالعات انجام شده بر روی قابلیت پیاده‌مداری به دست آمد این است که «قابلیت پیاده‌مداری میزان مطلوبیت محیط مصنوع برای حضور مردم، خرید، ملاقات، گذران اوقات و لذت بردن از آن در یک پهنه به صورت پیاده است» (Nosal, 2009). منافع حاصل از پیاده‌مداری را می‌توان در ۳ حوزه سلامت عمومی، مزایای اجتماعی و سیاسی و زیست محیطی مورد بررسی قرار داد:

۱- حوزه سلامت عمومی: آژانس سلامت عمومی کانادا مطالعه‌ای را در رابطه با نقش فعالیت فیزیکی در پیشگیری از بیماری‌ها در سال ۲۰۰۳ انجام داده است. موارد زیر خلاصه نتایج این تحقیق است:
«در حالی که عدم فعالیت فیزیکی به همراه مصرف دخانیات، فشار خون و کلسترول خون بالا به عنوان عوامل ریسک برای

بیماری‌های قلبی به شمار می‌روند، فعالیت فیزیکی می‌تواند باعث کاهش احتمال ابتلا به دیابت نوع دوم و سرطان روده بزرگ و سرطان سینه در زنان به میزان ۵۰ درصد شود. ضمن اینکه احتمال ابتلاء به پوکی استخوان طی فعالیت فیزیکی معین در کودکی و نوجوانی کاهش داده و بر حفظ تراکم استخوان و رفع کمبود کلسیم بزرگسالان نیز مؤثر است. فعالیت فیزیکی منظم می‌تواند علائم بیماران مبتلا به روماتیسم را کاهش دهد و در بسیاری از موارد داروهای کمتری مورد نیاز قرار می‌گیرد» (Public Health Agency of Canada, 2003).

مزایای پیاده‌مداری در حوزه سلامت عمومی تا جایی است که قابلیت پیاده‌مداری شهری موضوعی شاخص در برنامه شهرهای سالم سازمان بهداشت جهانی^۲ و بخش حمل و نقل، محیط زیست و سالم این سازمان شده است. شکل ۱، زمینه‌ها و اثرات عدم فعالیت فیزیکی و وابستگی به اتومبیل را نشان می‌دهد.

نمودار ۱: زمینه‌ها و اثرات عدم فعالیت فیزیکی و وابستگی به اتومبیل



(Bagheri, 2008)

۲- حوزه مسائل اجتماعی - سیاسی: به لحاظ نظری محله‌هایی که پیاده‌محور بوده و از کاربری مختلط استفاده شده است، زمینه‌های بیشتری برای ارتباطات اجتماعی و تقویت سرمایه اجتماعی فراهم می‌کنند. در چنین محله‌هایی که دارای کافی‌شاپ، رستوران، قهوه‌خانه در مسیرهای حرکت پیاده هستند، می‌تواند زمینه‌های محاوره و آشنایی را فراهم سازند. محاوره و حتی سلام کردن به حس اعتماد و ارتباط میان افرادی که در آنجا زندگی می‌کنند، کمک می‌کند (Leyden, 2003, p. 1546). از سویی دیگر پنولوسا^۳ خاطر نشان می‌سازد که محیط‌های پیاده‌مدار به شهرهای متمدن و دموکراتیک‌تر مربوط هستند. چرا که تسهیلات پیاده مزیت‌های دسترسی‌پذیری را برای درصد بالاتری از جامعه در مقایسه با توسعه حمل و نقل مدار را فراهم می‌آورد. این بحث مخصوصاً به شهرهای کشورهای در حال توسعه مربوط است که دستمزدهای پایین بیشتر افراد را از داشتن اتومبیل شخصی محروم می‌کند (Penolosa, 2000). همچنین این ادعا توسط کار ماسون^۴ و فرداریکسون^۵ تأیید شده است، این‌ها در تحقیق خود دریافتند که محیط‌های پیاده‌مدارتر نسبت مستقیمی با نرخ بالاتری از مشارکت اجتماعی در شهر بویسه^۶ آمریکا داشته است (Mason & Fredericksen, 2006).

۳- حوزه زیست محیطی: هر روزه بر آمارهای تکان‌دهنده آلوده‌کننده‌های محیط زیست افزوده می‌شود. بر اساس ارزیابی‌های انجام شده بیش از ۸۰ درصد از آلودگی هوای تهران از وسایل نقلیه موتوری و کمتر از ۲۰ درصد باقیمانده از منابع گرمایش خانگی و دیگر منابع تولید آلودگی است. بر اساس خبرگزاری مستقل محیط زیست در صورتی که هر شهروند ۱۰ تا ۷۴ سال یک ساعت و نیم پیاده روی به جای استفاده از خودروی شخصی در برنامه روزانه خود داشته باشد، سالانه از انتشار ۶۴ میلیون تن دی‌اکسید کربن جلوگیری می‌شود (<http://iren.ir>). از سویی دیگر آلودگی صوتی نیز یکی از مشکلات اساسی محیط‌های پرتراфик است. در این گونه محیط‌ها غرش موتور و بوق وسایل نقلیه جانشین هر گونه صداهای مطلوب محیطی شده و شرایط انسانی و طبیعی محیط را به وضعیتی مبهم و مصنوعی تبدیل می‌کند. مطالعات نشان می‌دهد که کنترل ترافیک موتوری قادر است درصد بالایی از صداهای با بسامد بالا را حذف کرده و فقط آن دسته از صداهایی را که بسامد پایین داشته و از محیط پیرامون صادر شده‌اند باقی می‌گذارد (Ahmadi et al., 2008). بنابراین استفاده از وسایل غیرموتوری و ترویج پیاده‌روی از اقدامات اجتناب‌ناپذیر برای بهبود آلودگی‌های زیست محیطی است.

جدول ۱: قابلیت‌ها و مزایای پیاده‌مداری

| حوزه زیست محیطی | حوزه اجتماعی - سیاسی | حوزه اقتصادی |
|--|---|--|
| کاهش آلودگی هوا کاهش آلودگی صوتی کاهش تأثیرات جزیره گرم افزایش سطح نفوذپذیر | افزایش تعاملات اجتماعی افزایش قابلیت دسترسی برای افراد و در نهایت افزایش عدالت اجتماعی کاهش بزهکاری افزایش مشارکت اجتماعی افزایش رأی‌گیری و اراده‌گرایی در جوامع مختلف | کاهش نیاز به وسایل نقلیه و پارکینگ هزینه‌های کمتر حمل و نقل کاهش هزینه درمان افزایش در برگشت سرمایه کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی |

۲-۱- مفهوم رضایتمندی سکونتی

از آنجا که رضایتمندی سکونتی، بخشی از حوزه رضایتمندی از زندگی در معنای عام به شمار می‌آید، یکی از مطالعه شده‌ترین موضوعات در زمینه محیط مسکونی قلمداد می‌شود (Ge & Hokao, 2006). در دهه‌های اخیر، رضایتمندی در تحقیقات مرتبط با سنجش میزان کیفیت محیط در نواحی سکونتی مطرح شده است. از آنجا که کیفیت محیط‌های مسکونی به صورت مفهومی سلسله‌مراتبی و چندبعدی عنوان شده است و کیفیت محیط از طریق چندین ویژگی اساسی توصیف می‌شود، لذا رضایتمندی نیز به صورت مفهومی با ویژگی‌های چندگانه مطرح می‌شود. در مطالعه‌ای که لانسینگ و مارانز در سال ۱۹۶۹ صورت دادند، رضایتمندی یکی از معیارهای اصلی سنجش میزان کیفیت محیطی مطرح گردید و بدین ترتیب کیفیت محیط را چنین تعریف کردند: «محیط با کیفیت بالا، احساس رفاه و رضایتمندی را به واسطه ویژگی‌هایی که ممکن است فیزیکی، اجتماعی یا سمبلیک باشد، به جمعیتش منتقل می‌کند» (Lansing et al., 1969) به نقل از (Rafeian, 2009) بدین ترتیب از دیدگاه پژوهشگران مختلف، رضایتمندی به عنوان معیاری عام برای سنجش کیفیت محیط مطرح شده است.

۳-۱- تبیین رابطه بین پیاده‌مداری و رضایتمندی سکونتی

توجه بیش از حد به نیازهای حرکت سواره و غفلت از ساماندهی و برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده، به تدریج موجبات حذف افراد پیاده از شهر، فراهم می‌شود. عدم حضور پیاده در فضاهای محله‌ای و کاهش قابلیت پیاده‌مداری محلات، کاهش امنیت، ایمنی و روابط اجتماعی، مشکلات زیست محیطی نظیر آلودگی هوا و صوتی، سلامت عمومی، بی‌هویتی فضاهای محله‌ای و عدم حس تعلق و فرسودگی تدریجی ناشی از آن و افول کیفیت محله و در نهایت کیفیت محیط را در پی خواهد داشت. هم‌زمان با پدیدار شدن این مشکلات، توجه به کیفیت محیط به عنوان بخشی از وظایف دانش شهرسازی شناخته شد. همان‌گونه که فرانچسکاتو (۱۹۹۸) نیز بیان کرده است، لازم است یک محیط سکونتی از نظر کیفیت محیط زندگی از بُعد پاسخگوی نیازها، اهداف و انتظارات ساکنین آن مورد ارزیابی قرار گیرد؛ در حالت کلی چنین ارزیابی‌های می‌تواند به عنوان یک شاخص رضایتمندی سکونتی در نظر گرفته شود. در این زمینه اصطلاح محیط نه تنها نشان‌دهنده جنبه‌های فیزیکی نواحی سکونتی بلکه جنبه‌های اجتماعی، اقتصادی نیز می‌باشد (Francescato, 1998).

کیفیت محیط مفهومی است چند بعدی که با مفاهیمی چون کیفیت زندگی، کیفیت مکان، ادراک و رضایت شهروندی و قابلیت زندگی اشتراکاتی دارد (Kamp et al., 2003, p. 6). به دیگر سخن کیفیت محیط شهری عبارت است از شرایط اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی - فضایی محیط شهری که نشان‌دهنده میزان رضایت یا عدم رضایت شهروندان از محیط شهری می‌باشد (Shemaie et al., 2004). در شهرسازی معاصر دنیا الگوهای جدیدی جهت توسعه شهرها اعم از نوشهرگرایی، رشد هوشمند، دهکده شهری و غیره مطرح شده است که هدف تمام رویکردهای ارائه شده ایجاد محیطی با کیفیت بالا برای گروه‌های مختلفی از ساکنین با تمرکز بر مفاهیمی خاص است. ولی اصول اولیه آن‌ها توسعه درون‌زای بافت و توجه ویژه به برنامه‌ریزی و طراحی در سطح محله‌های شهری با تأکید بر جنبه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، زیست محیطی و کالبدی است. در ضمن به دلیل برنامه‌ریزی برای محیط کوچک‌تری از اجتماع (محله) پیاده‌سازی اصول به مراتب ساده‌تر و کارآمدتر و نتایج آن ملموس‌تر باشد. آنچه از میان بررسی اصول این الگوهای توسعه بر می‌آید به کارگیری اصول شهرسازی پایدار در شهرسازی انسان‌گرای گذشته است. تأکید بر پیاده‌روی و کاربری مختلط برای تأمین تمامی مایحتاج ساکنین و نیز ایجاد محیط دوستانه برای عابران پیاده که قابلیت زندگی در واحدهای همسایگی را فراهم می‌آورد (قابلیت پیاده‌مداری محله) و نهایتاً احساس ایمنی، آسایش و رضایتمندی سکونتی از اهداف مشترک آن‌ها می‌باشد (Steuteville, 2004). (جدول ۱). علی‌رغم اینکه رضایتمندی سکونتی در سال‌های اخیر به عنوان موضوع اصلی تحقیقات جامعه‌شناسی و نیز برنامه‌ریزی و طراحی شهری و شاخه‌های مرتبط مطرح است، ولی تاکنون در هیچ تحقیق ارتباط آن با اصلی‌ترین مؤلفه الگوهای توسعه شهرسازی جدید یعنی قابلیت پیاده‌مداری سنجیده نشده است.

این پژوهش به بررسی این گپ موضوعی در حیطه شهرسازی می‌پردازد و با در نظر گرفتن قابلیت پیاده‌مداری به عنوان کیفیتی مثبت اینگونه متصور شده است که بهبود قابلیت پیاده‌مداری محله‌ها ضمن افزایش کیفیت زندگی شهری بر رضایتمندی سکونتی نیز تأثیرگذار باشد.

جدول ۲: الگوهای توسعه و تخصص‌های مربوطه و اصول آن‌ها

| اصول | تخصص‌های مربوطه | الگوی توسعه و جریان‌های اجتماعی |
|---|--|---------------------------------|
| اختلاط کاربری زمین، خلق جوامع محلی پیاده‌مدار، تشویق جوامع محلی متمایز و جذاب با حس مکان قوی، حفاظت از فضاهای باز، اراضی زراعی، زیبایی‌های طبیعی و نواحی ویژه، امکان انتخاب گونه‌های متنوع حمل و نقل (Bagheri, 2008). | معماری، شهرسازی، توسعه اقتصادی | نوشهرگرایی |
| اختلاط کاربری زمین، متراکم‌سازی، خلق فرصت‌های سکونتی و امکان انتخاب، خلق جوامع محلی پیاده‌مدار، تشویق جوامع محلی متمایز و جذاب با حس مکان قوی، حفاظت از فضاهای باز، اراضی زراعی، زیبایی‌های طبیعی و نواحی ویژه، امکان انتخاب گونه‌های متنوع حمل و نقل، منصفانه و به صرفه بودن تصمیم‌سازی‌های توسعه (Bagheri, 2008). | شهرسازی، حمل و نقل، توسعه اقتصادی، محیط زیست | رشد هوشمند |
| فواصل کم، متراکم‌سازی، اختلاط کاربری زمین، خلق جوامع محلی پیاده‌مدار | شهرسازی، محیط زیست | دهکده شهری |
| اختلاط کاربری زمین، دسترسی مناسب، خلق جوامع محلی پیاده‌مدار، باز زنده‌سازی تاریخی و احیای فعالیت ساختارها، مشارکت بخش خصوصی و عمومی در توسعه، تأمین ایمنی و امنیت، افزایش ساعت‌های حضور فعال در خیابان‌ها (Etemad, 2008). | شهرسازی، توسعه اقتصادی | توسعه با کاربری مختلط |
| متراکم‌سازی، اختلاط کاربری زمین، تنوع الگوی خانه‌سازی و قیمت، کاهش نیاز به پارکینگ، خلق جوامع محلی پیاده‌مدار، توجه به فضاهای عمومی، مشارکت بخش خصوصی و عمومی در توسعه | شهرسازی، حمل و نقل، توسعه اقتصادی، محیط زیست، معماری | توسعه حمل و نقل عمومی مدار |

۲. محدوده مورد مطالعه

به منظور سنجش قابلیت پیاده‌مداری محلات، محله چیدر در منطقه ۱ شهرداری تهران مورد بررسی دقیق و تفصیلی قرار گرفت. از آنجا که هسته محله چیدر دارای بافتی ارگانیک بوده و توسعه محله به صورت از پیش اندیشیده شده دور تا دور هسته قدیمی صورت پذیرفته است، لذا با تنوعی از بافت و گروه‌های اجتماعی و اقتصادی ساکن در این محله روبرو هستیم. قدمت محله چیدر، وجود شاخص اصلی (امام‌زاده) و نیز دارا بودن مرکز معین و لبه نسبتاً مشخص، وسعت مناسب و شبکه معابر اصلی که از لبه‌ها به مرکز می‌رسند، از دلایل اصلی انتخاب محله چیدر به عنوان نمونه موردی بود. ضمن اینکه محله چیدر دارای شکلی نزدیک به دایره با شعاع فرضی ۵۲۰ متر می‌باشد که امکان پیاده‌روی را در تمامی قسمت‌های محله فراهم آورده است.

شکل ۱: موقعیت محله چیدر در منطقه ۱ شهرداری تهران^۸



۳. روش و مدل‌سازی تحقیق

پژوهش حاضر، تحقیقی توصیفی - تحلیلی بر اساس روش کیفی و کمی می‌باشد. بدین منظور در ابتدا با بررسی مبانی نظری دست اول خارجی و داخلی، مبتنی بر روش تحلیل محتوا، مفهوم پیاده‌مداری و رضایتمندی سکونتی تعریف گشته و لزوم بررسی ارتباط میان این دو بیان شده است. در مرحله بعد با توجه به نتایج به دست آمده در مبانی نظری مبتنی بر تحلیل اکتشافی به منظور تأیید و تدقیق یافته‌ها از مدل تحلیل کمی استفاده شد. در روش تحقیق کمی از تکنیک پرسشگری و از ابزار پرسش‌نامه برای جمع‌آوری داده‌ها استفاده شده است. در تحلیل داده‌ها تکنیک تحلیل همبستگی و ابزار مورد استفاده SPSS برای سنجش میزان ارتباط متغیر وابسته پژوهش یعنی میزان رضایتمندی سکونتی با قابلیت پیاده‌مداری با استفاده از سه شاخص اصلی آن (تناوب پیاده‌روی، مدت زمان پیاده‌روی در هر بار و خوشایندی پیاده‌روی) در محله چیدر بوده است. نحوه جمع‌آوری اطلاعات به صورت پرسش‌نامه‌ای بوده است که سؤالات آن در سه گروه تنظیم شده‌اند. بخش اول شامل مشخصات آماری پرسش‌شوندگان، بخش دوم مربوط به سؤالات مربوط به پیاده‌مداری، و گروه سوم در خصوص ارزیابی رضایتمندی سکونتی بوده است. در بخش دوم و سوم سؤالات متعددی طرح شد که از میان آن‌ها چهار سؤال مربوط به این پژوهش بوده است؛ دو پرسش مربوط به تناوب پیاده‌روی و مدت زمان پیاده‌روی به صورت باز مطرح شدند، و بنابر پاسخ‌های ارائه شده، جواب‌ها در گروه‌های خاصی دسته‌بندی شدند و برای سؤالات کیفی خوشایندی پیاده‌روی و رضایتمندی سکونتی جواب سؤالات در مقیاس لیکرت و به صورت خیلی زیاد، زیاد، متوسط، کم و خیلی کم در نظر گرفته شد. حجم نمونه انتخابی برای این پژوهش ۲۰۰ پرسش‌نامه بوده است که در محله چیدر توزیع شده است. دلیل انتخاب نمونه موردی (محله چیدر) نیز به دلیل داشتن بافت قدیم و جدید در کنار یکدیگر برای بهره‌جستن از هر دو نوع بافت و استفاده از تنوع مختلفی از افراد از لحاظ شرایط اجتماعی، اقتصادی و غیره بوده است. ضمن اینکه این محله در میان سایر محلات منطقه یک بومی‌تر است و بیشتر حفظ شده و کمتر مورد هجوم ساخت و ساز قرار گرفته و در هسته قدیمی همچنان مذهبی و سنتی باقی مانده و البته وجود دو امام‌زاده و دو حوزه علمیه نیز موثر بوده است.

$$n = \frac{NZ^2\sigma^2}{Nd^2 + Z^2\sigma^2}$$

d = خطای مورد قبول (تفاوت بین واریانس واقعی و تخمینی) (برابر ۱۰)

$$\sigma^2 = p(1 - p)$$

p = نسبت صفت مورد بررسی (برابر ۰.۵)

ضریب اطمینان = ۹۵ درصد

با تعیین ضریب اطمینان ۹۵٪ و جایگذاری ضرایب تعیین شده عدد به دست آمده برابر تعداد نمونه‌ها ۹۶ بود که با توجه به تعداد متغیرها برای پایایی داده‌ها، تعداد نمونه‌ها به ۲۰۰ نمونه افزایش یافت. برای تعیین پایایی پرسش‌نامه از روش همسانی درونی - روش ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است. با بررسی میزان آلفای کرونباخ که برابر ۰,۷ به دست آمد می‌توان نتیجه گرفت آزمون از پایایی مناسبی برخوردار بوده است.

در جدول ۳، فراوانی و درصد پرسش‌شوندگان براساس مکان توزیع و تکمیل پرسش‌نامه آورده شده است. همان‌طور که در جدول مشاهده می‌شود، ۴۸ درصد پرسش‌شوندگان را مردان و ۵۲ درصد را زنان تشکیل می‌دهند. این امر امکان ارزیابی تطبیقی و نسبتاً دقیق گروه‌های جنسی در پژوهش را فراهم می‌آورد (جدول ۳).

جدول ۳: بررسی تعداد مردان و زنان پرسش‌شونده در محله چیدر

| زن | | مرد | |
|------|---------|------|---------|
| درصد | فراوانی | درصد | فراوانی |
| ۵۲٪ | ۱۰۴ | ۴۸٪ | ۹۶ |

۳-۱- بررسی شاخص‌های پراکندگی

بررسی میانگین چهار شاخص «تناوب پیاده‌روی»، «مدت زمان پیاده‌روی در هر بار»، «خوشایندی پیاده‌روی» و «رضایتمندی سکونتی» در جدول ۴ آورده شده است. لازم به توضیح است تناوب پیاده‌روی بر اساس تعداد دفعات حضور در محله به صورت پیاده در هفته، مدت زمان پیاده‌روی برحسب دقیقه در هر بار پیاده‌روی و خوشایندی پیاده‌روی و

رضایتمندی سکونتی بر اساس مقیاس ۵ تایی لیکرت مورد پرسش واقع شده‌اند. همان طور که مشاهده می‌شود میانگین شاخص «تناوب پیاده‌روی» ۳,۴۶ بار در هفته می‌باشد، افراد پرسش‌شونده به طور میانگین ۳۰ دقیقه در هر بار پیاده‌روی می‌کنند. بررسی دو شاخص خوشایندی پیاده‌روی و رضایتمندی سکونتی که در مقیاس لیکرت ارزش‌گذاری شده‌اند، نشان می‌دهد میانگین رضایتمندی سکونتی بالاتر از خوشایندی پیاده‌روی است. به طوری که این میانگین از ۳,۷۸ در رضایتمندی سکونتی به ۲,۹۱ در خوشایندی پیاده‌روی نزول پیدا کرده است (جدول ۴).

جدول ۴: بررسی شاخص‌های توصیفی قابلیت پیاده‌مداری محله و رضایتمندی سکونتی

| متغیر | شاخص توصیفی | میانگین | انحراف معیار |
|------------------------------|-------------|---------|--------------|
| تناوب پیاده‌روی در هفته | | ۳,۴۶ | ۰,۷ |
| مدت زمان پیاده‌روی در هر بار | | ۳۰,۳۷ | ۱۷,۵۶ |
| خوشایندی پیاده‌روی | | ۲,۹۱ | ۱,۳۴ |
| رضایتمندی سکونتی | | ۳,۷۸ | ۱,۰۴ |

۲-۳- بررسی تحلیلی داده‌ها

در این فرضیه هدف بررسی رابطه همبستگی میان «میزان رضایت از سکونت در محله» به عنوان «متغیر وابسته» و «قابلیت پیاده‌مداری محله» به عنوان «متغیر مستقل» می‌باشد. زیر شاخص‌های قابلیت پیاده‌مداری محله عبارتند از «تناوب پیاده‌روی در هفته»، «مدت زمان پیاده‌روی در هر بار» و «خوشایندی پیاده‌روی در محله». نتایج آزمون همبستگی گاما نشان می‌دهد، میان «تناوب پیاده‌روی در هفته» به عنوان «متغیر مستقل» و «میزان رضایت از سکونت در محله» به عنوان «متغیر وابسته» رابطه همبستگی معنی‌داری وجود ندارد. به عبارتی تناوب پیاده‌روی در هفته نمی‌تواند به عنوان شاخصی جهت سنجش رضایتمندی سکونتی به شمار آید. آنچه از این امر می‌توان دریافت این نکته است که دفعات حضور در محله الزاماً ارتباطی به کیفیت محله و رضایت ساکنین از آن ندارد و این افراد از پیاده‌روی به عنوان «فعالیت اجباری» در فضای محله استفاده می‌کنند و پیاده‌روی تنها به دلیل ضرورت آن می‌باشد. نتایج آزمون همبستگی گامای دیگری نشان می‌دهد، میان مدت زمان پیاده‌روی در هر بار به عنوان «متغیر مستقل» و «میزان رضایت از سکونت در محله» به عنوان «متغیر وابسته» رابطه همبستگی معنی‌داری وجود دارد. (میزان معنی‌داری = $0/001$ ، مقدار آماره گاما = $0/234$). نتایج آزمون همبستگی گاما نشان می‌دهد، میان «خوشایندی پیاده‌روی در محله» به عنوان «متغیر مستقل» و «میزان رضایت از سکونت در محله» به عنوان «متغیر وابسته» رابطه همبستگی معنی‌داری وجود دارد. (میزان معنی‌داری = $0/000$ ، مقدرا آماره گاما = $0/451$) دو آزمون همبستگی اخیر نشان می‌دهد مدت زمان پیاده‌روی و خوشایندی پیاده‌روی می‌تواند به عنوان شاخصی جهت سنجش رضایتمندی سکونتی مورد استفاده قرار داد. یعنی بین مدت زمان پیاده‌روی در فضای محله فارغ از هدف آن (اجباری یا اختیاری بودن آن) با میزان رضایتمندی سکونتی ارتباط معناداری وجود دارد و افزایش یک عامل منجر به افزایش عامل دیگر می‌گردد. خوشایندی پیاده‌روی اگر چه در این مقاله به عنوان متغیری مستقل در نظر گرفته شد ولی خود عاملی است که متأثر از مؤلفه‌های بسیاری نظیر (ویژگی‌های کالبدی محیط، عوامل زیبایی‌شناسانه، مسائل اجتماعی نظیر احساس امنیت) می‌باشد (Rezazadeh et al., 2012). قویاً با رضایتمندی سکونتی در ارتباط است. دلیل این امر را شاید بتوان به اشتراکات موجود در ادراک افراد از رضایتمندی سکونتی و خوشایندی پیاده‌روی در محله باشد (جدول ۵).

جدول ۵: بررسی رابطه همبستگی میان متغیر مستقل و وابسته

| متغیر وابسته | میزان رضایت از سکونت در محله | نتیجه آزمون فرض ^۹ | |
|---------------------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|
| قابلیت پیاده‌مداری محله (متغیر مستقل) | مقدار آماره آزمون گاما | میزان معنی‌داری | رد فرض صفر / پذیرش فرض صفر |
| تناوب پیاده‌روی در هفته | - | ۰,۱۶۵ | x |
| مدت زمان پیاده‌روی در هر بار | ۰,۲۳۴ | ۰,۰۰۱ | x |
| خوشایندی پیاده‌روی | ۰,۴۵۱ | ۰,۰۰۰ | x |

خلاصه نتایج آزمون گاما به شرح زیر است:

- تناوب پیاده‌روی در محله عامل مؤثری در بهبود رضایتمندی سکونتی نیست.
- افزایش مدت زمان پیاده‌روی در هر بار محله تأثیری مثبت بر رضایت از سکونت در محله دارد.
- افزایش خوشایندی پیاده‌روی بر میزان رضایت از سکونت در محله تأثیر مثبت دارد.

۳-۳- تأثیر ویژگی‌های فردی بر قابلیت پیاده‌مداری و رضایتمندی سکونتی محله

در ادامه تأثیر ویژگی‌های فردی بر زیر شاخص‌های قابلیت پیاده‌مداری محله و رضایتمندی سکونتی نیز مورد بررسی قرار گرفته است، چرا که فرض بر آن است که ویژگی‌های استفاده‌کننده به عنوان یک عامل متداخل‌گر بر میزان رضایت از سکونت در محله و قابلیت پیاده‌مداری محله تأثیرگذار است. بدین منظور، رابطه همبستگی میان شاخص‌های ویژگی‌های فردی شامل «جنسیت»، «سن»، «تحصیلات» و «مدت سکونت» و شاخص رضایتمندی سکونتی و زیر شاخص‌های قابلیت پیاده‌مداری با آزمون کای دو و گاما که بر حسب نوع داده‌ها تعیین می‌شود، مورد بررسی قرار گرفت. در جدول ۶، خلاصه نتایج آزمون همبستگی آورده شده است.

جدول ۶: بررسی رابطه همبستگی میان زیر شاخص‌های قابلیت پیاده‌مداری محله و رضایتمندی سکونتی و شاخص‌های فردی

| مالکیت اتومبیل | | | تحصیلات | | | سن | | | جنسیت | | | نتایج |
|----------------|-----------------|------------------------|-----------|-----------------|------------------------|-----------|-----------------|------------------------|-----------|-----------------|------------------------|------------------------------|
| نوع رابطه | میزان معنی‌داری | نوع آزمون مورد استفاده | نوع رابطه | میزان معنی‌داری | نوع آزمون مورد استفاده | نوع رابطه | میزان معنی‌داری | نوع آزمون مورد استفاده | نوع رابطه | میزان معنی‌داری | نوع آزمون مورد استفاده | |
| - | ۰/۰۰۱* | کای دو | | ۰/۲۱۵ | گاما | - | ۰/۰۰۷* | گاما | - | ۰/۰۰۲* | کای دو | تناوب پیاده‌روی در هفته |
| | ۰/۴۱۲ | | - | ۰/۰۳۰* | | | ۰/۶۸۰ | | | ۰/۴۱۸ | | مدت زمان پیاده‌روی در هر بار |
| | ۰/۹۰۴ | | - | ۰/۰۱۲* | | - | ۰/۰۰۰* | | - | ۰/۰۰۲* | | خوشایندی پیاده‌روی |
| | ۰/۶۵۴ | | | ۰/۰۰۷* | | | ۰/۶۰۶ | | | ۰/۱۵۲ | | رضایتمندی سکونتی |

همان‌طور که در جدول مشاهده می‌شود، میان ویژگی‌های فردی شامل «جنسیت»، «سن»، «مالکیت اتومبیل» از یک سو و زیر شاخص «تناوب پیاده‌روی در هفته» رابطه معنی‌داری وجود دارد. بدین ترتیب می‌توان نتیجه‌گیری نمود که ویژگی‌های فردی استفاده‌کنندگان بر تناوب پیاده‌روی در هفته تأثیرگذار است. در عین حال بررسی میزان معنی‌داری روابط همبستگی میان ویژگی‌های فردی و مدت زمان پیاده‌روی در هر بار و نیز رضایتمندی سکونتی حاکی از آن است که تنها میان متغیر تحصیلات استفاده‌کنندگان و این دو متغیر رابطه معنی‌دار وجود دارد. خوشایندی پیاده‌روی نیز زیر شاخص دیگری است که ویژگی‌های فردی اعم از جنسیت، سن و تحصیلات تأثیر زیادی بر آن دارند. هم‌چنین خلاصه نتایج بررسی روابط همبستگی به شرح زیر است:

- جنسیت هم بر تناوب و هم بر خوشایندی پیاده‌روی در محله تأثیرگذار است. بررسی میانگین دفعات پیاده‌روی به تفکیک جنسیت نشان می‌دهد مردان بیش از زنان در طول هفته پیاده‌روی داشته‌اند. از سویی دیگر این پژوهش نشان می‌دهد زنان و مردان درک متفاوتی از ادراک خوشایندی پیاده‌روی در محله دارند.

- گروه‌های سنی مختلف درک متفاوتی از خوشایندی دارند. ضمن اینکه تناوب پیاده‌روی آن‌ها نیز با یکدیگر متفاوت است. نتایج نشان می‌دهد با بالاتر رفتن سن تعداد دفعات پیاده‌روی و نیز خوشایندی پیاده‌روی به تدریج کاهش می‌یابد.

- متغیر «تحصیلات» عاملی مهم در تأثیرگذاری بر این شاخص‌ها به شمار می‌رود. به طوری که هم بر مدت زمان پیاده‌روی و هم خوشایندی آن تأثیر می‌گذارد. این تأثیرگذاری به گونه‌ای است که با بالا رفتن تحصیلات هر دو کاهش می‌یابد. آزمونی مشابه نشان می‌دهد با بالاتر رفتن تحصیلات میزان رضایت افراد از سکونت در محله نیز کاهش می‌یابد.

- متغیر «مالکیت اتومبیل» تنها بر تناوب پیاده‌روی در محله تأثیرگذار است. به گونه‌ای که بررسی میانگین تناوب پیاده‌روی به تفکیک مالکیت و عدم مالکیت اتومبیل نشان می‌دهد افرادی که به وسیله شخصی دسترسی نداشتند بیش از سایرین در فضای محله به طور پیاده حرکت می‌کنند.

۴. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

فضاهای محله‌ای، عرصه‌ای برای فعالیت‌های روزانه و روزمره زندگی هستند که ساکنین آن بیشترین ارتباط را بصورت پیاده با این فضاها دارند. امروزه دیدگاه‌های مختلفی نسبت به مفهوم محله و نحوه برنامه‌ریزی و طراحی آن وجود دارد، اما در همه آن‌ها تأمین نیازمندی‌های روزانه و هفتگی ساکنین، کیفیت‌های محیطی، ایمنی، امنیت، بحث‌های زیست محیطی، و نیز کیفیت زندگی و رضایتمندی سکونتی به عنوان بُعد ذهنی کیفیت زندگی وجود دارد. آنچه در این میان مشترک است توجه به اصل پیاده‌مداری و توسعه محلات و شهرها بر مبنای آن به یک اصل پذیرفته شده جهت مواجهه با مشکلات ناشی از توسعه اتومبیل محور شهرها و خلق محلاتی سرزنده، پویا و قابل زیست در شهرها تبدیل شده است. لذا در این تحقیق صرفاً بر یکی از اهداف نوین شهری یعنی پیاده‌مداری متمرکز شده و به عنوان کیفیت مثبت برای تأثیرگذاری بر رضایتمندی سکونتی در نظر گرفته شده است. در این تحقیق، ارتباط میان تناوب، مدت زمان و خوشایندی پیاده‌روی با رضایتمندی سکونتی در فضای محله‌ای ساکنین مورد بررسی قرار گرفته است. این بررسی با آزمون فرضیه‌ها با استفاده از آزمون‌های همبستگی نظیر کای دو و گاما انجام پذیرفت. استنتاج کلی با توجه به بررسی فرضیه‌های تحقیق آن است که علی‌رغم مناسب بودن تناوب پیاده‌روی هفتگی ساکنین (۳,۴۶ بار) افراد خوشایندی پایینی را از پیاده‌روی خود تجربه می‌کنند. ضمن اینکه میانگین مدت زمان پیاده‌روی آن‌ها ۳۰ دقیقه در هر بار می‌باشد که قریب به یقین نمی‌تواند جز پیاده‌روی به عنوان فعالیت اجباری صورت گیرد. اهم نتایج حاکی از آن است که رابطه معنی‌داری بین «تناوب پیاده‌روی در محله» و رضایتمندی سکونتی دیده نشده است. به عبارت دیگر دفعات حضور در محله الزاماً ارتباطی به کیفیت محیط و رضایتمندی سکونتی ساکنان از آن ندارد و قریب به یقین تناوب پیاده‌روی افراد نه به دلیل ادراک افراد از کیفیت محیط و رضایتمندی سکونتی آنان بلکه به صورت اجباری است. از دیگر سو میان «خوشایندی» و «مدت زمان پیاده‌روی» در محله فارغ از هدف آن (اجباری یا اختیاری بودن آن) با رضایتمندی سکونتی رابطه مستقیمی دارد. ضرایب بتا نشان می‌دهد خوشایندی پیاده‌روی از اهمیت بیشتری نسبت به مدت زمان پیاده‌روی در بحث مرتبط با رضایتمندی سکونتی برخوردار است. ضریب همبستگی بین خوشایندی پیاده‌روی و رضایتمندی سکونتی بر این موضوع تأکید دارد که هرگونه برنامه‌ریزی که باعث بهبود خوشایندی پیاده‌روی شود، موجب افزایش رضایتمندی سکونتی افراد نیز خواهد شد. دلیل این امر را شاید بتوان در این نکته جست که میان ادراک افراد از خوشایندی پیاده‌روی و رضایتمندی سکونتی نکات اشتراکی وجود دارد و این دو امر را قویاً به یکدیگر مرتبط می‌سازد. لذا هرگونه برنامه‌ریزی جهت پیاده‌مدار نمودن محلات نمی‌تواند تنها با تمرکز بر جنبه کمی آن (مدت زمان پیاده‌روی یا تناوب) صورت پذیرد و تنها زمانی از طرف ساکنین به عنوان کیفیتی مثبت و گامی در جهت افزایش رضایتمندی سکونتی در نظر گرفته خواهد شد که بر ابعاد کیفی آن (خوشایندی پیاده‌روی) توجه و برنامه‌ریزی ویژه‌ای در نظر گرفته شود. لذا با برنامه‌ریزی و طراحی‌های مناسب که به افزایش قابلیت پیاده‌مداری محلات (با تأکید بر هر دو جنبه کمی و کیفی آن) منجر گردد، می‌توان محله را به عرصه تحرک و فعالیت‌های روزمره ساکنان تبدیل نمود. که افراد علاوه بر هدف‌های اجباری، با اهداف اختیاری نیز در محله حضور یابند. امری که علاوه بر رسیدن به اهداف ناشی از قابلیت پیاده‌مداری محلات می‌تواند به افزایش رضایتمندی سکونتی آن‌ها نیز منجر شود. البته بایستی یادآور شد شهرسازان و مدیران شهری نیازمند بررسی جداگانه عوامل مؤثر بر تناوب، مدت زمان و خوشایندی پیاده‌روی در محله که به شدت در بحث‌های مربوط به سلامت عمومی، حمل و نقل و شهرسازی حائز اهمیت است، هستند تا بتوانند برنامه‌ریزی و طراحی‌های دقیق‌تر و موفق‌تری را برای شهرها و محله‌ها ارائه دهند.

پی نوشت

۱. آزمون گاما (Gamma): این آماره یک اندازه متقارن از پیوند دو متغیر ترتیبی است که دامنه آن بین ۱ و -۱ تغییر می‌کند. مقادیر نزدیک به قدر مطلق ۱، نمایانگر پیوند قوی بین دو متغیر و مقادیر نزدیک به صفر بیانگر پیوند خیلی کم هستند. مقدار گاما از رابطه زیر به دست می‌آید که در آن «تعداد جفت»های هماهنگ و «تعداد جفت»های ناهماهنگ می‌باشد. مقدار گامای مثبت بیانگر این است که تعداد جفت‌های هماهنگ از تعداد جفت‌های ناهماهنگ بیشتر است.

$$r = \frac{P-Q}{P+Q}$$

۱. آزمون‌های کای - دو یکی از آزمون‌های غیرپارامتری است که آن را با علامت X^2 نشان می‌دهند. این آزمون توسط فیشر ارائه شده و قادر است تا به سنجش آماری معنی‌داری تفاوت بین فراوانی‌های مشاهده شده و فراوانی‌های مورد انتظار به دست آمده از یک جامعه بپردازد. این آزمون نشان می‌دهد که آیا تفاوت موجود بین مقادیر فوق از نظر آماری معنی‌دار است یا این تفاوت عمدتاً بر اساس شانس می‌باشد. در محاسبه کای - دو فرض می‌شود که بین دو متغیر (X, Y) ارتباطی وجود ندارد. اما پس از محاسبه این آزمون از طریق نرم‌افزار SPSS چنانچه سطح معنی‌داری کوچک‌تر از ۰,۰۵ باشد می‌توان قضاوت کرد که به احتمال ۹۵ درصد بین دو متغیر رابطه وجود دارد. در این صورت فرض صفر که بر عدم وجود رابطه تأکید می‌کرد رد می‌شود. فرمول کای - دو به شرح ذیل می‌باشد (Kalantari, 2008, p. 100):

$$X^2 = \sum (F_o - F_e)^2 / F_e$$

2. World Health Organisation (WHO)
3. Peñolosa
4. Mason
5. Fredericksen
6. Boise

۷. منبع تصویر <http://region1.tehran.ir>

۸. معنی‌داری Significance که به اختصار آن را با sig نشان می‌دهیم، میزان خطایی است که در رد فرضیه H_0 (فرضیه عدم وجود رابطه معنی‌دار) مرتکب می‌شویم. سطح معنی‌دار در تحقیق حاضر عبارتست از: $sig \leq 0/000$. فرضیه‌های آماری آزمون معنی‌داری به صورت زیر است:

- رابطه همبستگی میان دو متغیر وجود ندارد: H_0

- رابطه همبستگی میان دو متغیر وجود دارد: H_1

۹. بنابراین اگر میزان معنی‌داری کمتر از ۵ صدم باشد فرض صفر رد می‌شود و به مفهوم وجود رابطه میان دو متغیر است. معنی‌داری یا -nificance که به اختصار آن را با (Sig) نشان می‌دهیم، میزان خطایی است که در رد فرضیه صفر (H_0) مرتکب می‌شویم. هر چه میزان معنی‌داری کمتر باشد رد فرض صفر ساده‌تر است. آلفا (α) سطح خطایی است که محقق در نظر می‌گیرد که معمولاً ۵ درصد است. به طور کلی می‌توان گفت. باید توجه داشت که α سطح خطای در نظر گرفته شده و Sig خطای محاسبه شده در رد H_0 است.

- رد فرض صفر: H_0 Sig < α

- پذیرش فرض صفر: H_1 Sig $\geq \alpha$ (Abaszadegan et al., 2010, p. 99)

References

- Abbaszadegan, M., Rezazadeh, R., Mohamadi, M., Latifi, L. (2008) The Effects of Metro Stations on Neighborhood Sustainability, *HONAR-HA-YE-ZIBA*, 40, 91-100.
- Ahmadi, M., Habib, F. (2008). Sustainable Urban Development with an Emphasis on Pedestrian Movement in Asia. *Journal of Environmental Science and Technology*, 10(3), 1-13.
- Amin Shokravi, F., Alhani, F., Kazemnejad, A., Vahdaninia, M. (2009). The Relationship between Planned Physical Activities and Quality of Life among Women: A Cross Sectional Study, *Payesh Journal*, 8, 407-413.
- Bagheri, M. (2008). *Neighborhood Public Spaces and Public Health*, A Thesis of Ph.D. of Architecture, Iran University of Science and Technology, Iran.
- Brown, J., Morris, E., Taylor, B. (2009). Planning for Cars in Cities: Planners, Engineers, and Freeways in the 20th Century. *The American Planning Association*, 75(2), 161-177.
- Etemad, G., Behzadfar, M., Salehi, S. (2008). *Place and Place Making*, Tehran: Iranian Society of Consulting Engineers Press.
- Forsyth, A., Southworth, M. (2008). Cities a Foot- Pedestrians, Walkability, and Urban Design. *Urban Design*, 13(1), 1-3
- Francescato, G. (1998). *Residential Satisfaction, Encyclopedia of Housing*. London: Sage.
- Fredericksen, P. J., Mason, S. (2006). Civic Engagement in the Face of Urban Growth, Paper Presented at the Annual Meeting of the Western Political Science Association, Hyatt Regency Albuquerque, Albuquerque, New Mexico.
- Glanz, Theresa A. (2011). *Walkability, Social Interaction, and Neighborhood Design*, a Thesis of Master of Community and Regional Planning, University of Nebraska-Lincoln, USA.
- Jian, G., Kazunori, H. (2006). Research on Residential Lifestyles in Japanese Cities from the Viewpoints of Residential Preference, Residential Choice and Residential Satisfaction, *Landscape and Urban Planning*, 78, 165-178.
- Kalantari, K. (2007). *Processing and Analysis of Data on Socio-Economic Research*, Tehran: Farhang-E-Saba Press.
- Lansing, J. B., Marans, R. W. (1969). *Evaluation of Neighborhood Quality*, AIP, 195-199.
- Leyden, K. M. (2003). Social Capital and the Built Environment: the Importance of Walkable Neighborhoods, *Public Health*, 93(9), 1546-1551.
- Nosal, B. (2009). *Halton Region Health Department, Creating Walkable and Transit-Supportive Communities in Halton*. Oakville, Ontario.
- Peñolosa, E. (2000). *Quality of Urban Life and Development*. Presentation for DKI Jakarta. Jakarta: Institute for Transport and Development Policy.
- Public Health Agency of Canada. (2003). Physical Activity for Health. Available On: [Http://www.Phac-Aspc.Gc.Ca/Pau-Uap/Fitness/Evidence.Html](http://www.Phac-Aspc.Gc.Ca/Pau-Uap/Fitness/Evidence.Html)
- Rafeian, M., Asgari, A., Asgarizadeh, Z. (2008). Units Residential Satisfaction Assessment of Navab Resident, *Human Geography Research Quarterly*, 67, 53-68
- Rafeian, M., Sedighi, E., Pourmohammadi, M. (2012) Feasibility Study of Quality Improvement by Pedestrianization of Urban Roads; Case Study: Aram Street of Ghom CBD. *Journal of Urban Regional Studies and Research*, 3 (11), 41-56.
- Rezazadeh R., Zebardast E., Latifi Oskooi L. (2011) Perceptual Measurement of Neighborhood Walkability and Its Influential Factors in Neighborhoods (Case Study: Chizar Neighborhood), *International Journal of Urban and Rural Management*, 9 (28), 297-312
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Urban Planning and Development*, 131(4), 246-257.
- Steuteville, R. (2004). The New Urbanism and Alternative to Modern Automobile-Oriented Planning Development. Available on: Faculty.Ncf.Edu.
- Talen, E. (2002). Pedestrian Access as a Measure of Urban Quality. *Planning Practice and Research*, 17(3), 257-278.
- Van Kamp, Irene, Kees Leidel Meijer, Gooitske Marsman, Augustinus De Hollander, (2003). Urban Environmental Quality and Human Well-Being towards A Conceptual Framework and Demarcation of Concepts: a Literature Study in Landscape and Urban Planning, 65, 5-18.
- [Http://Region1.Tehran.Ir](http://Region1.Tehran.Ir)
- [Http://Iren.Ir](http://Iren.Ir)

