

ارزیابی الگوی سفرهای تحصیلی در مقاطع ابتدایی و پیش دبستانی و تأثیر آن بر خصوصیات رفتاری و اجتماعی کودکان با رویکرد شهر دوستدار کودک و پیاده‌مداری، مورد مطالعاتی: محله شهر آرای تهران*

مریم بشیری^۱ - علی اکبر سالاری پور^{۲*} - حمید رمضانی^۳

۱. کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشکده معماری و هنر، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.
۲. دانشیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و هنر، دانشگاه گیلان، رشت، ایران (نویسنده مسئول).
۳. مربی، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات اجتماعی جهاد دانشگاهی، تهران، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۲/۳۰ تاریخ اصلاحات: ۱۴۰۲/۰۷/۰۳ تاریخ پذیرش نهایی: ۱۴۰۲/۰۹/۰۶ تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۳/۳۱

چکیده

در جامعه‌های شهری، سه واحد اجتماعی خانواده، مدرسه و فضاهای شهری، نقش بسیار مهمی در پرورش و شکل‌گیری شخصیت کودک ایفا می‌کنند. مسیرهای مدرسه، یکی از فضاهایی که کودکان بیش‌تر از سایر محیط‌های دیگر با آن در ارتباط قرار می‌گیرند و فرصتی مناسب برای حضور دانش‌آموزان در عرصه‌های عمومی و تجربه‌ی شهر است. امروزه با گسترش شهرنشینی و اهمیت یافتن سرعت حرکت در شهرها، استفاده از وسایل حمل‌ونقل موتوری، افزایش یافته است. این امر نگرانی و چالش‌هایی را از جمله سلامت دانش‌آموزان را به همراه داشته است. این مساله منجر به انجام پژوهشی در زمینه شناسایی عوامل اثرگذار بر شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل فعال در سفرهای تحصیلی دانش‌آموزان شده است. هدف از این تحقیق، بررسی الگوهای سفر تحصیلی و عوامل تأثیرگذار بر آن بر اساس شاخص‌هایی از جمله شهر دوستدار کودک و قابلیت پیاده‌مداری و همچنین بررسی اثر نوع الگوی حرکتی بر ویژگی‌های رفتاری و اجتماعی دانش‌آموزان در محله‌ی شهر آرا است. روش به‌کار گرفته‌شده در این پژوهش، با توجه به ماهیت نوع توصیفی - کمی و از لحاظ نوع هدف، کاربردی است. پس از توزیع ۳۵۱ پرسش‌نامه مشتمل بر ۵۷ پرسش در میان دانش‌آموزان مقاطع پیش‌دبستانی و ابتدایی (با گستره سنی ۵-۱۲ سال) در محله شهر آرا، با بهره‌گیری از نرم‌افزار آماری SPSS تجزیه و تحلیل انجام شد. در این تجزیه و تحلیل، با بررسی همبستگی بین متغیرها، به تفسیر داده‌های موجود از پرسش‌نامه‌ها پرداخته شد. نتایج این پژوهش نشان داد که تمایل به پیاده‌روی در دانش‌آموزان محله بررسی‌شده به طور میانگین کم‌تر از حد متوسط است و الگوی حرکتی رایج در میان آن‌ها، الگوی حرکتی غیرفعال می‌باشد به طوری که تنها ۲۹٫۹ درصد از دانش‌آموزان نمونه گرفته‌شده به صورت روزانه و بیش‌تر از ۶۷ درصد از آنان در طول هفته کم‌تر از دو بار الگوهای حرکتی فعال را استفاده می‌کنند. همچنین انتخاب الگوهای حرکتی دانش‌آموزان تحت تأثیر ساختار شهری و ویژگی‌های اجتماعی و اقتصادی کودکان قرار دارد و از سویی نوع الگوی حرکتی در شکل‌گیری شخصیت کودکان نقش به‌سزایی داشته و بر خصوصیات رفتاری و اجتماعی کودکان تأثیرگذار می‌باشد.

واژگان کلیدی: سفرهای تحصیلی، شهر دوستدار کودک، الگوی حرکتی، قابلیت پیاده‌مدار.

* این مقاله برگرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد نویسنده اول با عنوان «بررسی و آسیب‌شناسی الگوی سفرهای تحصیلی در مقاطع ابتدایی و پیش‌دبستانی در شهر تهران با رویکرد شهر دوستدار کودک و پیاده‌مداری (نمونه موردی محله شهر آرا تهران)» است که با راهنمایی نویسنده دوم و مشاوره نویسنده سوم در دانشگاه گیلان انجام شده است.

** E-mail: salaripour@guilan.ac.ir

۱. مقدمه

در جوامع شهری، سه نهاد اجتماعی بسیار حیاتی به شکل‌گیری شخصیت کودکان کمک می‌کنند: خانواده، مدرسه و فضاهای شهری. حضور کودکان در جوامع و فضاهای شهری و تجربه زندگی شهری از اهمیت بسیاری برخوردار است. به علت محدودیت‌های تجربه اجتماعی کودکان در خانواده‌های کم‌جمعیت، لزوم ایجاد فضاهای شهری برای حضور بیشتر کودکان تاکید شده است. در واقع، این فضاها برای کودکان فرصتی فراهم می‌کنند تا برای اولین بار با محیط محله و فضای باز شهری در تعاملات اجتماعی وارد شوند (Manso 2011). این تعاملات در فرآیند بلوغ اجتماعی و افزایش آگاهی کودکان نقش مهمی دارند و می‌توانند زمینه‌ساز شکل‌گیری شخصیت و هویت کودکان در جامعه باشند. یکی از فضاهایی که کودکان بیش‌تر از هر مکان دیگری با آن در ارتباط هستند، مسیرهای مدرسه است. سفر به مدرسه فرصتی عالی برای حضور کودکان در تعامل با جوامع است و می‌تواند زمینه‌ای برای خلق خاطرات و شکل‌گیری هویت فردی آن‌ها باشد. بنابراین، توجه به سفرهای تحصیلی دانش‌آموزان نسبت به گذشته، مورد توجه برنامه‌ریزان شهری قرار گرفته است (Aemagan 2011).

امروزه با گسترش شهرنشینی و اهمیت بیش‌تر سرعت در جابه‌جایی، ساختار شهرها تغییر کرده است و خیابان‌ها و فضاهای عمومی به طور گسترده‌ای تحت تأثیر وسایل نقلیه قرار گرفته‌اند؛ به گونه‌ای که از ارتباط عابران با زندگی اجتماعی دور می‌شود (Jafari et al. 2019). این مسئله باعث شده تا شهروندان برای انجام سفرهای شهری از الگوهای حرکتی غیرفعال استفاده کنند. یکی از پیامدهای این وضعیت، کم‌تر شدن تجربه شهر توسط کودکان و عدم حضور آن‌ها در فضاهای شهری است. در حالی که تعامل کودک با محیط بسیار حیاتی است؛ زیرا این تعامل، از شکل‌گیری شخصیت کودک تا رشد جسمی و ذهنی وی را شامل می‌شود. بر این اساس، پافشاری بر ایجاد فضاهای شهری ایمن، راحت، در دسترس، پاسخگو، جذاب، خلاق و محیط‌هایی که برای رشد جسمی و ذهنی کودکان مفید باشند، بسیار حائز اهمیت است. این نکته براساس تحقیقات انجام‌شده و واقعیت‌های روان‌شناختی کودکان مورد توجه طراحان و برنامه‌ریزان شهری قرار می‌گیرد. از طرفی، مشارکت فعال کودک در شکل‌دهی به محیط و بهره‌برداری از آن از اهمیت بالایی برخوردار است. این مشارکت، کودکان را به حس اجتماعی محلی، آگاهی از محیط، احساس تعلق و اثرگذاری در محیط زیست خود می‌رساند (Sutton et al. 2002). عدم توجه به این مسئله، منجر به نگرانی مدیران حمل‌ونقل و برنامه‌ریزان شهری درباره سلامت کودکان شده است. این نگرانی، باعث ایجاد تلاش‌هایی جهت شناسایی سیاست‌های مؤثر در ترویج شیوه‌های حمل‌ونقل فعال همانند پیاده‌روی

و دوچرخه‌سواری در سفرهای تحصیلی و برنامه‌ریزی فضاهای شهری به‌منظور حضور کودکان شده است. شهر تهران نیز، با مقیاس بزرگ خود و ساختار شبکه بزرگراهی که دارد، امکان حرکت پیاده کودکان به‌سوی مدرسه در آن محدود شده است. همچنین تغییرات سبک زندگی در سال‌های اخیر و مشغله والدین عامل بازدارنده دیگری در پیاده‌روی کودکان است. بر این اساس، این پژوهش به دنبال بررسی و ارزیابی الگوهای حرکتی سفرهای تحصیلی دانش‌آموزان دبستانی و پیش‌دبستانی و مبتنی بر شاخص‌های شهر دوستدار کودک و پیاده‌مدار و تأثیر آن بر خصوصیات رفتاری و اجتماعی آنان (موردپژوهی: محله شهرآرا واقع در شهر تهران) است. در همین راستا برای انجام این مطالعه با جمع‌آوری اطلاعات فردی، اجتماعی، خانوادگی، محیطی ۳۵۱ دانش‌آموزان مقطع پیش‌دبستانی و ابتدایی (گستره سنی ۵-۱۲ سال) در محله شهرآرا شهر تهران، به بررسی تأثیر هر یک از این متغیرها در انتخاب الگوی سفرهای تحصیلی پرداخته شد. در ادامه به تبیین روش تحقیق، گردآوری و توصیف داده‌ها بررسی عوامل مؤثر در انتخاب الگوی حرکتی دانش‌آموزان می‌پردازیم.

این تحقیق در پی پاسخگویی به سؤالات زیر است:

- سفرهای تحصیلی مقاطع ابتدایی و پیش‌دبستانی در محله شهرآرا به چه شکل است؟
- عوامل اثرگذار بر انتخاب الگوی سفرهای تحصیلی در مقاطع ابتدایی و پیش‌دبستانی در محله شهرآرا کدام‌اند؟
- تبعات و پیامدهای انواع مختلف الگوی سفرهای تحصیلی در مقاطع ابتدایی و پیش‌دبستانی در محله شهرآرا بر رفتارهای اجتماعی و خصوصیات دانش‌آموزان چگونه است؟

۲. پیشینه تحقیق

در این مطالعه، باید هم‌زمان از منابعی که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم در رابطه با موضوع تحقیق هستند، بهره برد. با توجه به تلاش برای دستیابی به روش‌ها و دستاوردهای مطالعات قبلی مرتبط با سفرهای تحصیلی، در این تحقیق نیز به بررسی و ارزیابی مهم‌ترین پژوهش‌های انجام‌شده در ارتباط با این موضوع پرداخته شده است.

امیررضا ممدوحی و همکاران (۱۴۰۰) در پژوهشی تحت عنوان «عوامل مؤثر بر تغییر وسیله به‌قطار سبک شهری در سفرهای تحصیلی دانشجویان دانشگاه مدرس»، دریافته‌اند که به‌منظور تسهیل تصمیم‌گیری سیاست‌گذاران و استفاده در برنامه‌ریزی در سیستم‌های حمل‌ونقل آینده، تعیین سیاست‌های مناسب جهت افزایش مطلوبیت قطار سبک و تغییر شیوه سفر کاربردی خواهد بود. همچنین در مقاله‌ای با عنوان «عوامل مؤثر بر انتخاب شیوه پیاده‌روی در سفرهای تحصیلی دانش‌آموزان به تفکیک مقاطع تحصیلی»، یاسر حاتم‌زاده، میقات حبیبیان و علی خدائی (۱۳۹۳)، به بررسی رفتار پیاده‌روی دانش‌آموزان

رسیدن به مدرسه در منطقه سانفرانسیسکو پرداختند. یافته‌ها در پژوهش مذکور نشان دادند که با بالا بردن سطح کنترل اجتماعی کودک محور در سطح خیابان‌های شهر، فعالیت‌های پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری به مدرسه نیز افزایش می‌یابد. در پژوهشی دیگر با عنوان «سفرهای مدرسه‌ای: تأثیر فرم شهری و فاصله بر روی شیوه سفر»، اسکلاسرگ و همکاران به بررسی ارتباط بین ویژگی‌های فضایی شهری و الگوهای سفر به مدرسه پرداختند. آن‌ها با مطالعه در مدارس راهنمایی شهر اورگون، متغیرهای فرم شهری مانند تراکم تقاطع‌ها و نسبت کم‌تر بن‌بست‌ها را با الگوی سفرهای پیاده‌روی به مدرسه مرتبط دانستند. در این تحقیق، عواملی همچون تراکم جمعیتی، فاصله از مدرسه، پوشش درخت در نزدیکی مدرسه، نگرش والدین نسبت به ترافیک محله و موجودیت امکانات پیاده‌روی مانند پیاده‌راه‌ها مورد بررسی قرار گرفتند.

۲-۱- شهر دوستدار کودک

شهر و فضاهای شهری می‌توانند بر روی زندگی کودکان تأثیرات مثبت یا منفی داشته باشند (SaridarMarsi 2017). شهر دوستدار کودک به این معنا است که مقامات شهری چگونگی مدیریت و اداره آن را با توجه به نیازها و علایق کودکان مدنظر قرار می‌دهند. اما شهرهایی که به مراعات حقوق اساسی کودکان مانند سلامت، حمل‌ونقل، حمایت اجتماعی، آموزش و فرهنگ می‌پردازند، تنها به شهرهای مطلوب برای کودکان تبدیل نمی‌شوند؛ بلکه آن‌ها به شهری مبتنی بر نیازها و خواسته‌های کودکان تبدیل می‌شوند که توسط خود کودکان ساخته می‌شود (Rashid Kolivar et al. 2020). شهر دوستدار کودک یک چارچوب است که به شهرها کمک می‌کند تا در تمامی جنبه‌های محیطی، دولتی و خدماتی در راستای اهداف شهر دوستدار کودک حرکت کرده و به آن نزدیک‌تر شود (Riggio 2020). یک شهر مورد علاقه برای کودکان، شهری است که سطح قابل قبولی از تغذیه، آموزش و پرورش، سلامت، جمعیت و مشارکت کودکان را فراهم کند (Racelis and Aguirre 2002). در واقع، یک شهر دوستدار کودک شهری است که حقوق اساسی کودکان از جمله سلامت، حمل‌ونقل، حمایت اجتماعی، آموزش و فرهنگ را رعایت می‌کند و به آن‌ها به‌عنوان شهروندانی با حقوق معین می‌نگرد که حق دارند نظرات و دیدگاه‌های خود را بیان کنند. در نتیجه، یک شهر دوستدار کودک نه‌تنها یک شهر خوب برای کودکان است، بلکه شهری است که توسط آن‌ها ساخته می‌شود (Manichehri et al. 2014).

۲-۲- پیاده‌مداری

پیاده‌مداری به عنوان یک شاخص مهم، مرتبط با وضعیت کلی پیاده‌مداری در یک منطقه شهری است که در مقیاس‌های مختلف از یک سایت پلان تا خیابان، محله

در سفرهای تحصیلی پرداختند. آن‌ها متغیرهایی از قبیل مشخصات فردی، خانوادگی، مشخصات سفر و محیطی را مورد بررسی قرار داده و از مدل‌های لاجیت دوگانه برای مدل‌سازی استفاده کرده‌اند. نتایج تحقیق نشان داد که رفتار پیاده‌روی، علاوه بر وجود تشابهاتی در میان مقاطع مختلف، برخی تفاوت‌ها نیز دارد. در مقاله «یک مدل تصمیم والدین برای شیوه سفر تحصیلی کودکان دبستانی»، نویسندگان امیررضا ممدوحی و میلاد مهدی‌زاده (۱۳۹۳) از داده‌های جمع‌آوری‌شده از پرسش‌نامه‌هایی که در مدارس ابتدایی ناحیه یک آموزش و پرورش شهر رشت توزیع شده بودند، استفاده کردند. آن‌ها از یک مدل انتخاب گسسته به صورت لاجیت چندگانه برای تحلیل انتخاب‌های والدین در مورد شیوه‌های سفر به مدرسه استفاده کرده‌اند. این تحلیل با استفاده از نرم‌افزار NLOGIT انجام شده است.

مرتضی خلیلی، احسان خلیل‌زاده و خلیل کلانتری (۱۳۹۲)، در مقاله‌ای با عنوان «بررسی عوامل مؤثر بر پیاده‌روی دانش‌آموزان دختر به مدرسه»، با انجام تحلیل عاملی بر یک مجموعه ۲۰ متغیره، به شناسایی هشت عامل کلیدی پرداختند که تأثیر زیادی بر انجام فعالیت پیاده‌روی دانش‌آموزان به مدرسه داشتند. عامل وضعیت مسیره‌های پیاده به عنوان مهم‌ترین عامل مورد بررسی قرار گرفت. افزایش هر یک از متغیرهای عامل هزینه سفر، وضعیت اقتصادی خانوار و نقش والدین در پیاده‌روی دانش‌آموزان، منجر به کاهش احتمال انتخاب پیاده‌روی توسط کودکان می‌شود. در یک مطالعه با عنوان «شیوه حمل‌ونقل کودکان به مدرسه و تصمیم والدین برای اجازه‌دادن به آن‌ها در مورد پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری به مدرسه»، مسعود بدری و همکاران، جنبه‌های مختلف مرتبط با حمل‌ونقل دانش‌آموزان به مدرسه را بررسی نمودند. این بررسی شامل ارزیابی روش‌های معمول حمل‌ونقل و میزان فراوانی سفرهای خودرویی به مدرسه در شهر ابوظبی بود. یافته‌ها نشان می‌دهد که تعداد کم‌تر از انتظاری از کودکان از دوچرخه یا پیاده‌روی جهت رسیدن به مدرسه بهره می‌گیرند، در حالی که تعداد بیشتری از آن‌ها از وسایل نقلیه موتوری استفاده می‌کنند.

به علاوه، در مقاله «ارتقای حمل‌ونقل فعال در رفتار سفر دانش‌آموزان»، نویسندگان ایروان و همکاران (۲۰۱۱)، با بهره‌گیری از یک مدل لاجیت چندگانه، به بررسی عوامل مؤثر بر انتخاب روش حمل‌ونقل دانش‌آموزان به مدرسه در شهر یوگیاکارتا در اندونزی پرداختند. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که فاصله از محل زندگی تا مدرسه به‌عنوان یکی از عوامل اساسی در تصمیم‌گیری برای انتخاب روش حمل‌ونقل فعال تلقی می‌شود. همچنین، در مقاله‌ای با نام «اثرات محیط اجتماعی بر سفر کودکان به مدرسه»، مک‌دونالد و تیم تحقیقاتی وی (۲۰۱۰)، به بررسی ارتباط میان درک والدین از محیط اجتماعی و انجام فعالیت‌های پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری کودکان ۱۰ تا ۱۴ ساله برای

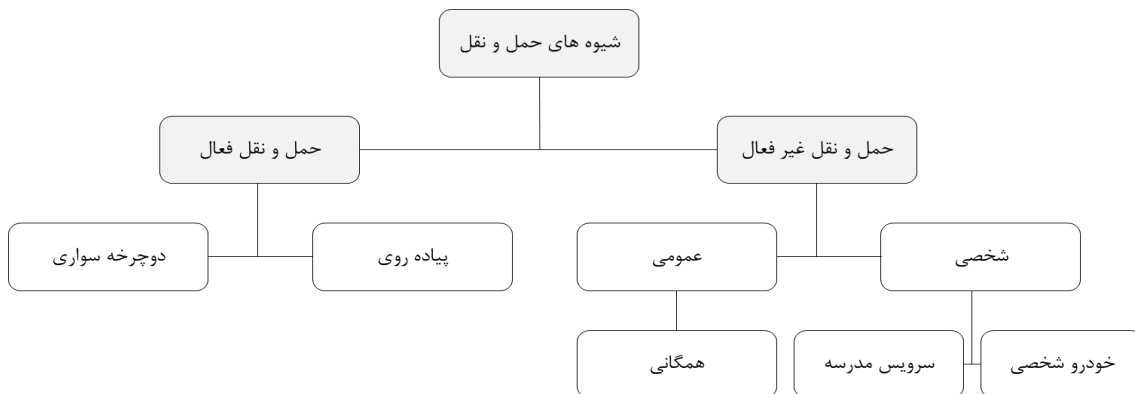
ویژگی‌ها، پیاده‌مداری را می‌توان به این صورت تعریف کرد که به چه میزان محیط ساخته‌شده برای افراد برای انجام فعالیت‌های روزمره مانند زندگی، خرید، دیدار با دیگران، تفریح و گذراندن اوقات فراغت به‌صورت دوستانه مطابقت دارد (Karimi and Azmi 2012).

۲-۳- سفرهای تحصیلی

سفرهای تحصیلی به معنای سفرهایی هستند که توسط دانش‌آموزان یا دانشجویان به مؤسسات آموزشی انجام می‌شوند. در سال ۲۰۰۵، مک میلان رفتار حمل‌ونقل به مدرسه را به عنوان نتیجه فرآیند تصمیم‌گیری والدین تعریف کرد و متغیرهایی مانند فاصله از محل زندگی تا مدرسه را برای توضیح رفتار انتخاب روش حمل‌ونقل به مدرسه برای دانش‌آموزان مورد مطالعه قرار داد. از طرف دیگر، سفرهای غیرفعال شامل سفر با خودرو شخصی، استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی یا سرویس مدرسه است که در شکل ۱ به انواع شیوه‌های حمل‌ونقلی اشاره شده است.

و شهر مورد بررسی قرار می‌گیرد. در این ارتباط، کیفیت تجهیزات مرتبط با پیاده‌روی، وضعیت سواره‌روها، الگوهای کاربری زمین، حمایت‌های اجتماعی، سطح امنیت و سهولت پیاده‌روی به‌عنوان عوامل اساسی مورد بررسی و ارزیابی قرار می‌گیرد (Shabanzadeh et al. 2020). قابلیت پیاده‌مداری به قابلیت مکان برای ارتباط افراد با مقاصد مختلف در طول زمان سفر و ارائه کیفیت بصری مناسب در تمام طول شبکه اشاره دارد (Zakaran and Ujang 2014). در مطالعات برنامه‌ریزی شهری و حمل‌ونقل، مفهوم قابلیت پیاده‌مداری به عنوان تأثیر محیط شهری بر فعالیت پیاده‌روی توجه زیادی به خود جلب کرده، و بسیاری از مطالعات نشان داده‌اند که محیط کالبدی مناسب برای پیاده‌روی از الزامات اساسی برای ارتقای قابلیت پیاده‌مداری است (Sapawi and Said 2012). ویژگی‌های جذاب یک محیط پیاده‌مدار شامل وجود درختان، پارک‌ها، چشم‌اندازها و فضاهای باز، سایه در روزهای گرم، نیمکت‌ها یا سایر مکان‌های استراحت، واحدهای همسایگی و ساختمان‌های تاریخی، و احساس امنیت است (Pikora et al. 2003). با توجه به این

شکل ۱: شیوه‌های حمل‌ونقل شهری



(Armagan et al. 2011)

اجتماعی نیز از طریق کودکان امکان‌پذیر است. بخش مهمی از هویت هر فرد در دوران کودکی، بر پایه‌ی تصاویر ذهنی و خاطرات جمعی و مکانی او، شکل می‌گیرد. این شکل‌گیری، زمینه‌ساز بسیاری از ویژگی‌های فردی و اجتماعی او می‌شود؛ از جمله کاهش اضطراب، دستیابی به عزت نفس، و ایجاد روحیه جمعی و تعاملی (Saberi et al. 2017). دوران کودکی شامل سه مرحله اصلی است: دوران اولیه، دوران پیش‌دبستانی، و دوران دبستان. در دوره دبستان، قابلیت‌های ادراکی کودکان به سرعت گسترش می‌یابد؛ این توانایی‌ها شامل احساس، درک، افکار، و استدلال می‌شود (Noghrehkar et al. 2018).

۲-۴- تأثیر تجربه‌ی حضور در شهر در شکل‌گیری شخصیت کودک

تجربه کودکان از فضای شهر، با تجربه بزرگسالان، دارای تفاوت‌هایی است. تجارب دوران کودکی بیش‌تر درباره‌ی بافت و تنوعی از عملکردهای خاص است و اغلب تجارب آن‌ها از نظر حسی بیش‌تر به لمس مرتبط است تا بصر. دوران کودکی به عنوان یکی از حساس‌ترین و اساسی‌ترین دوران‌های شکل‌گیری شخصیت انسان‌ها، تأثیر به‌سزایی در زندگی آینده آنان دارد. کودکان نقش مهمی در پیوند نسل‌های گذشته و آینده هر جامعه دارند؛ آن‌ها عامل انتقال سنت‌ها، فرهنگ‌ها، اعتقادات، و هویت‌های فردی و اجتماعی هستند. در صورت لزوم، اصلاحات در محیط

نمونه‌گیری در دسترس به انتخاب حجم نمونه اقدام نموده و با جای‌گذاری جامعه آماری در داخل فرمول کوکران و در نظر گرفتن مقدار خطای ۰.۰۵ حجم نمونه ۳۵۱ نفر به دست آمد. سپس به منظور بررسی اعتبار محتوایی پرسش‌نامه، مراحل زیر مورد ارزیابی قرار گرفت و در نهایت پرسش‌نامه طراحی گردید:

مرحله نخست: با اجرای یک آزمون بازنگر و تجربیات کودکان در مورد موضوع مورد مطالعه به شکل تشریحی مورد بررسی قرار گرفت.

مرحله دوم: با توجه به فرضیات و مطالب مرتبط با موضوع، جدول هدف-محتوا تدوین شد. در این جدول، مؤلفه‌های اصلی پژوهش در سطرها و ستون‌های اصلی قرار گرفتند. هر خانه از جدول، حاوی حداقل یک سؤال بود که با پرسیدن آن، علاوه بر ارزیابی موضوع مرتبط با سطر، هدف مربوط به آن نیز ارزیابی شد.

مرحله سوم: با هدف اطمینان از روشنی و وضوح سؤال‌های پرسش‌نامه، پس از انجام یک آزمون شفاهی با یک گروه کوچک از کودکان که شامل ۳۱ نفر بود، نتایج به دست آمدند. در این آزمون، کودکان به ترتیب دعوت شدند تا سؤالات را یک به یک بخوانند و معنی هر سؤال را توضیح دهند.

مرحله چهارم: پس از اطمینان از روایی سؤال‌ها، یک آزمون اولیه با حضور ۶۱ کودک اجرا شد. سپس سؤالات پرسش‌نامه اولیه با استفاده از روش تحلیل عامل بررسی شدند و سؤالات نامناسب حذف گردیدند. در انتها، پرسش‌نامه نهایی با ۶۵ سؤال تهیه شد و اعتبارسنجی و روایی آن مورد ارزیابی قرار گرفت. برای بررسی پایایی پرسش‌نامه حاضر از روش رایج آلفای کرونباخ استفاده شد که نتیجه‌ی به دست آمده برای پرسش‌نامه این پژوهش، عدد ۰.۷۹۶ بود. این نتیجه نشانگر آن است که پرسش‌نامه از پایایی مناسبی برخوردار است.

در نهایت، پرسش‌نامه این پژوهش بین ۳۵۱ دانش‌آموز در مقاطع پیش‌دبستان و دبستانی (گستره سنی بین ۵ تا ۱۲ سال) توزیع شده است و از این تعداد، حدود ۳۳۵ پرسش‌نامه تکمیل شده و بازگردانده شد. پس از تحلیل داده‌های جمع‌آوری شده اولیه، پرسش‌نامه‌هایی که بیش از سه داده‌ی از دست رفته داشتند، از تحلیل‌ها حذف شده و در نتیجه ۳۱۶ پرسش‌نامه برای پژوهش مورد استفاده قرار گرفت. به منظور در نظر گرفتن تنوع بیش‌تر در نمونه، از هر مقطع هر کدام از مدارس تنها یک کلاس به صورت تصادفی و در مجموع از شش مدرسه (دو کلاس پیش‌دبستانی، دو کلاس دبستان دخترانه و دو کلاس دبستان پسرانه) نمونه‌گیری انجام شد.

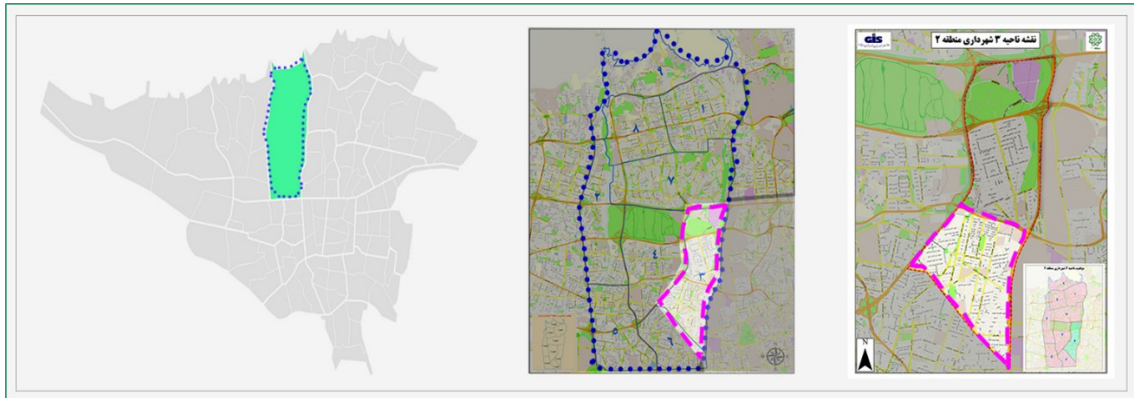
فضای شهری، نقش بسزایی در پذیرش این توانایی‌ها و نقش‌های مختلف اجتماعی و فرهنگی کودکان دارد. این فضا با ایجاد ارتباط مؤثر بین آموخته‌های پیشین و تجربیات فعلی کودکان، منجر به ایجاد حس تعلق به محیط، بلوغ اجتماعی و فردی و شناخت از خویشتن در آن‌ها می‌شود (Mansori et al. 2011). بنابراین، کودکان با شروع تجربه محیط شهری و با رفت‌وآمد از محل زندگی به مدرسه در دوران دبستان، تمایل دارند در فضای شهری با همسالان خود بازی کنند و با محیط کالبدی شهر، ارتباط برقرار کنند. در صورتی که به این نیازها پاسخ مثبت داده شود، کودک ارتباط مثبتی با فضای شهری برقرار کرده و سنگ بنای هویت شهری و محله‌ای در او شکل می‌گیرد (Noghrehkar et al. 2018).

۳. روش‌شناسی

این پژوهش از نوع توصیفی- کمی بوده و به منظور ارائه راهکارهای کاربردی در حوزه‌ی شهر دوستدار کودک و پیاده‌مداری انجام شده است. در این تحقیق، اطلاعات از طریق مطالعات میدانی و اسناد کتابخانه‌ای جمع‌آوری شده است. ابتدا با استفاده از مولفه‌های شهر دوستدار کودک و پیاده‌مدار، شاخص‌های ارزیابی استخراج شده و سپس الگوی سفرهای تحصیلی کودکان بر اساس این شاخص‌ها بررسی شده است. برای این شاخص‌ها، سنجه‌های (عینی و ذهنی) مناسب تعیین شده است. در مرحله‌ی بعد، شاخص‌های پژوهش مورد آزمون قرار گرفته و تعداد ۳۳۵ پرسش‌نامه تکمیل شده است. در واقع برای داده‌های عینی از منابع کتابخانه‌ای و برای داده‌های ذهنی از پرسش‌نامه و مصاحبه عمیق استفاده شده است. در پرسش‌نامه نیز مقیاس لیکرت برای دسته‌بندی و جمع‌آوری داده‌ها مورد استفاده قرار گرفته است. سپس با بهره‌گیری از نرم‌افزار SPSS، داده‌های موردنظر تجزیه و تحلیل آماری شده و نمودارها، جداول فراوانی، و بررسی همبستگی بین متغیرها تهیه شده است.

جامعه‌ی آماری این پژوهش شامل دانش‌آموزان پیش‌دبستان و دانش‌آموزان دبستانی در محله‌ی شهرآرا واقع در ناحیه ۳، منطقه ۲ شهر تهران می‌باشد. با بررسی اطلاعات جمعیتی محله، تعداد کودکان ۵-۱۲ سال ۴۱۶۵ نفر به عنوان حجم جامعه آماری پژوهش به دست آمد. سپس با توجه به مشخص بودن حجم جامعه آماری محدوده، برای تعیین حجم نمونه مورد مطالعه، از فرمول کوکران بهره‌گیری شد که یکی از متداول‌ترین روش‌ها در این زمینه محسوب می‌شود. این فرمول بر اساس حجم جامعه آماری و سطح اطمینان مورد نیاز، تعیین کننده حجم نمونه است. پس از آن با بهره‌گیری از روش

شکل ۲: محدوده مورد مطالعه، محله شهرآرا در ناحیه ۳، منطقه ۲ شهر تهران



۴. یافته‌های تحقیق

در این مرحله از تحقیق، با بهره‌گیری از روش‌های آمار استنباطی و آمار توصیفی، داده‌های جمع‌آوری شده از کودکان محله شهرآرا برای تحلیل بهتر و دقیق‌تر مورد بررسی قرار می‌گیرد. براساس نتایج به‌دست آمده، ۲۹.۸ درصد از دانش‌آموزان نمونه از الگوی حرکتی فعال برای سفرهای تحصیلی استفاده می‌کنند. از جمع کل دانش‌آموزان، ۷۰.۲ درصد از الگوی سفرهای غیرفعال استفاده می‌کنند. از این تعداد، ۴۹.۴ درصد از سرویس مدرسه، ۱۳ درصد از خودرو شخصی و ۷.۸ درصد از حمل‌ونقل عمومی برای سفرهای تحصیلی استفاده می‌کنند. با توجه به نتایج به‌دست آمده، مشخص می‌شود که انتخاب الگوهای حرکتی تحت‌تأثیر شرایط محیطی (ساختار شهری)، اجتماعی- فردی و اقتصادی قرار می‌گیرد. در این پژوهش، تحلیلی دقیق‌تر از تأثیر این متغیرها بر الگوهای حرکتی برای سفرهای تحصیلی در محله شهرآرا ارائه می‌شود.

۴-۱- متغیرهای فردی و اقتصادی

جهت سهولت در ارزیابی مؤلفه سن و تأثیر آن بر انتخاب الگوهای حرکتی، گستره سنی به دو بازه‌ی ۵-۸ سال و ۹-۱۲ سال تقسیم شد. سپس به منظور شناخت ارتباط بین سن دانش‌آموزان و نوع الگوی حرکتی، میزان همبستگی بین این دو متغیر مورد بررسی قرار گرفت. یافته‌ها نشان می‌دهد که ضریب همبستگی بین سن و نوع الگوی حرکتی پیاده برابر با ۰.۶۷۳ است. این نتیجه نشان می‌دهد که بین این دو متغیر ارتباط قوی و معناداری وجود دارد و با بالا رفتن سن، علاقه‌مندی به استفاده از الگوی حرکتی پیاده در دانش‌آموزان افزایش پیدا می‌کند. به طوری که ۶۸.۴ درصد از دانش‌آموزانی که از الگوی حرکتی فعال استفاده می‌کنند در گستره سنی ۹-۱۲ سال قرار دارند. مطابق جدول ۱ جامعه آماری این پژوهش متشکل از

۵۷.۱ درصد دانش‌آموز دختر و ۴۹.۱ درصد دانش‌آموز پسر می‌باشد. از بررسی ارتباط بین جنسیت و نوع الگوی حرکتی از طریق میزان همبستگی بین دو متغیر، این نتیجه حاصل شد که در محله شهرآرا، پسران بیش‌تر از دختران از الگوی حرکتی فعال (پیاده) استفاده می‌کنند؛ طوری که از ۶۵ دانش‌آموز پسر ۲۴ نفر آن‌ها به صورت پیاده (۳۶.۹۲ درصد) و ۴۱ نفر آن‌ها از الگوی حرکتی غیرفعال استفاده می‌کنند. در مقابل از ۸۷ دانش‌آموز دختر، ۲۱ نفر از آن‌ها (۲۴.۱۳ درصد) از شیوه حمل‌ونقل فعال استفاده می‌کنند.

بین درآمد و الگوی حرکتی غیرفعال، ضریب همبستگی ۰.۷۲۹ مشاهده شد که نشان‌دهنده این است که با افزایش درآمد، تمایل به استفاده از الگوی حرکتی غیرفعال افزایش می‌یابد. در برابر، بین درآمد و الگوی حرکتی فعال، ضریب همبستگی ۰.۷۷۰- وجود دارد که نشان می‌دهد با افزایش درآمد، تمایل به انتخاب الگوی حرکتی پیاده کاهش پیدا می‌کند.

همچنین مالکیت خودرو و الگوی حرکتی غیرفعال با ضریب همبستگی ۰.۶۳۴ نشان‌دهنده این است که کودکان در خانواده‌هایی با سرانه مالکیت دو خودرو و بیش‌تر، علاقه‌مندی بیش‌تری به استفاده از الگوی حرکتی غیرفعال نشان می‌دهند.

از جانب دیگر، بررسی همبستگی بین تعداد افراد شاغل در خانواده و الگوی حرکتی غالب نشان می‌دهد که تعداد شاغلین با ضریب همبستگی ۰.۷۱۹ به عنوان یکی از عوامل قابل توجه در انتخاب الگوی حرکتی غیرفعال شناخته می‌شود.

۴-۲- مشخصات شهری

با بررسی نتایج حاصله از پرسش‌های مربوط به کیفیت مسیر پیاده، مشخص شد که هم دانش‌آموزانی که از روش‌های فعال و هم دانش‌آموزانی که از روش‌های غیرفعال در سفرهای تحصیلی خود استفاده می‌کنند

می‌کنند، همه دانش‌آموزان از الگوی حرکتی فعال یا پیاده استفاده می‌کنند.

فاصله تا حمل‌ونقل عمومی از جمله عوامل تأثیرگذار در انتخاب الگوی حرکتی غیرفعال است. با مشاهده همبستگی معکوس ۰.۱۴۴ بین فاصله تا ایستگاه حمل‌ونقل عمومی و الگوی حرکتی غیرفعال، مشخص می‌شود که با کم‌تر شدن فاصله کودکان تا ایستگاه حمل‌ونقل عمومی، علاقه‌مندی آن‌ها به استفاده از الگوی حرکتی غیرفعال افزایش خواهد یافت.

با بررسی همبستگی برخی دیگر از شاخص‌ها نیز مشخص شد که عواملی مانند امکان سفر گروهی، امکان سفر با خانواده و آشنایی با ساکنین محله با الگوی حرکتی پیاده همبستگی مثبتی دارند.

اعتقاد دارند که مسیر پیاده دانش‌آموزان از مدرسه تا خانه و برعکس، از کیفیت نسبتاً مناسبی برخوردار است. بر آن اساس به بررسی و ارزیابی سایر عوامل اثرگذار بر انتخاب الگوی حرکتی کودکان پرداخته شد.

با توجه به تحلیل‌های انجام‌شده، آشکار شد که مدت‌زمان پیاده‌روی یا فاصله خانه تا مدرسه یکی از مهم‌ترین عوامل اثرگذار در انتخاب الگوی حرکتی فعال یا پیاده است. این موضوع با همبستگی معکوس و ضریب همبستگی ۰.۰۵۱ مورد بررسی قرار گرفته است که نشان می‌دهد با افزایش مدت‌زمان پیاده‌روی از محل سکونت تا مدرسه، علاقه‌مندی به استفاده از شیوه پیاده کم‌تر می‌شود. تحلیل‌ها همچنین نشان می‌دهد که در فاصله‌ای با زمان پیاده‌روی ۵ تا ۱۰ دقیقه‌ای از مدرسه، که ۱۵.۹ درصد از دختران و ۱۲.۱ درصد از پسران در این فاصله زندگی

جدول ۱: نتایج فراوانی داده‌ها بر اساس متغیرهای اجتماعی، اقتصادی و کالبدی پژوهش

ویژگی	درصد فراوانی	ویژگی	درصد فراوانی
مقطع تحصیلی دانش‌آموز		وجود نیمکت در طول مسیر پیاده	
پیش‌دبستان	۲۷.۳	بلی	۳۱.۷
دبستان	۶۸.۸	خیر	۶۱
جنسیت دانش‌آموز		نورپردازی مناسب مسیر پیاده	
دختر	۵۷.۱	خیلی ضعیف	۲۶
پسر	۴۲.۹	ضعیف	۲۲.۱
		متوسط	۳۶.۴
		قوی	۱۰.۴
		خیلی قوی	۲.۶
سن		عملکرد و تعداد کاربری تفریح و فراغت در محله	
۵-۸ سال	۴۱.۸	خیلی ضعیف	۹.۱
۹-۱۲ سال	۵۸.۲	ضعیف	۱۱.۷
		متوسط	۵۰.۶
		قوی	۳۴.۷
		خیلی قوی	.
درآمد خانوار		تنوع کاربری در سطح محله	
خیلی ضعیف	۲.۶	خیلی ضعیف	.
ضعیف	۳.۹	ضعیف	۶.۵
متوسط	۵۹.۷	متوسط	۴۴.۲
قوی	۲۸.۶	قوی	۳۷.۷
خیلی قوی	۵.۲	خیلی قوی	۷.۸
داشتن خودرو شخصی		محل بازی کودکان	
بلی	۸۹.۶	خیلی ضعیف	۱۹.۵
خیر	۱۰.۴	ضعیف	۲۶
		متوسط	۳۱.۲
		قوی	۱۵.۶
		خیلی قوی	۵.۲

ویژگی	درصد فراوانی	ویژگی	درصد فراوانی
تعداد وسیله شخصی			
۰	۸.۲	بلی	۷۴
۱	۶۲.۶	خیر	۲۴.۷
۲	۲۴.۴		
۳	۲.۶		
تعداد افراد دانش‌آموز در خانوار			
۱	۴۵.۵	بلی	۲۹.۹
۲	۳۲.۵	خیر	۶۸.۸
۳	۶.۵		
تعداد افراد شاغل در خانواده			
۱	۵۱.۹	بلی	۶۷.۵
۲	۲۹.۹	خیر	۳۱.۲
۳	۱.۳		
زمان پیاده‌روی تا مدرسه			
۵-۱۰ دقیقه	۱۴.۳		
۱۰-۱۵ دقیقه	۴۲.۹		
۱۵-۲۰ دقیقه	۳۱.۲		
بیش‌تر از ۲۰ دقیقه	۱۰.۴		

از آن به ترتیب، مولفه‌های زمان پیاده‌روی از خانه تا مدرسه (۰.۳۳۰)، امکان سفر گروهی (۰.۳۰۳) و آشنایی با ساکنین محله (۰.۲۹۷) می‌باشند.

۴-۴- سفرهای غیرفعال

در این مرحله، میزان همبستگی میان مولفه‌های مشخص شده و الگوی سفر غیرفعال بررسی شد (جدول ۲). نتایج این بررسی نشان می‌دهد که میان الگوی سفر غیرفعال و درآمد بالاترین میزان همبستگی با مقدار ۰.۷۲۹ وجود دارد. پس از آن، بیش‌ترین میزان همبستگی به ترتیب مربوط به تعداد افراد شاغل با ۰.۷۱۹، مالکیت خودرو با ۰.۶۳۴، زمان پیاده‌روی تا مدرسه با ۰.۳۳ و هم‌مسیری با محل کار والدین با ۰.۳۱۸ است. به عبارت دیگر، با افزایش درآمد خانوار، احتمال بهره‌گیری از الگوی حرکتی غیرفعال بیش‌تر می‌شود. کم‌ترین میزان همبستگی نیز برای شاخص‌هایی مانند امکان سفر گروهی، امکان سفر پیاده به همراه خانواده، و همچنین میزان آشنایی با ساکنین است.

۴-۳- سفرهای فعال

از تحلیل جدول ۲ به این نتیجه می‌رسیم که مالکیت خودرو، میزان درآمد، زمان پیاده‌روی تا مدرسه، هم‌مسیر بودن با والدین و فاصله تا ایستگاه حمل‌ونقل عمومی رابطه‌ی معکوسی با انتخاب الگوی حرکتی فعال دارند؛ به عبارت دیگر، با افزایش این عوامل، احتمال انتخاب الگوی حرکتی فعال کم‌تر می‌شود.

در این زمینه، کم‌ترین میزان همبستگی به زمان پیاده‌روی تا مدرسه و الگوی سفر فعال (۰.۰۵) مربوط می‌شود، به این صورت که با بالا رفتن زمان پیاده‌روی از خانه تا مدرسه، علاقه‌مندی به استفاده از الگوی حرکتی فعال کاهش می‌یابد. پس از آن به ترتیب، کم‌ترین همبستگی‌ها مربوط به درآمد خانوار با ۰.۰۷۷، مالکیت خودرو با ۰.۱۲، و هم‌مسیر بودن با والدین با ۰.۱۶ است. در مقابل، عواملی مانند امکان سفر گروهی، امکان سفر با خانواده، و آشنایی با ساکنین محله رابطه‌ی مستقیمی با انتخاب الگوی سفر فعال دارند. بالاترین میزان همبستگی متعلق به شاخص امکان سفر با خانواده با همبستگی ۰.۴۷۲ است و پس

جدول ۲: همبستگی میان الگوی سفرهای غیرفعال و مولفه‌های مورد مطالعه

Sig. (2-tailed)	Pearson Correlation	شاخص‌ها	Sig. (2-tailed)	Pearson Correlation	شاخص‌ها
۰.۰۰۰	۰.۱۶۲	سن افراد	۰.۰۰۰	۰.۵۷۳	سن افراد
۰.۰۰۰	۰.۷۲۹	درآمد خانوار	۰.۰۰۰	-۰.۷۷	درآمد خانوار
۰.۰۰۰	۰.۶۳۴	مالکیت خودرو	۰.۰۰۰	-۰.۱۲۰	مالکیت خودرو
۰.۰۰۳	۰.۷۱۹	افراد شاغل در خانواده	۰.۰۰۰	۰.۲۶۵	افراد شاغل در خانواده
۰.۰۰۵	۰.۳۳۰	زمان پیاده‌روی تا مدرسه	۰.۰۰۰	-۰.۰۵۱	زمان پیاده‌روی تا مدرسه
۰.۰۰۰	۰.۱۴۴	حمل و نقل همگانی	۰.۰۰۰	-۰.۱۹۸	حمل و نقل همگانی
۰.۰۰۰	۰.۱۶۲	امکان سفر گروهی	۰.۰۰۰	۰.۲۹۷	امکان سفر گروهی
۰.۰۰۱	۰.۳۱۸	هم‌مسیر با محل کار والدین	۰.۰۰۰	-۰.۱۶۷	هم‌مسیر با محل کار والدین
۰.۰۰۶	-۰.۰۵۰	امکان سفر پیاده به همراه خانواده	۰.۰۰۰	۰.۴۷۲	امکان سفر پیاده به همراه خانواده
۰.۰۰۰	-۰.۱۷۰	آشنایی با ساکنین محله	۰.۰۰۰	۰.۳۰۳	آشنایی با ساکنین محله

الگوی حرکتی فعال

الگوی حرکتی غیرفعال

۴-۵- بررسی ارتباط بین نوع الگوی حرکتی و ویژگی‌های فردی و اجتماعی

در این بخش، ارتباط بین ویژگی‌های فردی و اجتماعی و نوع الگوی حرکتی دانش‌آموزان دبستانی و پیش دبستانی مورد بررسی قرار گرفته است. بر اساس جدول زیر، توجه به این نکته ضروری است که الگوی حرکتی فعال همبستگی مثبتی با برخی ویژگی‌های فردی و اجتماعی از جمله اطمینان از توانایی خود، خلاقیت، و توانایی برقراری ارتباط با دیگران دارد. در واقع، کودکانی که بیش‌تر از الگوی حرکتی فعال در سفرهای تحصیلی خود استفاده می‌کنند، به‌طور معمول دارای شخصیتی مستقل‌تر، توانایی بیش‌تر در برقراری ارتباط با دیگران و خلاقیت بالاتری هستند. آن‌ها همچنین میزان کم‌تری از استرس، ترس و وابستگی به دیگران در انجام امور را تجربه می‌کنند. در مقابل، کودکانی که از الگوهای حرکتی غیرفعال در سفرهای

تحصیلی خود استفاده می‌کنند، معمولاً دارای وابستگی بیش‌تر به دیگران، توانایی کم‌تر در برقراری ارتباط با دیگران، و خلاقیت کم‌تری می‌باشند. آن‌ها همچنین ممکن است احساس بیش‌تری از استرس و ترس داشته باشند و اعتماد به نفس کم‌تری در انجام کارها داشته باشند. بررسی‌ها همچنین نشان می‌دهد کودکانی که به‌صورت فعال سفرهای تحصیلی خود را انجام می‌دهند، نسبت به سایر کودکان، میزان کم‌تری از ترس را در مسیر پیاده‌روی احساس می‌کنند. علاوه بر آن، برخی شاخص‌ها مانند شاخص‌های ایمنی در مسیر از نگاه دانش‌آموزان با الگوی حرکتی پیاده معمولاً در شرایط مطلوب‌تری نسبت به سایر دانش‌آموزان است. این شاخص‌ها شامل حضور فعال زنان و کودکان، نظارت عمومی بالا، عدم وجود کنج‌های خلوت، نورپردازی مناسب و وجود حصار و نرده مابین سواره‌رو و پیاده‌رو است.

جدول ۳: ارتباط بین الگوی حرکتی فعال و غیرفعال و ویژگی‌های فردی دانش‌آموزان

الگوی حرکتی غیرفعال		الگوی حرکتی فعال		ویژگی فردی و اجتماعی
Sig. (2-tailed)	Pearson Correlation	Sig. (2-tailed)	Pearson Correlation	
۰.۰۰۰	۰.۶۳۳**	۰.۰۴	۰.۲۴۶	احساس ترس در جامعه
۰.۰۴	-۰.۱۹۶	۰.۰۰	۰.۳۶۱*	اطمینان از توانایی خود
۰.۰۱۸	۰.۳۲۳	۰.۰۰	-۰.۱۲۱	استرس و اضطراب
۰.۰۰۰	-۰.۱۳۶	۰.۰۰	۰.۳۹۳*	خلاقیت
۰.۰۱۶	۰.۲۳۴	۰.۰۲	۰.۳۳۳*	میزان ارتباط با دیگران
۰.۰۰۰	۰.۷۵۸**	۰.۰۰۹	۰.۲۲۷	وابستگی در انجام کارها

۵. بحث و نتیجه‌گیری

با توجه به اهمیت موضوع کودک و تشویق وی به حضور در جامعه و تجربه شهر، الگوی سفرهای تحصیلی دانش‌آموزان در مقاطع پیش‌دبستانی و دبستانی و تأثیر نوع الگوی حرکتی بر خصوصیات رفتاری و اجتماعی کودکان مورد بررسی و سنجش قرار گرفت. نتایج نشان داد که محله‌ی مورد مطالعه (شهرآرا) از نظر انتخاب الگوی حرکتی در شرایط مطلوبی قرار نداشته و بیش‌تر از ۶۷ درصد از کودکان در طی یک هفته کم‌تر از دو بار از شیوه‌ی حمل‌ونقل پیاده برای رفتن به مدرسه استفاده می‌کنند. برای بررسی این موضوع، ابتدا به بررسی ارتباط بین سن، جنس و نوع الگوی حرکتی از طریق میزان همبستگی بین این متغیرها پرداخته شد. ضریب همبستگی بین الگوی حرکتی پیاده و سن و جنس نشان‌دهنده این مساله است که با بالا رفتن سن، میزان انتخاب الگوی حرکتی پیاده در دانش‌آموزان بالاتر می‌رود و همچنین دختران نسبت به پسرها کم‌تر از الگوهای فعال حرکتی استفاده می‌کنند. با بررسی سایر ویژگی‌های اجتماعی-اقتصادی دانش‌آموزان و محاسبه‌ی همبستگی این عوامل با نوع الگوی حرکتی، این نتیجه حاصل شد که عواملی چون افزایش درآمد، مالکیت دو خودرو و بیش‌تر، تعداد افراد شاغل خانواده تمایل آن‌ها به انتخاب الگوی حرکتی پیاده را کاهش داده و در نتیجه استفاده از الگوی حرکتی غیرفعال در آنان افزایش می‌یابد. بدین ترتیب بیش‌ترین میزان انتخاب توسط دانش‌آموزان و بالاترین ضریب همبستگی به‌عنوان عوامل مؤثر در انتخاب الگوی حرکتی به ترتیب عبارتند از: جنس، سن، درآمد، مالکیت و تعداد خودرو، تعداد افراد شاغل در خانواده، فاصله تا ایستگاه حمل‌ونقل، زمان پیاده‌روی از محل سکونت تا مدرسه، امکان هم‌مسیری با والدین، امکان سفر گروهی و سفر با خانواده به شیوه‌ی پیاده و شاخص‌های ایمنی. یافته‌های این بررسی نشان می‌دهد که الگوی حرکتی در نهایت بر شکل‌گیری ویژگی‌های رفتاری دانش‌آموزان اثرگذار خواهد شد. از طریق بررسی سفرهای تحصیلی کودکان همچنین مشخص شد که دانش‌آموزانی که از شیوه فعال برای رفتن به مدرسه استفاده می‌کنند از اعتمادبه‌نفس بالاتری برخوردار هستند و توانایی برقراری ارتباط با دیگران را دارا می‌باشند که این می‌تواند به دلیل حضور فعال در جامعه و فضاهای شهری باشد. همچنین این دانش‌آموزان دارای خلاقیت بالاتری نیز هستند. در واقع این دانش‌آموزان

نسبت به دانش‌آموزانی که با استفاده از شیوه‌ی غیرفعال سفرهای خود به مدرسه را انجام می‌دهند، اضطراب، استرس، وابستگی و احساس ترس کم‌تری از حضور در جامعه دارد. با این تفاسیر باتوجه به بررسی‌های انجام‌گرفته می‌بایست بر پیچیدگی و گستردگی اثرگذاری عوامل محیطی بر شکل‌گیری شخصیت کودکان تأکید کرد. حضور کودکان در فضاهای شهری و تجربه کودک در شهر تأثیر قابل‌توجهی بر رشد شخصیت کودک دارد. کودکان با انتخاب شیوه‌ی حمل‌ونقل فعال در ارتباط با شهر قرار می‌گیرند که این ارتباط و حضور کودکان در جامعه می‌تواند بستری برای افزایش اعتماد به‌نفس و رشد شخصیت مستقل در کودک را فراهم می‌کند و در مقابل موجب کاهش ترس از حضور در جامعه در کودکان، کاهش اضطراب و استرس و وابستگی در کودکان در هنگام انجام کارها شود.

نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که علاقه‌مندی به پیاده‌روی در کودکان محله برای سفرهای تحصیلی به طور متوسط کم‌تر از میانگین است و الگوی حرکتی رایج در بین اکثر دانش‌آموزان، یک الگوی حرکتی غیرفعال است که می‌تواند به عنوان عاملی در شکل‌گیری و پرورش دانش‌آموزان باشد. بنابراین، برای بهبود این وضعیت، پیشنهاد می‌شود که اقداماتی نظیر: برنامه‌های آموزشی-اجتماعی همانند آموزش والدین و اطلاع‌رسانی درباره آسیب‌های ناشی از الگوی حرکتی غیرفعال در شکل‌گیری شخصیت کودکان، آموزش کودکان توسط مدارس در مورد حضور در جامعه و رفتار در برابر افراد جامعه، آموزش کودکان توسط والدین درباره مسائل محیطی و بهبود کیفیت فضاهای پیاده‌روی بر اساس شاخص‌های پیاده‌مداری و همچنین شاخص‌های شهر دوستدار کودک در محله، رعایت شعاع دسترسی مناسب به مدارس، طراحی مسیرهای دوستدار کودک در فواصل مناسب از مدارس، ایجاد فضاهای مناسب برای استراحت و تفریح به‌ویژه در نزدیکی مدارس، طراحی پارک‌های محلی، فضاهای عمومی برای حضور ساکنان، به‌ویژه زنان و کودکان در محله، وجود دبستان و پیش‌دبستان مناسب در محله، فرهنگ‌سازی ترافیکی و آموزش کودکان برای مشارکت در فضای شهری صورت گیرد. با اعمال این سیاست‌ها، می‌توان شرایط پیاده‌روی و انتخاب الگوی حرکتی فعال را برای دانش‌آموزان در مقاطع ابتدایی و پیش‌دبستانی در سطح محله بهبود بخشید.

تشکر و قدردانی

این مقاله هیچ حامی مالی و معنوی نداشته است.

تعارض منافع

این مقاله فاقد هرگونه تعارض منافی است.

تأییدیه اخلاقی

نویسندگان متعهد می‌شوند که کلیه اصول اخلاقی انتشار اثر علمی را براساس اصول اخلاقی COPE رعایت کرده‌اند و در صورت احراز هر یک از موارد تخطی از اصول اخلاقی، حتی پس از انتشار مقاله، حق حذف مقاله و پیگیری مورد را به مجله می‌دهند.

درصد مشارکت

نویسندگان اعلام می‌دارند به‌طور مستقیم در مراحل انجام پژوهش و نگارش مقاله مشارکت فعال داشته‌اند.

فهرست منابع

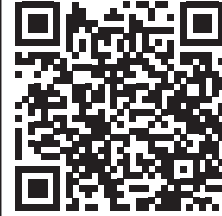
- Riggio, Eliana. 2002. Child friendly cities: good governance in the best interests of the child. *Journal of Environment & Urbanization* 14(2): 45-58. <https://doi.org/10.1177/0956247802014002>
- McDonald, Noreen, Elizabeth Deakin, and Annette Aalborg. 2010. Influence of the social environment on children's school travel. *Preventive Medicine* 50: 65-68. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2009.08.016>
- Zudhy Irawan, Muhammad. 2011. Promoting Active Transport in Students' Travel Behavior: A Case from Yogyakarta (Indonesia). 4(1): 45-52. doi: [10.5539/jisd.v4n1p45](https://doi.org/10.5539/jisd.v4n1p45)
- Pikora, Terri, Billie Giles-Corti, Fiona Bull, Konrad Jamrozik, and Rob Donovan. 2003. Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. *Social science & medicine* 56(8): 1693-1703. [https://doi.org/10.1016/S0277-9536\(02\)00163-6](https://doi.org/10.1016/S0277-9536(02)00163-6)
- Sapawi, Roslina, and Ismail Said. 2012. Constructing indices representing physical attributes for walking in urban neighbourhood area. *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 50: 179-192. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.08.026>
- Egretta Sutton, Sharon, and Susan Kemp. 2002. Children as a partner in neighbourhood placemaking. *Journal of Environmental Psychology* 22: 171-189. <https://doi.org/10.1006/jevp.2001.0251>
- Azmi, Diana, and Hafazah Karim. 2012. Implications of walkability towards promoting sustainable urban neighbourhood. *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 50: 204-213. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.08.028>. [in Persian]
- Daneshpour, Seyed Abdolhadi, Abdul Hamid Noqrekar, and Ali Akbar Salaripour. 2016. comparing the relationship between children and neighbourhoods in traditional and modern neighbourhoods, a case study: Saghrisazan and Golsar neighbourhoods of Rasht. *Scientific, Research Quarterly* 7(27). <https://sid.ir/paper/177424/fa>. [in Persian]
- Hatamzadeh, Yaser, Mighat Habibian, and Ali Khodaie. 2014. Factors influencing the choice of walking style in students' study trips by degree. *14th International Conference on Transportation and Traffic Engineering*. <https://civilica.com/doc/419723/>. [in Persian]
- Khalili, Morteza, Ehsan Heydarzadeh, and Khalil Kalantari. 2014. Analysis of Factors Affecting Female Students' Walk to School, A Case Study of District 7 of Tehran. *Bi-Quarterly Journal of Art University* 12: 43-59. <https://doi.org/10.30480/aup.2014.101>. [in Persian]
- Saberi, Hamid, Farshad Tahmasebizadeh, and Amar Shahir. 2016. Child-friendly urban spaces: Attitudes and characteristics. *Fifth National Conference on Architecture, Restoration, Urban Planning and Environment*. <https://confpaper.com/articles/6102>. [in Persian]
- Armghan, Alireza, and Amir Samimi. 2010. Choice of modes of transportation on study trips: active or inactive. *The 12th International Conference on Transportation and Traffic Engineering*. <https://civilica.com/doc/200607/>. [in Persian]
- Khodae, Ali, Alireza Armghan, and Amir Samimi. 2011. Investigating the selection of active transportation methods in study trips in Tehran. *11th International Conference of Transportation and Traffic Engineers*. <https://civilica.com/doc/154837/>. [in Persian]
- Manouchehri, Bahar, and Katayoun Alizadeh. 2014. Child-Friendly City, A Step towards a Sustainable City of the Future (Case Study: Mashhad). In *the First National Conference in Search of Tomorrow's Analysis of Concepts and Examples in the Iranian Islamic City*. Tehran, Iran, October 2014, Diba Ofogh Raya Company. <https://civilica.com/doc/348570/>. [in Persian]
- Mamdouhi, Amir Reza, Milad Mehdizadeh, and Mohsen Fallah Zavareh. 2014. A Parental Decision Model for Schoolchildren's Study Travel Method. *Transportation Engineering* 7(1). <https://www.sid.ir/paper/223998/fa>. [in Persian]
- Mansoori, Amir, and Minoos Qara Biglou. 2011. the quality of urban open space in interaction with children. *Studies of Iranian-Islamic cities* 6. [in Persian]
- Kermani, Ali Reza. 2011. A Sociological Reflection on Urban Planning in Iran, Children and Urban Space. *Shargh Newspaper* 13. [in Persian]

نحوه ارجاع به این مقاله

بشیری، مریم، علی اکبر سالاری پور، و حمید رضانی. ۱۴۰۳. ارزیابی الگوی سفرهای تحصیلی در مقاطع ابتدایی و پیش دبستانی و تأثیر آن بر خصوصیات رفتاری و اجتماعی کودکان با رویکرد شهر دوستدار کودک و پیاده‌مداری، مورد مطالعاتی: محله شهرآرای تهران. نشریه معماری و شهرسازی آرمان شهر ۱۷(۴۶): ۱۴۳-۱۵۵.

DOI: 10.22034/AAUD.2023.338301.2669

URL: https://www.armanshahrjournal.com/article_198966.html



COPYRIGHTS

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted to the Armanshahr Architecture & Urban Development Journal. This is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License.

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



