نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال بیست و یکم، شماره ۶۰، بهار ۱۴۰۰

مؤلفه‌های تأثیرگذار ارتباط افراد با محیط در راستای شکل‌گیری تعاملات اجتماعی(نمونه مورد مطالعاتی: پیاده‌راه تربیت و پیاده‌راه ولیعصر)[1]

دریافت مقاله: ۹۸/۵/۲ **پذیرش نهایی**: ۹۸/۱۱/۳

صفحات: ۴۹۵-۴۸۵

فرحناز خادم فسقندیس: دانشجوی دکتری طراحی شهری، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران
Email: farahkhademm@gmail.com
رسول درسخوان: استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و هنر، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، تبریز، ایران[2]
Email: darskhan.s@gmail.com
مریم سینگری: استادیار گروه معماری، دانشکده معماری و هنر، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز
Email: Maryam.singari@gmail.com
مهسا فرامرزی اصلی: استادیار گروه شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تبریز، ایران
Email: mahsa_faramarzi@yahoo.com
صمد صباغ دهخوارقانی: استادیار گروه علوم اجتماعی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تبریز، ایران
Email:drsabbagh_samad@yahoo.com

چکیده

میزان موفقیت فضاهای شهری با میزان استفاده از آن وحضور انسان و ارتباطی که می‌تواند با آن برقرار کند متناسب است در واقع شهرسازی باید به افتراق وجدایی در پی افزایش اجتماعی و همبستگی انسان باشد. آن‌چه امروزه در اغلب فضاهای شهری با آن روبه رو هستیم کاهش روابط انسان با محیط و نیز انسان با انسان است. در این تحقیق با توجه به نوع تعاملاتی که در فضاهای شهری حاکم است فضای پیاده راه ولیعصر و نیز پیاده راه تربیت واقع در تبریز به عنوان نمونه مورد مطالعاتی مد نظر قرار گرفته و این پژوهش به دنبال ارزیابی میزان تعاملات اجتماعی در این دو پیاده راه و تلاش بر ارائه راهکاری بهینه در این راستا است. طبقه‌بندی مؤلفه‌ها به دو صورت مؤلفه‌های کالبدی مؤثر و مؤلفه‌های غیرکالبدی مؤثر صورت گرفته که در مؤلفه‌های کالبدی زیرمؤلفه‌هایی نظیر: مؤلفه‌های تاریخی، ساختارهای کالبدی مناسب و... مورد بررسی قرار گرفته و در رابطه با مؤلفه‌های کالبدی به دو دسته زیر مؤلفه‌های عینی نظیر ارزش‌ها و نگرش‌های موجود و... تقسیم‌بندی شده و در رابطه با زیر مؤلفه‌های ذهنی تصورات ذهنی، علایق بهره‌گیران و... مد نظر قرار گرفته است. در این پژوهش با کمک آزمون تی تک مؤلفه‌ها و زیر مؤلفه‌های یاد شده مورد آزمون قرار گرفت و فرضیه پژوهش یعنی تأثیر عناصر و مؤلفه‌های کالبدی و غیرکالبدی بر شکل‌گیری فضاهای تعاملاتی در راستای ارتباط انسان با محیط مورد تایید قرار گرفت.

کلید واژگان: تعاملات اجتماعی، ارتباط افراد با محیط، عناصر عینی و ذهنی، رگرسیون خطی و تی تست

[1] این مقاله برگرفته از رساله دکترا با عنوان "مؤلفه های تاثیرگذار ارتباط افراد با محیط در راستای شکل گیری تعاملات اجتماعی(نمونه مورد مطالعاتی: پیاده راه تربیت و پیاده راه ولیعصر)" در دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز می‌باشد.

۲ . نویسنده مسئول: گروه شهرسازی، دانشکده معماری و هنر، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، تبریز، ایران

[Downloaded from ndea10.khu.ac.ir on 2026-11-08]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1300.0.0.59.2]
[DOI: 10.52547/jgs.21.60.485]

مقدمه

عدم وجود ارزیابی، اندازه‌گیری و بررسی‌های انتقادی از کارکترهای پیاده راه‌های شهری در ایران به صورت جامع، شناسایی صفات و متغیرهای مثبت و منفی محیط(این‌که چه موضوعات و مؤلفه‌هایی برای تقویت و گسترش تعاملات گسترش داده می‌شود و چه مواردی باید به حداقل برسد تا محیط‌هایی زنده، پویا و با تعاملاتی بالا که در ارتباطی مستقیم با محیط است) انگیزه اصلی پژوهش حاضر بوده است. با یک نگاه جامع و استفاده از تکنیک‌های مختلف مطالعه و بازشناسی پیاده راه‌های شهری پرداخته می‌شود و احتیاجات و ملزومات فضایی را برای توسعه روابط شهروندی و نیز ارتباط انسان با فضا را در پیاده راه‌های شهری به طور خاص شناسایی می‌کند بنابراین ارزیابی و آگاهی از نقش مؤلفه‌های فضایی و اجتماعی پیاده راه، بررسی کاراکترهای کالبدی و غیرکالبدی مؤثر در آن، تحلیل ظرفیت نواحی و بررسی پتانسیل‌های محدوده مورد مطالعاتی تحلیل و حساسیت‌ها و مطالبات مردم را ممکن می‌سازد که از اهداف پژوهش حاضر به شمار می‌رود.

فضاهای عمومی نظیر پیاده راه‌های شهری از الگوهای پیچیده‌ای از عملکردها و در بردارنده مفاهیم و معانی متنوعی هستند که شناخت و درک چگونگی این روابط می‌تواند در طراحی با کیفیت پیاده راه‌های شهری تأثیرگذار باشد. لذا شناسایی مؤلفه‌های مختلف کالبدی و غیرکالبدی و نیز مؤلفه‌های عینی و ذهنی به عنوان عاملی اصلی برای ارزیابی ارتباط افراد با محیط و نیز تأثیری که بر روابط اجتماعی می‌گذارد مورد بررسی و ارزیابی قرار می‌گیرد ولی فرضیه پژوهش حاضر بررسی تأثیر مستقیم و غیر مستقیم مؤلفه‌های کالبدی و غیر کالبدی در شکل‌گیری روابط انسان با محیط در راستای تعاملات اجتماعی پیاده راه تربیت و پیاده راه ولیعصر شهر تبریز است.

چارچوب نظری

تعاملات اجتماعی

تعامل اجتماعی به معنای ایجاد رابطه بین دو نفر یا بیشتر است که منجر به واکنشی میان آن‌ها می‌شود و این نوع واکنش برای هر دو طرف شناخته شده است. بنابراین روابط بدون معنا در زمره این تعریف قرار نمی‌گیرد. البته تعاریف دیگری نیز برای تعاملات اجتماعی وجود دارد به عنوان نمونه، تعاملات اجتماعی و برقراری ارتباط، می‌تواند یک موضوع فیزیکی کالبدی، یک نگاه، یک مکالمه و ارتباط بین افراد باشد که خود مستلزم تعریف رویدادها و فعالیت‌های متناسب و در نتیجه نقش‌پذیری مردم در فضا و عضویت آن‌ها در گروه‌ها و شبکه‌های اجتماعی است.(دانشپور و چرخیان،۱۳۸۶: ۲۲) به این ترتیب احساس جمعی اجتماع‌های محلی و وابستگی‌های احساسی به یک مکان در حال ناپدید شدن است(Huffman,2016:53). شناخت کافی از انسان و نحوه ارتباطش با سایرین و چگونگی آن می‌تواند در شکل‌دهی محیط برای برقراری بیشتر تعامل و ارتباط مؤثر باشد. لذا در این روند با بررسی انسان به عنوان یک موجود اجتماعی که دارای سطوح کمی و کیفی مختلفی از تعاملات اجتماعی است، شناخت قرارگاه‌های رفتاری و مناسبت‌های اجتماعی و فعالیت‌های دارای ظرفیت‌های بالقوه برای کنش‌های اجتماعی و روابط معنادار، اهمیت پیدا می‌کند(بهزادفر و طهماسبی،۱۳۹۲: ۳).

فضاهای باز عمومی نظیر پیاده راه‌ها امکان انگیزش و انتخاب آزاد میان رفتارها، حرکت‌ها و اکتشافات بعدی را برای تعداد معنی‌داری از مدم و شهروندان فراهم می‌آورد(Lynch,1999:108). به عبارتی فضای منظمی که خود

[Downloaded from ndea10.khu.ac.ir on 2026-11-08]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1300.0.0.59.2]
[DOI: 10.52547/jgs.21.60.485]

را به راحتی با گوناگونی رفتارها تطبیق داده و زمینه خنثی و القا کننده را برای کنش‌های خود برانگیخته فراهم می‌آورد(همان،۱۱۰). در فضاهای عمومی فرصت آن وجود دارد که برخی از مرزهای اجتماعی شکسته شده و برخوردهای از پیش تدوین نیافته به وقوع پیوسته و افراد در یک محیط اجتماعی جدید با هم اختلاط پیدا کنند بنابراین شرط اساسی برای این‌که یک فضای عمومی، فضای شهری تلقی شود این است که در آن تعامل و تقابل اجتماعی صورت گیرد، پس آن دسته از نرم فضاها و سخت فضاها که بستر تعامل اجتماعی نیستند فضاهای شهری نامیده نمی‌شوند(پاکزاد،۱۳۹۴). فضاهای عمومی شهر به دلیل امکان‌دهی به مناسبات اجتماعی و مراودات شهروند در صورت تعریف درست و مدیریت فضایی می‌توانند نقشی اساسی در کارآمدی این تعاملات و بروز رفتارهای هماهنگ و همگون شهروندی داشته باشند که بهبود سرمایه اجتماعی سازنده را به همراه خواهد داشت. سرمایه اجتماعی را نتیجه ارتباطات و تعاملات اجتماعی در محیط های شهری می‌دانند (صدری و همکاران،۱۳۹۸: ۸۷).

پیاده راه

محدوده‌های پیاده قسمتی از فضاهای شهری هستند که به دلایل ویژه عمدتاً به خاطر دارا بودن برخی پتانسیل‌های خاص و در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملا بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می‌یابند. اصل فلسفه وجودی پیاده راه‌ها نه صرفاً عملکردهای فیزیکی و ارتباطی، تثبیت و تقویت برخی کاربری‌ها و مسائل اقتصادی بلکه گسترش ارتباطات و تعاملات اجتماعی- فرهنگی و ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی می‌باشد. این مناطق ممکن است از همان ابتدا برای تردد عابرین ساخته شده باشند و یا خیابان‌هایی باشند که تغییر کاربری داده و به پیاده راه تبدیل می‌شوند. اصطلاح تغییر کاربری منطقه و تبدیل آن به پیاده راه را Pedestrianization می‌گویند (Arasteh,2013: 67). تاریخچه ایجاد محدوده-های پیاده نخستین اقدام در زمینه تفکیک حرکت سواره از پیاده در دنیا، در سال ۱۸۵۸ توسط شهرساز آمریکایی به نام اولمستد صورت گرفت. اولین پیاده‌راه جهان بعضی از بخش‌های خیابان فلوریدا در بوئنوس آیرس است که از سال ۱۹۱۳ به عنوان پیاده‌راه مورد استفاده قرار می‌گرفته است. پیش از جنگ جهانی دوم و در دهه ۱۹۳۰ برنامه‌ریزی‌هایی برای اولین شبکه‌های گذرهای پیاده مستقل در داخل محدوده‌های شهری انجام گرفت. پیاده راه در محدوده تاریخی و مرکزی شهرهای اروپایی برای نخستین بار در قالب تجربه‌ای محدود و محلی پس از جنگ دوم جهانی در مرکز شهر اسن آلمان ایجاد شد (Choan,2015:3). پیاده راه‌های تاریخی- تجاری تقریبا در تمامی شهرهای مهم و تاریخی اروپا از اواخر دهه ۱۹۵۰ تا سال ۱۹۷۵ ایجاد شد. به خیابان‌های پیاده با نام Mallدر آمریکا طی دهه ۱۹۶۰ با مقاصد تجاری در مرکز شهرها توجه گسترده‌ای شد. به طرح خیابان‌های با ترافیک آرام در دهه ۱۹۸۰ در اروپا توجه شد. برنامه‌هایی جهت ایجاد شبکه‌های کامل پیاده با چشم‌انداز دهه اول قرن ۲۱ در اکثر شهرهای اروپایی عمده تدوین شد.

انواع پیاده راه‌ها به لحاظ محدودیت حرکت سواره:

الف- پیاده راه‌هایی که هیچ وسیله نقلیه‌ای اجازه تردد در آن‌ها را ندارد.

ب- پیاده راه‌هایی که بعضی وسایل نقلیه بسیار کم سرعت اجازه تردد در آن‌ها را دارد.

[Downloaded from ndea10.khu.ac.ir on 2026-11-08]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1300.0.0.59.2]
[DOI: 10.52547/jgs.21.60.485]

ج- پیاده راه‌هایی که در ساعات خا صی از روز (معمولاً ع صرها) و یا روزهای خا صی ازهفته یا سال مانع ورود وسایل نقلیه می شوند.(Alden,2017:43)

فضای شهری

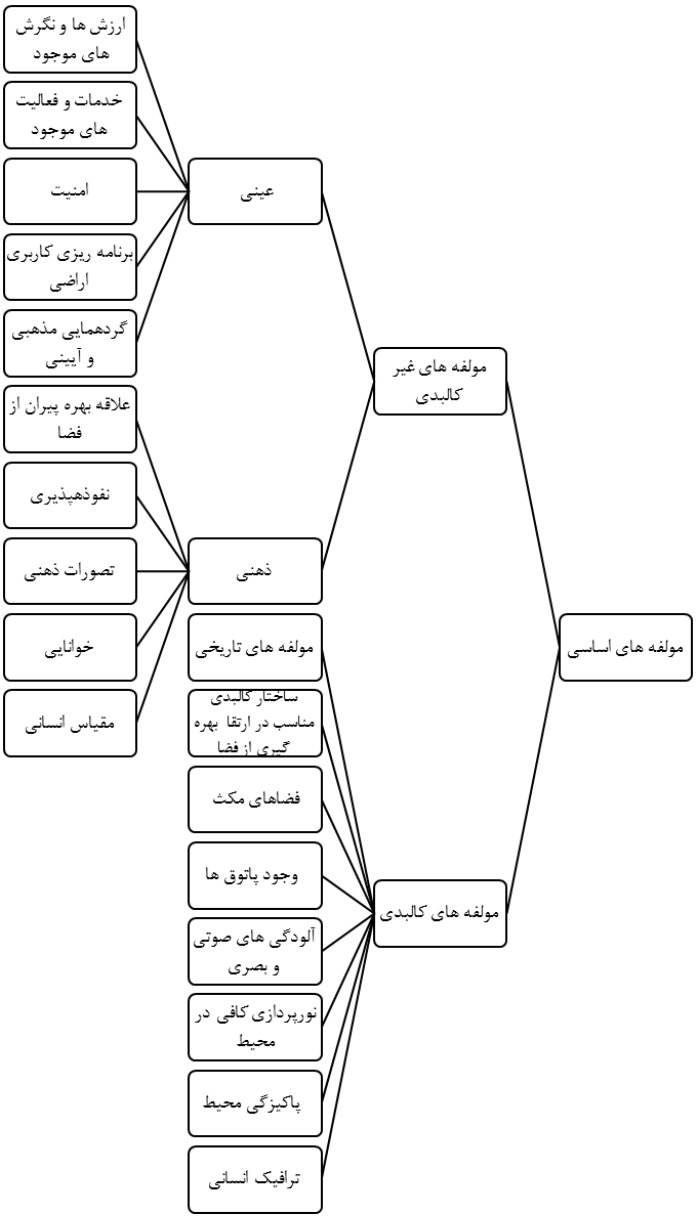
فضای شهری فضایی مادی است، با ابعاد اجتماعی و روان‌شناختی و شکل شهر، هندسه این فضاست. شهر امروز به عنوان اثر بارز تمدن معاصر باید به طراحی بناها و شبکه رفت و آمد بیاندیشد، لازم است فضاهایی خلق شوند که با نیازهای امروز مطابقت داشته باشند به گونه‌ای سامان یابند که با فناوری نوین همخوان باشند. در این فضاها موجی جستجو می‌شود که به شهر غنا و تنوع بخشد و تأثیر فزاینده‌ای را سبب شود که پیوندهای گوناگون شهروندان با مکان ها و فضاهای شهری را بیان کند(صدری و همکاران ،۱۳۹۸ : ۸۷)

ارتباط افراد با محیط

در مدت زمان‌های متفاوت از روز و شب محیط شهر، دارای استفاده‌های متفاوتی است که این امر می‌تواند به عنوان یک آگاهی و تجربه برای طراحان شهری جهت مشاهده یک زندگی روزانه در فضای عمومی و یا برخی فضاها در فصول متفاوت قرار گیرد؛ این اوصاف تلاش در جهت ایجاد و تأمین فضاهای شهری شبانه که در آن بتوان میزان سرعت و ضرباهنگ شهری را کاهش داد و مکانی جهت مکث و آرامش ساکنین شهر و برقراری تعاملات اجتماعی مهیا نمود ضرورت می‌یابد(فیضی و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۸). انسان با توجه به نیازها، ارزش‌ها و هدف‌های خود محیط را دگرگون می‌کند و به طور متقابل تحت تأثیر محیط دگرگون شده قرار می‌گیرد، به ویژه تکنولوژی پیشرفته موجب می‌شود تأثیر انسان بر محیط شدت و سرعت یابد. برخی این‌گونه دگرگونی سریع محیط را مخرب و موجب اخلال در نظام اکولوژیک «انسان ـ محیط» می‌دانند و بر این نکته تأکید دارند که هر نوع دگرگونی اساسی و عمیق در محیط طبیعی، باید با توجه به تأثیر بلند مدت آن بر انسان و با پیش بینی نتایج مثبت و منفی آن انجام گیرد(شعبانخوان، یوسف پور، ۱۳۹۵: ۱۲).

برای نشان دادن تأثیر شرایط محیطی بر انسان، به اختلالات رفتاری افراد و گروه‌هایی اشاره می‌شود که در شهرهای پرجمعیت سکونت دارند. برخی دیگر از متفکران جنبه‌های مثبت تأثیر تکنولوژی پیشرفته را نیز متذکر می‌شوند و بر این تأکید دارند که هر چند تکنولوژی پیشرفته در بسیاری از موارد به بهداشت روانی و اجتماعی انسان‌ها آسیب می‌رساند، ولی از سوی دیگر موجب بالا رفتن سطح زندگی آنان می‌شود. دگرگونی سریع محیط یکی از ویژگی‌های بنیادی زمان ماست. هر روز شهرها محله‌ها و بناهای جدید ساخته می‌شوند. این‌گونه «قرارگاه-های فیزیکی» برخی الگوهای رفتاری نقش‌های اجتماعی نوینی را بر ساکنان خود تحمیل می‌کنند یا برخی الگوها و معیارهای رفتاری را تقویت و برخی دیگر را تضعیف می‌کنند و به طور خلاصه جهت و ابعاد جدیدی به رفتار ساکنان خود می‌بخشند (شعبانخواه،۱۳۹۶: ۵) شکل(۱).

[Downloaded from ndea10.khu.ac.ir on 2026-11-08]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1300.0.0.59.2]
[DOI: 10.52547/jgs.21.60.485]



شکل(۱). مؤلفه‌های اساسی در شکل‌گیری فضاهای تعاملاتی در راستای ارتباط فرد با محیط

روش تحقیق

پژوهش حاضر از نظر هدف کاربردی و از نظر روش تحلیلی است. داده‌های مورد نیاز در این پژوهش از طریق مطالعات کتابخانه‌ای و اسنادی و همچنین از طریق میدانی جمع‌آوری شد. به منظور گردآوری داده‌های میدانی پرسشنامه تنظیم گردید. جامعه آماری پژوهش را استفاده کنندگان از فضا تشکیل می‌دادند. حجم نمونه در نظر

[Downloaded from ndea10.khu.ac.ir on 2026-11-08]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1300.0.0.59.2]
[DOI: 10.52547/jgs.21.60.485]

گرفته در این پژوهش ۸۲ نفر از بهره وران از فضا تشکیل می‌دهد که به منظور تجزیه و تحلیل داده و اطلاعات این پژوهش از نرم افزار spss و روش تی تست بهره گرفته شد.

معرفی محدوده مورد مطالعه

شناخت پیاده راه تربیت و ولیعصر

محور تربیت از نخستین پیاده راه‌های احداثی ایران به شمار می‌رود. محور تربیت در قلب شهر و درون بافت تاریخی قرار دارد. که از طریق خیابان امام خمینی به خیابان فردوسی و جمهوری اسلامی در مرکز شهر متصل می‌شود. پیاده راه تربیت با داشتن خط اتوبوسرانی تندرو در انتهای جنوبی آن، ارتباط مناسبی با سیستم حمل و نقلی همگانی ایجاد کرده است. علاوه براین در انتهای شمالی آن نیز خطوط اتوبوسرانی، تاکسیرانی و تاکسی‌های گردشی وجود دارد. در مکان‌یابی محور تربیت تبریز، به علت استقرار این محور در هسته مرکزی شهر(حوزه تجاری شهر) و بافت تاریخی آن، تنوع کاربری های مستقر در این محور، این نکته رعایت شده است. از طرفی دیگر در طراحی یک محور پیاده، همواره باید معابری وجود داشته باشد که با پذیرفتن بار ترافیکی محور موجود، خلل در سیستم حمل و نقل و ترافیک منطقه ایجاد نشود. بر این اساس، محورهای کمکی که در اطراف خیابان تربیت واقع شده‌اند، به خوبی قابلیت تحمل حجم ترافیکی خیابان تربیت را دارند، به طوری که در حال حاضر عمده بار ترافیکی محور تربیت در خیابان‌های ارتش، فردوسی، جمهوری و امام خمینی توزیع می‌شود. نکته قابل توجه دیگری که در مورد محور تربیت قابل ذکر است، تعریف شده بودن ابتدا و انتهای محور است. مهمترین مراکز پیرامونی این محور، میدان ساعت با عمارت قدیمی شهرداری تبریز در شمال آن و بازار قدیمی تبریز است. این معبر به گونه‌ای طراحی شده است که به هنگام اضطرار با برداشتن زنجیری که خیابان را مسدود کرده است، دسترسی فوری به این محور برقرار می‌شود. توجه به فضای پارکینگ از دیگر نکات مهم در طراحی محورهای پیاده است که در طراحی محور پیاده تربیت تبریز به آن توجه شده است. پیش‌بینی و احداث پارکینگ طبقاتی تربیت در خیابان امام خمینی، هرچند مشکلات جانبی از جمله نارضایتی ساکنین را به همراه داشته، ولی نظم خاص به حرکت سواره در این منطقه بخشیده است. تا قبل از پیاده راه‌سازی، نماهای قدیمی و معماری خاصی که بدنه‌های این خیابان را تشکیل می‌دهد رو به فرسودگی داشت و بار ترافیکی سنگینی نیز در این منطقه پرازدحام به چشم می‌خورد. بنابراین برای حل مشکل ترافیک و احیاء معماری سنتی این خیابان، حذف این محور از شبکه ترافیکی از آلترناتیوهای قوی در برخورد با مساله مطرح بوده است. مسجد ملا کربلایی علی به عنوان یکی از بناهای تاریخی پیاده راه تربیت نشان داده شده است. وجود جداره‌های با ارزش، حضور مردم در اکثر نقاط معبر از گروه‌های مختلف سنی و جنسی، وجود ساختمان‌های با الگوی دوره‌های مختلف معماری در مسیر محور تربیت، وجود قاب نماهای با ارزش، حضور گسترده درختان و ایجاد محیطی دلنشین، از مهمترین نکات این پیاده راه هستند. در پیاده راه تربیت بیشتر مسائل طراحی، هم به لحاظ بافت و ترکیب فضایی معبر و همچنین ایجاد فضاهای سبز، صندلی‌های نشیمن، محل‌های پارک دوچرخه و سایر موارد طراحی در نظر گرفته شده است.

پیاده راه کوی ولیعصر

[Downloaded from ndea10.khu.ac.ir on 2026-11-08]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1300.0.0.59.2]
[DOI: 10.52547/jgs.21.60.485]

کوی ولیعصر در قسمت شرقی و در بافت نوساز کلانشهر تبریز واقع شده است که دارای سابقه ای کوتاه مدت، حدود ۵۰ ساله می باشد. این کوی، پیاده راه وایعصر با عرض۲۰ متر را در خود جای داده است که کاربری آن ابتدا مسکونی بوده اما به مرور زمان به کاربری تجاری تبدیل شده است. پیاده راه ولیعصر که به عنوان استاد شهریار یا سنگفرش نیز شناخته می‌شود، فلکه بزرگ را به فلکه بازار پیوند می‌دهد. این پیاده راه به عنوان یک پیاده راه تجاری-تفریحی ارتباط پیاده فلکه بزرگ و فلکه بازار را تأمین می‌کند. ساختمان‌های بدنه این پیاده راه ۳،۴ و ۵ طبقه می‌باشند که طبقات همکف آن‌ها عمدتاً تجاری به صورت مغازه‌های خرده‌فروشی یا خدماتی می‌باشد. طبقات بالا نیز عمدتاً کاربری‌های خدماتی دارند. اکثر ساختمان‌ها دارای عمر ساخت۳۰ الی ۴۰ سال می‌باشد و هماهنگی خاصی بین پیاده راه و بدنه آن مشاهده نمی‌شود. دسترسی به این پیاده راه از طریق فلکه بزرگ که دارای پارکینگ طبقاتی زیرزمینی در زیر فلگه بازار می‌باشد و عمدتاً با خودروی شخصی صورت می‌پذیرد و نیز از طریق فلکه بازار که دارای فضای مناسب برای توقف تاکسی و خودروهای شخصی می‌باشد، انجام می‌گیرد. همچنین ایستگاه تاکسی در فلکه بازار و در ضلع شرقی پیاده راه شهریار وجود دارد.

علاوه بر موارد فوق از طریق کوچه‌های منتهی به این پیاده راه که در فضای مناسبی برای پارک خودروها می‌باشد نیز می‌توان به این پیاده راه دسترسی یافت. از منظر طراحی پیاده راه، با توجه به وجود فضای مناسب در فلکه بزرگ، نیمکت‌های نشیمن، فواره‌های آب و سایر امکانات در این فضا جانمایی شده است اگرچه در طول پیاده راه نیز لامپ‌های روشنایی و سطل‌های زباله قرار گرفته است.

نتایج

در این قسمت سوالات بنا به پژوهش طراحی شده و توسط رگرسیون خطی تحلیل می‌گردد که شامل دو قسمت است: قسمت اول: با دارا بودن متغیرهای مستقل یعنی مؤلفه‌های ذهنی مؤثر و مؤلفه‌های عینی مؤثر و نیز متغیر وابسته شکل‌گیری تعاملات اجتماعی که مورد سنجش قرار می‌گیرد تا میزان رد یا اثبات گزینه مورد نظر و تحلیل‌های صورت گرفته در بالا مورد آزمون قرار گیرد. که بنا به پرسشنامه‌های پر شده در رابطه با موضوع پژوهش سوالات در زمینه بررسی مؤلفه‌های ذهنی و عینی مؤثر در دهه‌های اخیر و تأثیر آن در شکل‌گیری تعاملات اجتماعی به قرار جدول(۱) است.

جدول(۱). مؤلفه‌های غیرکالبدی مؤثر در شکل‌گیری تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری

گویه	مؤلفه‌های عینی مؤثر		مؤلفه‌های ذهنی مؤثر	
	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد
خیلی زیاد	۲۰	۲۴/۱	۳۲	۳۸/۶
زیاد	۴۰	۴۸/۲	۲۶	۳۱/۳
متوسط	۱۰	۱۲	۸	۹/۶
کم	۸	۹/۶	۱۳	۱۵/۷
خیلی کم	۴	۴/۸	۳	۳/۶
مجموع	۸۲	۹۸/۸	۸۲	۹۸/۸

[Downloaded from ndea10.khu.ac.ir on 2026-11-08]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1300.0.0.59.2]
[DOI: 10.52547/jgs.21.60.485]

در شاخصه مؤلفه‌های غیرکالبدی مؤثر در شکل‌گیری تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری جدول(۱) دو زیرمؤلفه مورد بررسی قرار گرفته است اولی زیرمؤلفه عینی مؤثر بود که بیش از نیمی از پاسخ دهندگان (حدود۷۰ درصد) به شدت با این زیر شاخصه موافق بودند و تنها تعداد کمی(حدود۱۲ درصد) این زیرمؤلفه را بی‌ربط به شکل‌گیری فضاهای تعاملاتی دانسته‌اند و زیرمؤلفه دوم قابل بررسی مؤلفه‌های ذهنی مؤثر بوده است که حدود بیش از ۷۰درصد موافق این زیرمؤلفه و تأثیری که بر شکل‌گیری تعاملات می‌گذارد بوده‌اند و تنها حدود ۱۹ درصد این نوع تغییرات را خیلی کم ارزیابی کرده اند(بسته به نوع دیدگاه فرد پرسش شونده.)

جدول(۲). مؤلفه‌های کالبدی مؤثر در شکل‌گیری تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری

ساختارهای مؤثر بر تعاملات(نظیر فضاهای مکث و فضاهای مرتبط با پاتوق‌های شهری)		مؤلفه‌های تاریخی		گویه
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	
۱۶/۹	۱۴	۴/۸	۴	خیلی زیاد
۳۶/۱	۳۰	۱۴/۵	۱۲	زیاد
۳۳/۷	۲۸	۴۸/۲	۴۰	متوسط
۱۲/۰	۱۰	۲۸/۹	۲۴	کم
۱,۳	۱۸	۲/۴	۲	خیلی کم
۹۸/۸	۸۲	۹۸/۸	۸۲	مجموع
ساختارهای مؤثر بر رفتار انسانی(حس امنیت، ترافیک انسانی)		**آلودگی‌های صوتی و بصری موجود در ساختار**		**گویه**
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	
۷/۲	۶	۹/۶	۸	خیلی زیاد
۳۸/۶	۳۲	۳۶/۱	۳۰	زیاد
۳۷/۳	۳۱	۳۱/۳	۲۶	متوسط
۱۵/۷	۱۳	۱۶/۹	۱۴	کم
-	-	۴/۸	۴	خیلی کم
۹۸/۸	۸۲	۹۸/۸	۸۲	مجموع
		مؤلفه های روانی مؤثر موجود در ساختار کالبدی		**گویه**
		درصد	فراوانی	
		۱۶/۹	۱۴	خیلی زیاد
		۴۸/۲	۴۰	زیاد
		۲۴/۱	۲۰	متوسط
		۴/۸	۴	کم
		۴/۸	۴	خیلی کم
		۹۸/۸	۸۲	مجموع

بر اساس جدول(۲) در رابطه با شاخصه های کالبدی مؤثر در شکل‌گیری تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری پنج زیر معیار تعریف شده است که اولین زیرمعیار، مؤلفه‌های تاریخی مؤثر بوده است که بنا به بررسی‌ها حدود ۶۸ درصد متوسط به بالا ارزیابی شده است و در رابطه با مؤلفه ساختارهای مؤثر بر تعاملات نظیر فضاهای مکث

[Downloaded from ndea10.khu.ac.ir on 2026-11-08]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1300.0.0.59.2]
[DOI: 10.52547/jgs.21.60.485]

و فضاهای مرتبط با پاتوق‌های شهری یافته حدود ۸۵ درصد متوسط به بالا ارزیابی شده و ۱۵ درصد کم یعنی مؤلفه‌هایی نظیر پاتوق‌ها و فضاهای مکث به صورت کم مؤثر است. زیر مؤلفه سوم آلودگی صوتی و بصری موجود در ساختار حدود ۶۶ درصد گزینه متوسط و بیش از آن را انتخاب کرده‌اند به صورتی که این تغییرات در محدوده مورد مطالعاتی به صورت مستقیم مؤثر است. زیر شاخصه چهارم ساختارهای مؤثر بر رفتارهای انسانی متوسط و زیاد بیشرین گزینه‌های منتخب از طرف پاسخ‌دهندگان بوده است(حدود۸۲ درصد) و زیرمؤلفه آخر یعنی مؤلفه-های روانی مؤثر موجود در ساختارهای کالبدی بیش از ۸۸ درصد موافق این موضوع بوده‌اند که مؤلفه روانی در ساختارهای کالبدی ارتباط مستقیمی بر شکل‌گیری تعاملات اجتماعی دارد.

در جدول(۳) ضرایب رگرسیون و آزمون صفر بودن هریک ضرایب رگرسیون آورده شده است. جدول ضرایب رگرسیون به ترتیب برای متغیرها برابر است با رابطه(۱).

رابطه(۱)

$$Y=0/147+0/388x_1 \quad + \quad 0/630x_2$$

ضریب تعیین با توجه به جدول(۱) برابر است با ۰/۹۷۲ که نشان دهنده ۹۷/۲ درصد از تغییرات متغیر وابسته توسط متغیرهای مستقل تعیین می‌شود. لازم به ذکر است که ضریب تعیین عددی است مابین ۰ تا ۱ هرچه قدر به یک نزدیکتر باشد نشان دهنده همان میزات تغییرات متغیر وابسته توسط متغیر یا متغیرهای مستقل تبیین می‌شود. ضریب تعیین تعدیل اثر تعداد متغیرها بر میزان ضریب تعیین تعدیل می‌کند با توجه به اطلاعات جدول ۰/۹۷۱ است.

جدول(۳). رگرسیون خطی ساده برای تأثیر مؤلفه‌های غیرکالبد و کالبدی مؤثر در شکل‌گیری تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری

متغیر ملاک	R	R2	ضریب تعیین تعدیلی	خطای استاندارد پیش بینی شده	آماره f	سطح معنی‌داری
مؤلفه‌های کالبدی و غیرکالبدی مؤثر بر شکل‌گیری فضاهای تعاملاتی	۰/۹۸۶	۰/۹۷۲	۰/۹۷۱	۰/۱۶۵	۱۳۵۳/۵۰۵	۰/۰۰۰

در جدول(۳) ستون آخر معنی‌داری برای آزمون فرض صفر بودن هر یک از ضرایب آورده شده است با توجه به اینکه برای ضریب ثابت sig برابر ۰/۰۸۲است با ۰/۰۵ کمتر از معنی است دلیلی برای رد فرض F0 مبنی بر صفر بودن ضریب ثابت را نداریم.

برای ضریب متغیر برنامه‌ریزی با توجه به اینکه ۰/۰۵ خطای نوع اول کمتر از معنی‌داری که در جدول(۴) صفر می‌باشد فرض صفر مبنی بر صفر بودن ضریب رگرسیون متغیر دگرگونی رد می‌شود.

[Downloaded from ndea10.khu.ac.ir on 2026-11-08]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1300.0.0.59.2]
[DOI: 10.52547/jgs.21.60.485]

جدول(۴). رگرسیون خطی ساده برای تأثیر مؤلفه‌های غیرکالبد و کالبدی مؤثر در شکل‌گیری تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری

مؤلفه‌های ملاک در شکل‌گیری فضاهای تعاملاتی	B	آنالیزهای استاندارد	بتا	آزمون تی	sig
مقدار ثابت	-۱,۴۷	۰,۰۸۴		-۱,۷۶۱	۰,۰۸۲
مؤلفه‌های مؤثر در شکل‌گیری فضای تعاملاتی(غیرکالبدی)	۰,۳۸۸۸	۰,۰۵۶	۰,۴۲۸	۶,۸۷۰	۰,۰۰۰
مؤلفه‌های مؤثر در شکل‌گیری فضای تعاملاتی(کالبدی)	۰,۶۳۰	۰,۰۵۶	۰,۵۷۰	۹,۱۵۶	۰,۰۰۰

و در نهایت با خروجی گرفتن از اطلاعات داده‌ها می‌توان بیان کرد که با توجه به جدول(۳) ضریب همبستگی متغیر وابسته پیش‌بینی شده ۰/۹۸۶ است که نشان می‌دهد یک رابطه قوی و منسجم است (متغیر مستقل خوب متغیر وابسته را پیش‌بینی می‌کند).

تحلیل واریانس در جدول(۲) آورده شده است جدول تحلیل واریانس مناسب بودن مدل خطی را بررسی می‌کند و هدف آن بررسی فرض صفر و عدم مناسب بودن مدل خطی است به عبارتی فرض صفر عدم مناسب بودن مدل خطی را آزمون می‌کند و با توجه به این‌که ۰/۰۵(خطای نوع اول) بیشتر از معنی داری (sig) که در جدول زیر صفر است، می‌باشد فرض صفر مبنی بر عدم مناسب بودن مدل خطی رد می‌شود.

نتیجه گیری

با توجه به این که امروزه فضای شهری کارکردی اجتماعی دارد، وجود فضاهای عمومی شهری، ضرورتی اساسی در برنامه‌های توسعه شهری هستند که این امر حکایت از نقش این فضاها در تقویت وجه فرهنگی اجتماعی شهر دارد. «فضاهای عمومی شهر» را می‌توان عرصه‌ای دانست که داستان زندگی جمعی در آن‌ها گشوده می‌شود و مکانی نه صرفاً کالبدی، برای ایجاد تعاملات اجتماعی و مراودات شهروندی را فراهم می‌کند، چنان‌چه به زعم بسیاری از اندیشمندان فضاهای عمومی شهر مؤلفه‌ای اساسی در بهبود و افزایش میزان سرمایه اجتماعی در ساختار شهر به شمار می‌رود(حبیب،۱۳۹۱: ۱۸). یکی از فضاهای عمومی در شهرهای امروزی از دیرباز پیاده راه‌ها بوده‌اند در این پژوهش مؤلفه‌های کالبدی و غیرکالبدی مؤثر در تعاملات اجتماعی در شهر تبریز مورد بررسی قرار گرفت و شاخص‌های مورد نظر با کمک پرسشنامه و طبق نظر بهره‌وران پر شده و توسط آزمون تی مورد ارزیابی قرار گرفت. در پژوهش حاضر فرضیه مورد نظر ثابت شده یعنی شاخص‌های کالبدی و غیرکالبدی و در عین حال عینی و ذهنی در شکل‌گیری فضاهای تعاملاتی بسیار مؤثر بوده است.

[Downloaded from ndea10.khu.ac.ir on 2026-11-08]
[DOR: 20.1001.1.22287736.1300.0.0.59.2]
[DOI: 10.52547/jgs.21.60.485]

منابع

احمدخواه، رحیم.(۱۳۹۶)، **الگوهای رفتاری متکی بر محیط.** نشریه جغرافیای سرزمین. شماره ۱۲.

بهزاد فر، مصطفی. طهماسبی، ارسلان.(۱۳۹۲). **شناسایی و ارزیابی مؤلفه‌های تأثیرگذار بر تعاملات اجتماعی تحکیم و توسعه روابط شهروندی در خیابان های شهری: نمونه موردی: مطالعه سنندج**، مجله باغ نظر.(۲۵): ۱۰۰-۱۲۳.

پاکزاد، جهانشاه، (۱۳۹۴). **سیر اندیشه‌ها در شهرسازی**، جلد اول تا سوم، تهران، انتشارات آرمانشهر.

دانشپور، سید عبدالهادی و چرخیان، مریم.(۱۳۸۶). **فضاهای عمومی و عوامل مؤثر بر حیات جمعی**، مجله باغ نظر، (۴): ۵۸-۷۵.

شعبانخواه، لیلی. یوسف پور احمد،(۱۳۹۵). **تأثیر محیط بر رفتار انسان**، پنجمین کنفرانس ملی توسعه پایدار در علوم جغرافیا و برنامه‌ریزی، معماری و شهرسازی.

فیضی،سعیده. بصیری، مصطفی.(۱۳۹۷). **بررسی اهمیت نورپردازی در ارتقاء سرزندگی شبانه فضاهای شهری (نمونه موردی: محله سنتی مقصودیه تبریز)**. نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی. (۵۸). ۲۰-۳۶.

حبیب، فرح، ۱۳۹۱ **سنجش چارچوب ارزیابی سرمایه اجتماعی در ساختار شهر با تاکید بر نقش فضاهای عمومی(مطالعه موردی: شهر تهران)**. هویت شهر، (۱۲): ۴۹-۳۶.

صدری، آرش. بانکیان تبریزی. رفایی افشار قزلباش شادی.(۱۳۹۸). **تأثیر پیاده راه بر افزایش تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری بجنورد (نمونه موردی: خیابان طالقانی، محدوده میدان شهید تا مخابرات)**، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی.(۵۴): ۹۸-۱۲۶.

Alden, J and R. Morgan,2007, **Regional Planning" A Comprehensive view"**, Leonard Hill Book, London.

Araste, Mojtaba,2013, **Assessment & Comparative Comparison of the Quality of Public Spaces in Self- Growing Residences, Case Study: Islam Abad & Deh -E- Vanak Districts in Tehran,** *Journal of Studies & Urban Planning, *(1)

Choay, Francoise,2015, **L Urbanisme Utopies Et Realites,** * Tehran University's Publication, *Tehran, Iran.

Huffman, R,2016, **The value of urban open space**. Urban land,65

Lynch, K,1999, **The image of the city: Cambridge**, Ma: The MIT Press.

[Downloaded from ndea10.khu.ac.ir on 2026-11-08]

[DOR: 20.1001.1.22287736.1300.0.0.59.2]

[DOI: 10.52547/jgs.21.60.485]