

# بررسی پدیده سد معبر در پیاده‌روهای شهری (مطالعه موردی: شهر کرد - خیابان ملت)

سید رامین غفاری<sup>۱</sup>

پژمان محمدی ده چشمه<sup>۲</sup>

\*\*\*\*\*

## چکیده

پیاده و پیاده‌روها به عنوان دو عنصر پویا و پایا در فضای شهر، جزء لاینفک زندگی شهری در شهرهای پیشرفته جهان به شمار می‌آیند و پیاده‌روی به عنوان یک فعالیت مفرح و لذت بخش، سهم قابل توجهی از اوقات شهروندان در شهرهای مختلف دنیا را به خود اختصاص داده است. توجه بیش از حد به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضای پیاده و پیاده‌رو از عمده نقایص شهرسازی جهان معاصر به شمار می‌آید که سبب کاهش کیفیت محیط شهری و افول ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی و بصری در فضاهای شهری می‌گردد. توجه به حرکت پیاده و نیازهای آن به عنوان یک موضوع فراموش شده مهم شهری در دوسه دهه گذشته گرایش‌ها و دیدگاه‌های جدیدی در عرصه شهرسازی به عنوان جنبش پیاده گستری یاد می‌شود.

بر این اساس نتایج تحقیق فراروکه با عنوان بررسی پدیده سد معبر در پیاده‌روهای شهری (مطالعه موردی: شهر کرد - خیابان ملت)، با استعانت از مطالعات میدانی و تکمیل پرسشنامه در بین ۲۶۲ نفر عابری پیاده (نمونه‌ی آماری منتخب به روش کوکران) انجام شده است نشان می‌دهد که: استفاده از فضای پیاده روها برای عرضه اجناس (بارگیری، تخلیه بار و...) پدیده سد معبر را تشدید نموده است. همچنین بین پدیده سد معبر و افزایش نارضایتی عمومی عابری پیاده رابطه معنی داری وجود دارد.

\*\*\*\*\*

واژه‌های کلیدی: پیاده، پیاده‌روها، شهر، سد معبر، خیابان

<sup>۱</sup> - استادیار گروه جغرافیای دانشگاه پیام نور - مرکز شهر کرد

نویسنده مسئول مقاله:

<sup>۲</sup> - دستیار علمی گروه جغرافیای دانشگاه پیام نور - واحد اردل

## مقدمه

برای جغرافیدان شهر فضای پویای رفت و آمد و حرکت انسان هاست و این فضا بایستی خود را با تکنیک دوران معاصر وسایل نقلیه سازگار کند. (فرید، ۱۳۷۵: ۳۷) عام‌ترین تعریفی که از شهر ارائه گردیده، این است که آن را مکان اسکان گروهی انسان‌ها و محل فعالیت‌های آنها می‌دانند. (مرلن، ۱۹۷۳: ۱۸) با افزایش جمعیت شهرها روز به روز وسعت شهرها نیز افزایش پیدا می‌کند به همین تناسب خیابان‌ها نیز گسترش می‌یابند. انسان‌ها برای تردد در سطح شهر به پیاده روها نیاز پیدا می‌کنند، پیاده روها معمولاً دارای روکش بتونی هستند و به صورت مرتفع به موازات خیابان‌ها احداث شده و توسط جدول، جوی آب و یا درخت و بوته های گیاهان از خیابان جدا می‌شوند. (حکیمی، ۱۳۸۴، ۱۲۴)

در دهه‌ی گذشته به علت کوچک بودن شهرها و کمبود وسایل نقلیه شهری، مشکلاتی این چنین در خصوص سد معبر وجود نداشته است. اکنون پس از گذشت سال‌ها و روند رشد صعودی شهرها هر روز مشکلاتی افزون‌تر از پیش برای عابرین به وجود می‌آید. پیاده روها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی‌شان می‌باشد. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان می‌باشد. پیاده‌روها علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی، گردش و تماشا و ... فراهم می‌آورد. (باشگاه مهندسان ایران - شبکه اینترنت) توجه به فضای تردد عابران پیاده یا پیاده روها در واقع توجه به ساکنان اصلی و در اولویت شهرها یعنی عابران پیاده است و بر خلاف خیابان‌ها با وجود این وضعیت پیاده‌روها در سطح شهرها داستان تکراری رعایت نکردن حقوق شهروندی است، داستان ناتمام گذشت زمان. پیاده‌روها هر روز فرسوده‌تر می‌شوند، عابران پیاده می‌مانند و آرزوی دیدن مکانی که از قدم زدن در آن لذت ببرند. قدم زدن در مکانی که در ابتدا با هدف آسایش و راحتی رفت و آمد جماعت شهرنشین ساخته شده اما مدت‌ها است که در میان انبوه سد شدن معابر با مصالح ساختمانی و ... از مشکلاتی است که عابران پیاده هر روز با آن روبرو می‌شوند. ناگفته پیداست فضای پیش‌بینی شده برای عبور با حجم تردد آن متناسب نیست. (سید محمدی، ۱۳۸۸، شبکه اینترنت)

با چشمانی باز و نگاهی عمیق اگر شهر را بنگریم مشکلات ناشی از سد معبر کسبه در بازارهای دور و نزدیک یا دستفروشان که خیابان‌ها، مترو و دیگر اماکن عمومی را به محل کار و کاسبی‌شان تبدیل کرده‌اند، بیشتر دیده می‌شود. آنچنان بر تعداد آنها افزوده شده است که لحظه‌ای نمی‌توان به آسودگی در خیابان‌های شهر قدم زد یا حتی پشت چراغ‌های قرمز ایستاد. واقعیت این است که در برخورد جدی با دستفروشان تجربه عینی بسیاری از شهروندان و از جمله خود ما نشان می‌دهد بسیاری از دستفروشان در خیابان‌ها و بازارها برای خود جای ثابتی دارند. حتی اگر دستفروشان از سر بیکاری هم به این شغل پناه آورده باشند نمی‌توان از پیامدهای اجتماعی رواج چنین فرایندی در جامعه چشم‌پوشی کرد. (امینی، ۱۳۸۷: شبکه‌ی اینترنت)

از دیگر مسائل مطرح در بافت بسیاری از شهرها، با وجود فضای کم و غیر استاندارد آنها استفاده از پیاده رو توسط مغازه داران است که به کاهش ظرفیت پیاده روها منجر شده است. همچنین پدیده سد معبر و دستفروشی به



عنوان معضلی در خیابان‌های مرکزی شهر، مشکلات زیادی برای شهروندان ایجاد می‌کند که مقابله با این موضوع از لحاظ قانونی با توجه به نوع فعالیت علاوه بر شهرداری بر عهده چند دستگاه اجرایی دیگر نیز می‌باشد.

برخورد جدی با سد معبرکنندگان معابر همچون دستفروشان وغیره و جلوگیری از اقدام سودجویانه آنها، صیانت از فرهنگ عمومی و حقوقی شهروندی است که تحقق کامل این امر با تعامل و هماهنگی دستگاه‌های ذی‌ربط میسر می‌شود. سد معبر از جمله مسائلی است که همه شهروندان کم و بیش نسبت به آن واکنش نشان می‌دهند اما باید به دنبال راهی منطقی برای خروج از بحران سد معبر و سامان دادن چشم‌انداز خیابان‌های شهر باشیم که این امر نیازمند عزم ملی و مشارکت همگانی است جمع‌آوری عواملان سد معبر با تعامل دستگاه‌های اجرایی امکانپذیر است. (www.farsnews.com)

عابر پیاده مهمترین رکن ترافیک بعد از وسیله نقلیه می‌باشد. تمامی افرادی که هر روز برای انجام کار از منزل خارج و به مقاصد مدرسه، دانشگاه، اداره، بازار و... حرکت می‌کنند بخشی از مسیر را پیاده طی می‌کنند و حتی افرادی حسب دستور پزشک موظف به انجام پیاده روی منظم می‌شوند و همچنین تمامی افراد استفاده کننده از وسیله نقلیه نیز از محل پارک خودرو یا ایستگاه حمل و نقل عمومی نیز مسافت باقی مانده تا محل کار را پیاده طی می‌کنند، تماماً در زمره عابرین پیاده قرار می‌گیرند. عابرین پیاده برای زود رسیدن به مقصد سعی می‌نمایند از کوتاهترین و کم خطرترین راه‌ها استفاده نمایند که ممکن است از عرض خیابان نیز عبور کنند که متناسب با تعداد عابرین و سرعت حرکت آنها و تعداد خطوط سواره رو و حجم و سرعت وسایل نقلیه عمومی شلوغی تشدید می‌گردد. در مسیرهای عابر پیاده طولانی نیز در مواقعی که عرض پیاده رو متناسب با تعداد تردد عابرین نباشد تجاوز عابر پیاده به مسیر سواره و در نتیجه کندی حرکت و تشدید ترافیک را بدنبال خواهد داشت. برای نظم بخشی به چگونگی عبور عابرین در معابر داخل شهری و کاهش تأخیرهای زمانی ناشی از عبور و مرور در این افراد و جلوگیری از بروز حوادث ترافیکی و تکرار سیکل تشدید ترافیک و تداخل مسیرهای عابرین پیاده و وسایل نقلیه لازم است عبور عابرین پیاده در معابر شهری ساماندهی گردیده یا بحث عبور عابر پیاده در ساماندهی حمل و نقل مطرح و پیرامون آن بحث گردد. (ولی پور و احمدزاده، ۱۳۸۵: ۴۵)

#### در مجموع معضلات عمومی پیاده‌روهای شهری را می‌توان در موارد زیر خلاصه نمود:

- ۱- کم بودن عرض پیاده روها: با توجه به رشد جمعیت شهرها و همچنین تردد زیاد عابرین، پیاده روهای قدیمی کم کم اهمیتشان را از دست داده و باید در طراحی های جدید به گونه‌ای طراحی شوند که پیاده روها عریض‌تر گردد. این امر محقق نخواهد گشت جز با مدیریت، طراحی صحیح و فرهنگ درست استفاده کردن از پیاده روها.
- ۲- عدم کف پوش مناسب: عدم کف پوش مناسب در پیاده روها موانعی را برای عابرین به وجود می‌آورد. از جمله عبور و مرور را برای عابرین مشکل ساز می‌کند. افراد در سنین بالا و افراد معلول به راحتی نمی‌توانند در اینگونه پیاده روها رفت و آمد کنند و همچنین در فصول سرد به دلیل نزولات جوی عدم امنیت را برای عابرین ایجاد می‌نماید.

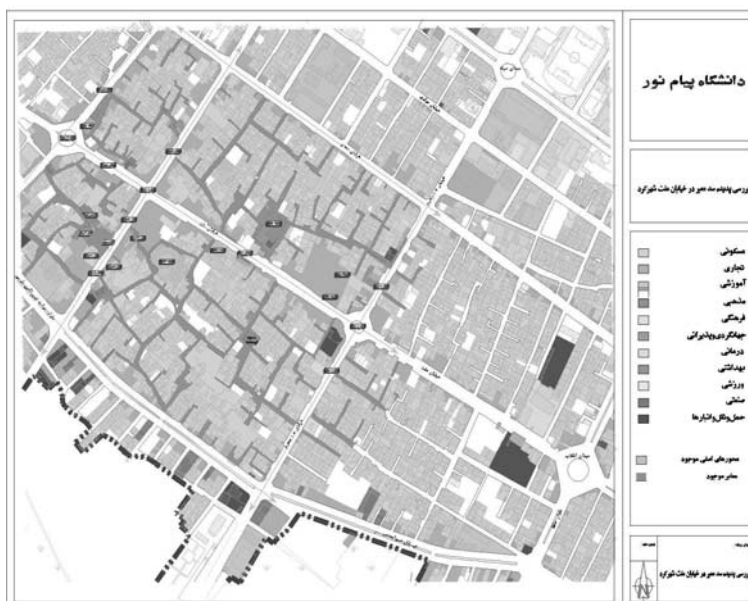
۳- **عدم ایمنی در پیاده‌روها:** به طور مثال در پیاده‌روهایی سطح سواره رو و پیاده رو با هم یکی شده اند که باید پیاده‌روها توسط جدول از خیابان‌ها جدا شوند تا به علت تردد ماشین‌ها و مشخص نبودن سطح سواره رو و پیاده رو برای عابرین از نظر ایمنی مشکلاتی را فراهم نیاورند.

۴- **سد معبر در پیاده‌روها:** بیشترین مشکلی که پیاده روها دارند ایجاد سد معبر می‌باشد که به اشکال مختلف مشاهده می‌شود. از جمله دکه‌های روزنامه فروشی، محل ایستگاه‌های اتوبوس، قرار گرفتن اجناس و اشیاء در پیاده روها، ایجاد داربست‌ها جهت ساخت و ساز، وجود مصالح ساختمانی در کف پیاده روها و.....

### معرفی قلمرو تحقیق

شهرکرد، مرکز استان چهارمحال و بختیاری در طول شرقی ۵۰ درجه و ۵۰ دقیقه تا ۵۰ درجه و ۵۲ دقیقه و عرض شمالی ۳۲ درجه و ۱۸ دقیقه تا ۳۲ درجه و ۲۰ دقیقه طول شرقی در ارتفاع حدود ۲۰۶۶ متر از سطح دریا از مرتفع‌ترین شهرهای ایران است. وسعت کنونی شهر مذکور حدود ۱۲۰۰ کیلومتر مربع است و گرچه نوپا بوده و از قدمت چندانی برخوردار نیست ولی با جمعیتی حدود ۱۳۱ هزار نفر، پرجمعیت‌ترین کانون شهری استان چهارمحال و بختیاری است. شهرکرد دارای سه ناحیه شهرداری می‌باشد که خیابان ملت در ناحیه دو شهرداری واقع شده است، خیابان مورد مطالعه در جنوب شهر واقع شده است و از شمال به خیابان سعدی و از جنوب به خیابان خواجه نصیر و از شرق به فلکه آبی، از غرب به چهارراه بازار در ارتباط می‌باشد. (نتایج سرشماری عمومی مسکن، ۱۳۸۵: ۲۳) خیابان ملت یکی از خیابان‌های اصلی شهرکرد و در واقع شریان اصلی شهر است که بیشترین حجم ترافیک در این خیابان مشاهده می‌شود.

### نقشه (۱): موقعیت جغرافیایی خیابان ملت در شهرکرد





جدول ۱: موقعیت جغرافیایی خیابان ملت (حد فاصل فلکه آبی تا چهارراه بازار)

| سطح اشتغال (متر مربع) |           |           | متوسط مساحت (متر مربع) |           |           | ابعاد پیاده‌رو (متر) |           |           |           |
|-----------------------|-----------|-----------|------------------------|-----------|-----------|----------------------|-----------|-----------|-----------|
| مجموع                 | ضلع جنوبی | ضلع شمالی | مجموع                  | ضلع جنوبی | ضلع شمالی | متوسط عرض            |           | متوسط طول |           |
|                       |           |           |                        |           |           | ضلع شمالی            | ضلع جنوبی | ضلع شمالی | ضلع جنوبی |
| ۲۸۰                   | ۱۷۵       | ۱۰۵       | ۲۲۴۰                   | ۱۱۲۰      | ۱۱۲۰      | ۳/۵                  | ۳/۵       | ۳۲۰       | ۳۲۰       |

مأخذ: محاسبات محقق

جدول ۲: سرانه و تراکم جمعیت خیابان ملت (حد فاصل فلکه آبی تا چهارراه بازار)

| سرانه پیاده‌رو (متر مربع/نفر) |           |           |                      |           |           | تراکم جمعیت (نفر در متر مربع) |           |           | تراکم جمعیت (نفر در متر مربع) |           |           |
|-------------------------------|-----------|-----------|----------------------|-----------|-----------|-------------------------------|-----------|-----------|-------------------------------|-----------|-----------|
| با کسر سطح اشتغال             |           |           | بدون لحاظ سطح اشتغال |           |           | با کسر سطح اشتغال             |           |           | بدون لحاظ سطح اشتغال          |           |           |
| مجموع                         | ضلع جنوبی | ضلع شمالی | مجموع                | ضلع جنوبی | ضلع شمالی | مجموع                         | ضلع جنوبی | ضلع شمالی | مجموع                         | ضلع جنوبی | ضلع شمالی |
| ۰/۳۰۵                         | ۰/۱۴۷     | ۰/۱۵۸     | ۰/۳۵                 | ۰/۱۷۵     | ۰/۱۷۵     | ۱۲/۸۰                         | ۶/۷۷      | ۶/۳       | ۱۰/۱۴                         | ۵/۷       | ۵/۷       |

مأخذ: محاسبات محقق

## اهداف پژوهش

- مجموعه اهداف مد نظر در انجام تحقیق پیش رو را در موارد زیر می‌توان بر شمرد:
- الف) بررسی وضعیت عمومی پیاده‌روهای خیابان ملت شهرکرد.
  - ب) بررسی علل و عوامل مؤثر در وقوع پدیده‌ی سد معبر پیاده‌رو خیابان ملت شهرکرد.
  - ج) ارائه پیشنهادات و راهبردهایی چند به منظور تعدیل یا حذف پدیده مذکور.

## فرضیات پژوهش:

- الف) استفاده از فضای پیاده‌روها جهت عرضه اجناس (بارگیری، تخلیه بارو...) پدیده سد معبر را تشدید می‌نماید.
- ب) به نظر می‌رسد بین پدیده سد معبر و افزایش نارضایتی عمومی عابرین پیاده ارتباط معناداری وجود دارد.

**روش‌شناسی تحقیق:**

فرآیند انجام پژوهش در این پژوهش، پس از بیان اهداف و فرضیات مورد نظر، مطالعات مقدماتی درباره‌ی موضوع تحقیق انجام و سپس مرحله‌ی تحقیق اسنادی و کتابخانه‌ای آغاز شد. در این مرحله با مراجعه به منابع کتابخانه‌ای و بانک‌های اطلاعاتی، اطلاعات مورد نظر فیش برداری و جمع‌آوری شد. برای مطالعات میدانی پس از طرح سؤالات و تنظیم پرسشنامه، این پرسشنامه در خیابان مورد نظر به وسیله‌ی شهروندان تکمیل شد و پس از جمع‌آوری داده‌ها با استفاده از نرم افزار SPSS مورد پردازش و تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

**جامعه آماری و حجم نمونه:****-جامعه آماری:**

جامعه آماری این پژوهش را ۶۴۰۰۰ عابر پیاده خیابان ملت تشکیل می‌دهد. گفتنی است این رقم متوسط آمار روزانه‌ی حاصل از آمارگیری انجام شده طی یک هفته پس از نظر سنجی از اصناف در خصوص تعداد مراجعین در خیابان مذکور می‌باشد.

**-تعیین حجم نمونه و شیوه نمونه‌گیری:**

در هر جامعه به آن جرئی نمونه گفته می‌شود که معرف جامعه باشد یعنی همه صفات جامعه در نمونه وجود داشته باشد و بتوان نتایج حاصل از آن را به کل جامعه آماری تعمیم داد و حجم نمونه تعداد کل عناصر موجود در نمونه است. (ساروخانی، ۱۳۸۲: ۱۵۶)

در این پژوهش برای محاسبه حجم نمونه از فرمول کوکران استفاده شده است. براین مبنا حجم نمونه بدست آمده ۱۹۰ نفر می‌باشد.

N: جامعه آماری ۶۴۰۰۰

t: سطح اطمینان ۱/۹۶

P: احتمال وجود صفت مورد نظر در جامعه ۰/۵

q: احتمال عدم وجود صفت مورد نظر در جامعه ۰/۵

d: درجه اطمینان یا آلفا یا میزان خطا ۰/۵

$$n = \frac{\frac{t^2 \cdot p \cdot q}{d^2}}{1 + \frac{1}{N} \left[ \frac{t^2 \cdot p \cdot q}{d^2} - 1 \right]}$$

**-یافته‌های پژوهش:****الف) نتایج توصیفی:****- وضعیت جنسی پاسخگویان**

چنانچه از داده‌های مندرج در جدول شماره (۳) پیدا است، ۱۴۰ نفر (۵۳/۴ درصد) پاسخگویان مرد و ۱۲۲ نفر (۶۶/۶ درصد) زن می‌باشند. موضوعی که خود معرف نقش مؤثر و انکار ناپذیر زنان در خرید و مدیریت منابع اقتصادی خانوار می‌باشد.

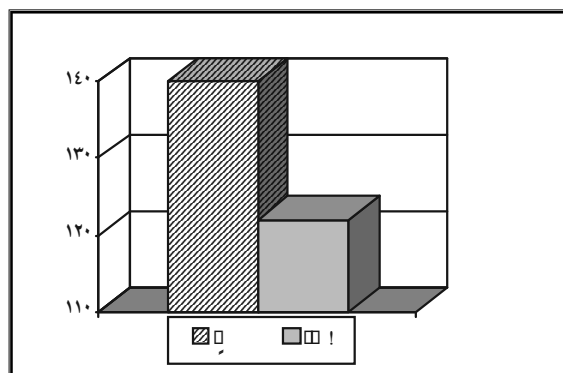


نمودار ۱: فراوانی جنسیتی پاسخگویان

جدول ۳: فراوانی جنسیتی پاسخگویان

| جنس | فراوانی | درصد | درصد تجمعی |
|-----|---------|------|------------|
| مرد | ۱۴۰     | ۵۳/۴ | ۵۳/۴       |
| زن  | ۱۲۲     | ۴۶/۶ | ۱۰۰        |
| جمع | ۲۶۲     | ۱۰۰  |            |

منبع: یافته‌های تحقیق



- توزیع سنی پاسخگویان

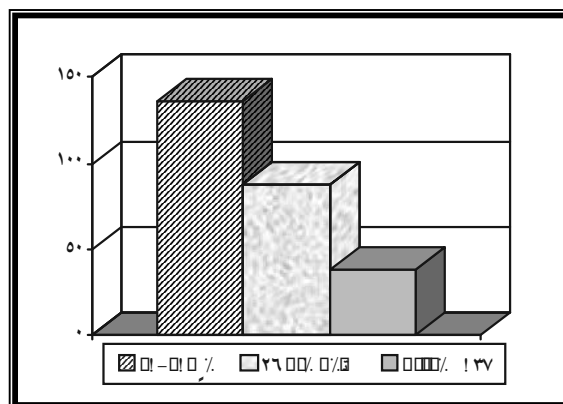
با توجه به اطلاعات جدول شماره (۴)، ۱۳۶ نفر (۵۱/۹ درصد) پاسخگویان در گروه سنی ۱۵-۲۵ سال، ۸۸ نفر (۳۳/۶ درصد) در ۲۶-۳۶ سال و ۳۸ نفر (۱۴/۵ درصد) در گروه سنی ۳۷ سال به بالا قرار دارند.

نمودار ۲: فراوانی سنی پاسخگویان

جدول ۴: فراوانی سنی پاسخگویان

| سن         | فراوانی | درصد | درصد تجمعی |
|------------|---------|------|------------|
| ۱۵-۲۵      | ۱۳۶     | ۵۱/۹ | ۵۱/۹       |
| ۲۶-۳۶      | ۸۸      | ۳۳/۶ | ۸۵/۵       |
| ۳۷ به بالا | ۳۸      | ۱۴/۵ | ۱۰۰        |
| جمع        | ۲۶۲     | ۱۰۰  |            |

منبع: یافته‌های تحقیق



منبع: یافته‌های تحقیق

### وضعیت شغلی پاسخگویان

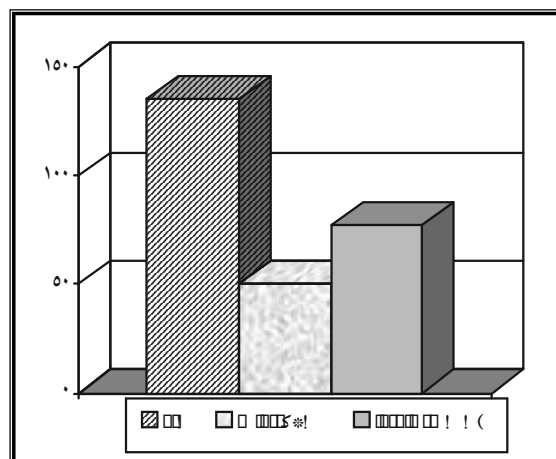
با توجه به اطلاعات جدول شماره (۵)، ۱۳۵ نفر (۵۱/۵ درصد) پاسخگویان شغل آزاد، ۵۰ نفر (۱۹/۱ درصد)، کارمند دولت، ۷۷ نفر (۲۹/۴ درصد) بیکار می‌باشند.

نمودار ۳: فراوانی شغلی پاسخگویان

جدول ۵: فراوانی شغلی پاسخگویان

| شغل         | فراوانی | درصد | درصد تجمعی |
|-------------|---------|------|------------|
| آزاد        | ۱۳۵     | ۵۱/۵ | ۵۱/۵       |
| کارمند دولت | ۵۰      | ۱۹/۱ | ۷۰/۶       |
| بیکار       | ۷۷      | ۲۹/۴ | ۱۰۰        |
| جمع         | ۲۶۲     | ۱۰۰  |            |

منبع: یافته‌های تحقیق



منبع: یافته‌های تحقیق

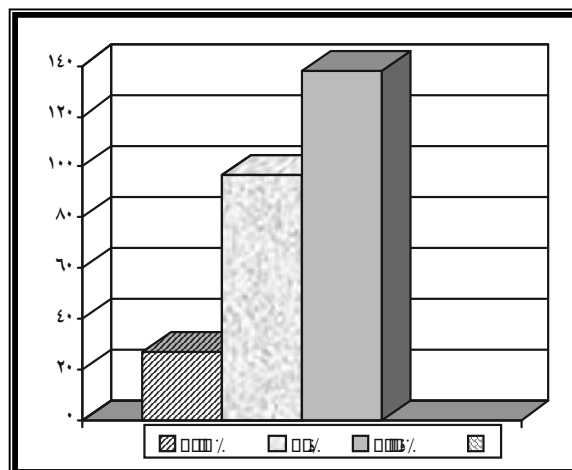
### وضعیت تحصیلی پاسخگویان

همانگونه که اطلاعات جدول شماره (۶) نشان می‌دهد ۲۷ نفر (۱۰/۳ درصد) پاسخگویان دارای تحصیلات زیر دیپلم، ۹۷ نفر (۳۷ درصد) دیپلم و ۱۳۸ نفر (۵۲/۷ درصد) فوق دیپلم و بالاتر می‌باشند.

نمودار ۴: فراوانی میزان تحصیلات پاسخگویان

جدول ۶: فراوانی میزان تحصیلات پاسخگویان

| تحصیلات            | فراوانی | درصد | درصد تجمعی |
|--------------------|---------|------|------------|
| زیر دیپلم          | ۲۷      | ۱۰/۳ | ۱۰/۳       |
| دیپلم              | ۹۷      | ۳۷   | ۴۷/۳       |
| فوق دیپلم و بالاتر | ۱۳۸     | ۵۲/۷ | ۱۰۰        |
| جمع                | ۲۶۲     | ۱۰۰  |            |



منبع: یافته‌های تحقیق





(ب) نتایج مربوط به آزمون فرضیه‌ها

-آزمون فرضیه‌ی نخست

استفاده از فضای پیاده‌روها جهت عرضه اجناس (بارگیری و تخلیه بار...) پدیده سد معبر را تشدید کرده است.

جدول ۷: آزمون خی دو چند بعدی فرضیه اول

| جمع  | استفاده از فضای پیاده‌روها |       |      | استفاده |
|------|----------------------------|-------|------|---------|
|      | زیاد                       | متوسط | کم   | سد معبر |
| ۱۴   | ۰                          | ۸     | ۶    | کم      |
| ۵/۳  | ۰                          | ۷/۸   | ۱۴/۶ |         |
|      | ۰                          | ۳/۱   | ۲/۳  |         |
| ۱۷۵  | ۷۱                         | ۷۳    | ۳    | متوسط   |
| ۶۶/۷ | ۵۹/۶                       | ۷۱/۵  | ۷۵/۶ |         |
|      | ۲۷                         | ۲۷/۹  | ۱۱/۸ |         |
| ۷۳   | ۴۸                         | ۲۱    | ۴    | زیاد    |
| ۲۷/۹ | ۴۰/۳                       | ۲۰/۵  | ۹/۷  |         |
|      | ۱۸/۳                       | ۸     | ۱/۵  |         |
| ۲۶۲  | ۱۱۹                        | ۱۰۲   | ۴۱   | جمع     |

( سطح معناداری: ۰/۰۰۰ )

df: ۴

( X<sup>2</sup>: ۲۹/۳۱ )

منبع: یافته‌های تحقیق

باتوجه به نتایج آزمون مقدار سطح معناداری برابر است با ۰/۰۰۰ و چون کوچکتر از ۰/۰۵ می‌باشد با سطح اطمینان ۰/۹۵ فرضیه ما مورد تأیید و حمایت قرار می‌گیرد و بین استفاده از فضای پیاده‌روها جهت عرضه اجناس و تشدید پدیده سد معبر رابطه وجود دارد.

جدول ۸: آزمون ضریب همبستگی اسپیرمن فرضیه اول

| تعداد | سطح معناداری | ضریب همبستگی اسپیرمن | متغیرها             |
|-------|--------------|----------------------|---------------------|
| ۰/۲۶۲ | ۰/۰۰۰        | ۰/۳۱۸                | استفاده از پیاده‌رو |
|       |              |                      | سد معبر             |

منبع: یافته‌های تحقیق

بر اساس نتایج آزمون، ضریب همبستگی بین استفاده از فضای پیاده‌روها جهت عرضه اجناس و سد معبر ۰/۳۱۸ می‌باشد و مقدار سطح معناداری برابر است با ۰/۰۰۰ که کوچکتر از ۰/۰۵ است بنابراین فرضیه ما با ۰/۹۵ درصد اطمینان مورد تأیید و حمایت قرار می‌گیرد. به عبارت دیگر هر چقدر استفاده از فضای پیاده‌روها جهت ارائه اجناس بیشتر می‌شود سد معبر هم بیشتر می‌شود.

فرضیه دوم:

به نظر می‌رسد بین پدیده سد معبر و افزایش نارضایتی عمومی عابرین پیاده ارتباط معناداری وجود دارد.

جدول ۹: آزمون خی دو چند بعدی فرضیه دوم

| جمع  | افزایش نارضایتی عمومی عابرین پیاده |       |      | نارضایتی سد معبر |
|------|------------------------------------|-------|------|------------------|
|      | زیاد                               | متوسط | کم   |                  |
| ۱۸۱  | ۹                                  | ۳۱    | ۱۴۱  | نامناسب          |
| ۶۹/۰ | ۳۱                                 | ۱۱/۸  | ۸۴/۹ |                  |
|      | ۳/۴                                | ۴۶/۲  | ۵۳/۸ |                  |
| ۶۸   | ۱۱                                 | ۳۲    | ۲۵   | تقریباً مناسب    |
| ۲۶/۰ | ۳۷/۹                               | ۱۲/۲  | ۹/۵  |                  |
|      | ۴/۲                                | ۴۶/۷  | ۱۵   |                  |
| ۱۳   | ۹                                  | ۴     | ۰    | مناسب            |
| ۵/۰  | ۳۱/۳                               | ۵/۹   | ۰    |                  |
|      | ۳/۴                                | ۱/۵   | ۰    |                  |
| ۲۶۲  | ۲۹                                 | ۶۷    | ۱۶۶  | جمع              |

(سطح معناداری: ۰/۰۰۰)

df: ۴

$X^2: ۸۶/۷۴$

منبع: یافته‌های تحقیق

با توجه به نتایج آزمون مقدار سطح معناداری برابر است با ۰/۰۰۰ و چون کوچکتر از ۰/۰۵ می باشد با سطح اطمینان ۰/۹۵ فرضیه ما مورد تأیید و حمایت قرار می‌گیرد و بین پدیده سد معبر و افزایش نارضایتی عمومی عابرین پیاده ارتباط معناداری وجود دارد.

جدول ۱۰: آزمون ضریب همبستگی اسپیرمن فرضیه دوم

| تعداد | سطح معناداری | ضریب همبستگی اسپیرمن | متغیرها            |
|-------|--------------|----------------------|--------------------|
| ۲۶۲   | ۰/۰۰۰        | ۰/۴۸۵                | وضعیت پیاده‌روها   |
|       |              |                      | حقوق و قوانین شهری |

منبع: یافته‌های تحقیق

بر اساس نتایج آزمون، ضریب همبستگی بین وضعیت عمومی پیاده‌روها و حقوق و قوانین شهروندی ۰/۴۸۵ می‌باشد و مقدار سطح معناداری برابر است با ۰/۰۰۰ که کوچکتر از ۰/۰۵ است. بنابراین فرضیه ما با ۰/۹۵ درصد اطمینان مورد تأیید و حمایت قرار می‌گیرد. به عبارت دیگر بین پدیده سد معبر و افزایش نارضایتی عمومی عابرین پیاده ارتباط معناداری وجود دارد.



## جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

آنچه از مباحث مطروحه و تجزیه و تحلیل نتایج آماری حاصل از مطالعات میدانی در خیابان ملت شهرکرد استنباط می‌شود را در یک بیان کلی می‌توان به شرح ذیل بیان نمود.

۱- با توجه به نتایج آزمون در فرضیه نخست مقدار سطح معناداری برابر است با  $0/000$  و چون کوچکتر از  $0/05$  می‌باشد با سطح اطمینان  $0/95$  فرضیه ما مورد تأیید و حمایت قرار می‌گیرد و بین استفاده از فضای پیاده‌روها جهت عرضه اجناس و تشدید پدیده‌ی سد معبر رابطه وجود دارد.

۲- با توجه به نتایج آزمون در فرضیه دوم مقدار سطح معناداری برابر است با  $0/000$  و چون کوچکتر از  $0/05$  می‌باشد با سطح اطمینان  $0/95$  فرضیه ما مورد تأیید و حمایت قرار می‌گیرد و بین پدیده سد معبر و افزایش نارضایتی عمومی عابرین پیاده ارتباط معناداری وجود دارد.

## پیشنهادات

نظر به نتایج تحقیق پیشنهاداتی در سطوح اجرایی و کارکردی به شرح زیر ارائه می‌گردد:

۱- تعریض نمودن سطح پیاده‌روها در امتداد خیابان ملت، بعنوان مهمترین محور تجاری شهر.

۲- تخریب و اصلاح بافت فرسوده، تعریض معابر و پیاده‌روها در دو ضلع شمالی و جنوبی خیابان ملت بر اساس طرح تفصیلی شهر.

۳- یکسان سازی سنگ فرش پیاده‌روها و متحدالشکل نمودن آنها.

۴- با ارتقاء سطح فرهنگ عمومی، فرهنگ سازی و ایجاد تبلیغات از طریق رسانه‌ها (آموزش همگانی) با سد معبر به صورت جدی برخورد گردد.

۵- انتقال و ساماندهی کلیه دکه‌ها از جمله میوه فروشی، گل فروشی، ماهی فروشی، روزنامه فروشی و .... به مکان خاصی از شهر.

۶- برخورد قانونی متعدیان به حقوق عابرین پیاده و عاملین سد معبر در خیابان مذکور.

## منابع و مآخذ

- ۱- حکیمی، فرزانه، ۱۳۸۵، راهنمای تسهیلات عابرین پیاده، سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران.
- ۲- ساروخانی، باقر، ۱۳۷۰، روش تحقیق در علوم اجتماعی، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی.
- ۳- سید محمدی، سید علی، ۱۳۸۸، تالش، شهر پیاده‌روهای چهل تکه، شبکه‌ی اینترنت، [www.tilar.ir/component/content/article/](http://www.tilar.ir/component/content/article/)
- ۴- شبکه‌ی اینترنت (www.farsnews.com)
- ۵- فرید، یدالله، ۱۳۷۵، جغرافیا و شهرنشینی، انتشارات دانشگاه تبریز.
- ۶- مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵، نتایج تفصیلی سرشماری عمومی نفوس و مسکن، شهرستان شهرکرد.
- ۷- مقالات پیرامون طراحی شهری و شهرسازی، پیاده راه، فضای عمومی شهری، ۱۳۸۸، شبکه‌ی اینترنت (www.iran-eng.com).
- ۸- ولی پور، جعفر و احمد زاده، نادر، ۱۳۸۵، عابر پیاده در ساماندهی حمل و نقل شهری، مجموعه مقالات.
- 9- MERLIN P.(1973), Methodes quantitative et espace urbain. MASSON et Cie, Paris.