

بررسی ارتباط بین بهسازی و نوسازی پیاده راه های محله ی «سفین قدیم» جزیره ی کیش و افزایش تعاملات اجتماعی و توسعه گردشگری

محمد صادقی*

تاریخ دریافت: ۹۴/۱۲/۲۲

تاریخ پذیرش: ۹۴/۱۲/۲۲

چکیده

پیاده راهها علاوه بر نقش و کارکرد فیزیکی از گذشته های دور نقش و کارکرد اجتماعی و فرهنگی داشته و بسیاری از تعاملات و ارتباطات اجتماعی در این فضاها شکل گرفته اند. با توجه به این مهم، هدف این مقاله بررسی نقش و کارکرد اجتماعی پیاده راهها و به طور خاص، بررسی نقش بهسازی و نوسازی پیاده راهها در افزایش تعاملات و ارتباطات اجتماعی و توسعه گردشگری در بافت قدیم جزیره ی کیش است. روش تحقیق، روش توصیفی تحلیلی است. اطلاعات موردنیاز تحقیق نیز از طریق تکمیل پرسشنامه و مصاحبه جمع آوری و در تجزیه و تحلیل داده ها از مدل و ضرایب آماری در محیط نرم افزاری spss استفاده شده است. فرضیه ی اصلی تحقیق مبتنی است بر تبیین معناداری ارتباط بین بهسازی و نوسازی پیاده راهها و افزایش تعاملات اجتماعی در بافت قدیم جزیره کیش که با استفاده از مدل Kendall's tau-b آزموده شد و نتیجه ی این آزمون، فرضیه را تأیید کرد. همچنین سنجش معناداری رابطه ی آن با توسعه ی گردشگری نیز اثبات شد. در نتیجه با توجه به اثبات نقش مؤثر پیاده راهها در افزایش تعاملات اجتماعی و توسعه ی گردشگری، پیشنهاد می شود پیاده راهها منطبق با ویژگی های فرهنگی و تاریخی و رعایت مؤلفه های تخصصی، بهسازی و نوسازی شوند تا زمینه را برای تعاملات اجتماعی و توسعه ی گردشگری در محله فراهم آورند.

واژه های کلیدی: پیاده راه، بهسازی، تعاملات اجتماعی، گردشگری، جزیره کیش

* دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، دانشگاه خوارزمی، mo.adeghi334@gmail.com

1- مقدمه

شهر و بافت های شهری پدیده ای پویا، همواره در حال رشد و نو شدن، و از طرفی در حال کهنه شدن و فرسودگی هستند. در نتیجه پویایی بافت ها و محله های شهری و در نهایت کل شهر همواره به سیاست گذاری و برنامه ریزی

جامعی برای بهسازی، نوسازی و بازسازی نیازمند است (صادقی، ۱۳۹۰: ۴). محله‌هایی که در طول زمان فرصت نوسازی و بهسازی نیافته‌اند، از صفحه روزگار محو و نابود شده‌اند (شماعی، ۱۳۸۹: ۲۶). در سال‌های اخیر، با توجه به تحولات سریع علمی و فنی و به تبع آن دگرگونی در ساختارهای اجتماعی، اقتصادی و کالبدی شهرها و مطرح شدن نظریه‌ی توسعه‌ی پایدار شهری، اهمیت بهسازی و نوسازی شهری دو چندان شده است (عباس‌نیا، ۱۳۸۷: ۲۱).

بهسازی و نوسازی شهری پاسخی به نیازهای جدید شهری و شهروندان است که موجب ترمیم خرابی‌های گذشته و آسیب‌های وارده بر بنا و شکل‌گیری عملکرد جدید، متناسب با نیازهای روز می‌شود (کیانی، ۱۳۸۹: ۲۳). پیاده‌روها یکی از مهمترین عناصر بافت قدیم شهرها به شمار رفته و پیاده روی، اصلی‌ترین الگوی جابه‌جایی مردم در درون کانون‌های زیستی است (معینی، ۱۳۸۵: ۵). این نوع جابه‌جایی هزاران سال تجربه شده، و در واقع حرکت عابر پیاده، ساختار سکونتگاه‌ها را شکل می‌داده است. زیباترین مراکز قدیمی شهرهای متمدن نیز شاهدهی بر این مدعا است (کنف‌الآخر، ۱۳۸۷: ۱۶-۱۷). بسیاری از تعاملات و ارتباطات اجتماعی در گذشته در فضای پیاده روها شکل می‌گرفته است و این فضاها از سرزندگی و روحیه اجتماعی سرشار بودند؛ اما به دنبال انقلاب صنعتی و سلطه‌ی اتومبیل در شهرها موضوع عابر پیاده و پیاده روها به فراموشی سپرده، موجب افول ارزشهای اجتماعی، فرهنگی، بصری و کاهش کیفیت محیط شهری در این بافت‌ها شد (قربانی و جام‌کسری، ۱۳۸۹: ۵۵). در گذشته بخشی از ارتباطات اجتماعی ساکنان جزیره‌ی کیش در فضای پیاده-روها شکل می‌گرفت؛ این امر به دلیل ساختار همگن فرهنگی و جمعیتی و همچنین سطح بالای ارتباطات اجتماعی این شهر بود. بنابراین قدم زدن، پیاده روی، استراحت و گفتگو در پیاده راه‌هایی که به ساحل ختم می‌شد یکی از مهمترین تفریحات عصرانه به شمار می‌رفت، اما امروزه با فرسودگی محله، پیاده‌روهای آن نیز فرسوده شده، از رونق افتاده‌اند و به دلیل حرکت اتومبیل فضای مناسبی برای تعاملات اجتماعی نیستند. با توجه به اهمیت و ضرورت پیاده‌روها در تعاملات و سرزندگی اجتماعی و توسعه گردشگری در بافت قدیم شهرها، تحقیق حاضر به این مهم می‌پردازد.

۲- سوال‌ها و فرضیه‌های تحقیق

۲-۱- سوال‌های تحقیق

۲-۱-۱- آیا ساکنان بافت قدیم جزیره‌ی کیش تمایل بالایی به پیاده روی و تعاملات اجتماعی در فضای پیاده راه‌های محله دارند؟

۲-۱-۲- آیا بین بهسازی و نوسازی پیاده راه‌های بافت قدیم جزیره‌ی کیش و افزایش تعاملات اجتماعی ارتباط معناداری هست؟

۲-۱-۳- آیا بین بهسازی و نوسازی پیاده راه‌های بافت قدیم جزیره‌ی کیش و توسعه گردشگری در این محله ارتباط معناداری هست؟

2-2-2- فرضیه های تحقیق

2-2-2-1- به نظر می‌رسد ساکنان بافت قدیم جزیره‌ی کیش تمایل فراوانی به پیاده‌روی و تعاملات اجتماعی در فضای پیاده‌راه‌های محله دارند.

2-2-2-2- به نظر می‌رسد بین بهسازی و نوسازی پیاده‌راه‌های بافت قدیم جزیره‌ی کیش و افزایش تعاملات اجتماعی، ارتباط معناداری هست.

2-2-2-3- به نظر می‌رسد بین بهسازی و نوسازی پیاده‌راه‌های بافت قدیم جزیره‌ی کیش و توسعه گردشگری در این محله ارتباط معناداری هست.

3- روش تحقیق

تحقیق از نظر نوع، توصیفی و تحلیلی؛ و از نظر روش، کتابخانه‌ای و میدانی؛ و از نظر هدف، کاربردی است. بافت قدیم جزیره‌ی کیش - محله‌ی سفین قدیم - جامعه‌ی آماری تحقیق را تشکیل می‌دهد. این محله 17 هکتار وسعت دارد، دارای 400 خانوار و 1700 نفر جمعیت است. واحد تحلیل سرپرستان خانوار، حجم نمونه از طریق مدل کوکران محاسبه که برابر با 102.77 نفر شد؛ اما برای افزایش کارایی تعداد پرسشنامه‌ها به 120 پرسشنامه ارتقاء یافت. اعتبار و روایی پرسشنامه به طریق محتوایی و بر اساس نظر متخصصین سنجیده شد. پس از مشخص کردن مؤلفه‌ها و شاخص-های اثر گذار برای سنجش ابعاد تحقیق، پرسشنامه‌ی اولیه طراحی و در چندین نوبت بر اساس نظر متخصصین، اصلاح و پرسشنامه‌ی نهایی تثبیت شد. برای محاسبه‌ی ضریب پایایی، ابتدا در مرحله پیش آزمون 30 پرسشنامه تکمیل و در محیط نرم افزار spss ضریب آلفای کرونباخ محاسبه شد. میزان آلفای کرونباخ محاسبه شده برای پرسشنامه‌ی فوق، عبارت بود از 0/849، چون میزان آلفای محاسبه شده بالاتر از 0/7 است در نتیجه پرسشنامه از پایایی لازم برخوردار است.

روش نمونه‌گیری، تصادفی سیستماتیک، روش تجزیه و تحلیل داده‌ها استفاده از روش‌های آماری توصیفی و استنباطی در محیط نرم افزاری Spss است، همچنین از نرم افزار Gis برای ترسیم نقشه‌ها استفاده شده است.

4- پیشینه تحقیق

پژوهش در بستری از آگاهی، برای کشف مجهول صورت می‌گیرد (حافظ نیا، 1387: 92). در هر پژوهشی یکی از ارکان اساسی، مطالعه‌ی پیشینه‌ی موضوع مورد پژوهش و تحقیقات و منابع مرتبط با آن است. از جمله مهمترین تحقیقاتی که در زمینه موضوع پژوهش انجام شده است، می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- حبیبی (1379)، در تحقیقی با عنوان «مسیر پیاده گردشگری»، به بررسی نقش مسیرهای گردشگری در احیاء و باز زنده‌سازی بافت‌های قدیمی شهرها پرداخته است، و این گونه مسیرهای پیاده‌ی گردشگری را برای بافت‌های قدیمی ضروری می‌داند.

- قریب (1383)، در تحقیقی با عنوان «امکان‌سنجی ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه در محدوده‌ی تهران قدیم»، با استفاده از شرایط محلی و ویژگی‌های خاص تهران قدیم، مسیرهای جدید برای پیاده روی و دوچرخه سواری پیشنهاد داده و بدین نتیجه رسیده است که پیاده روی و ایجاد مسیرهای دوچرخه به احیای بافت قدیم منجر می‌شود.

- ایزدپناه (۱۳۸۵) در پایان‌نامه‌ی خود با عنوان «ارزیابی تأثیر طرح‌های نوسازی و بهسازی محله‌ای بر ارتقای محیطی مراکز شهری، نمونه موردی طرح نوسازی و بهسازی محله‌ی نظامیه‌ی شهر تهران»، در این پایان‌نامه تأثیرهای طرح نوسازی و بهسازی شهری بر کیفیت محیط بررسی و از طریق انتخاب شاخص‌های کیفیت زندگی، تأثیر طرح نوسازی و بهسازی بر آنها سنجیده شده است که نتیجه‌ی تحقیق نشان می‌دهد، طرح نوسازی و بهسازی تأثیر بیشتر و بهتری نسبت به سایر طرح‌های اجرا شده در محله داشته است.

- معینی (1385)، در تحقیقی با عنوان «افزایش قابلیت پیاده‌مداری گامی به سوی شهری انسانی‌تر»، به بررسی نقش پیاده‌روها در افزایش تعاملات اجتماعی چهره به چهره پرداخته و تجربیات جهانی را در این زمینه بررسی کرده است.

- احمدی و فرح (1387)، در تحقیقی با عنوان «توسعه پایدار شهری با تأکید بر حرکت پیاده در آسیا»، به بررسی نقش پیاده‌روها در توسعه‌ی پایدار شهری در آسیا پرداخته است. نتایج تحقیق بیانگر ارتباط معنادار بین مسیرهای پیاده و توسعه پایدار شهری است. یکی از اصول توسعه پایدار شهری پیاده‌مداری است.

- قربانی و جام کسری (1389)، در تحقیقی با عنوان «جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیای مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده‌راه تربیت تبریز»، به بررسی نقش پیاده‌گستری و بهسازی و نوسازی پیاده‌روها در احیای بافت قدیم محله‌ی تربیت تبریز پرداخته است. یافته‌های تحقیق، حاکی از آن است که ساماندهی این محور در بافت مرکزی شهر موجب انطباق آن با سیاستهای پیاده‌گستری شده است؛ به گونه‌ای که پس از اجرای آن مکانهای تجاری و کاربری‌های مرتبط با آن رونق گرفته و با این روند، پیاده‌راه تربیت نوید بخش چشم‌انداز روشن توسعه‌ی فضاهای تجاری و تفریحی بوده، با پذیرش گروههای مختلفی از شهروندان، زمینه برای بالا بردن کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به فضای شهری در بافت قدیم فراهم نموده است.

- کیانی، سالاری و افراسیابی (۱۳۸۹)، در مقاله‌ای با عنوان «بررسی هویت شهری در بهسازی و نوسازی بافت‌های تاریخی (مطالعه موردی: شهر گور فیروز آباد)»، ضمن بررسی نقش و اهمیت هویت در بهسازی و نوسازی شهری، به ارائه‌ی راهکارهایی در خصوص هویت بخشی در فرایند طرح‌های بهسازی و نوسازی شهر گور فیروز آباد می‌پردازد.

- نیک سرشت و نورعلیزاده (1390)، در تحقیقی با عنوان «ارزیابی کیفیت فضایی عرصه‌ی پیاده شهری با میزان تعاملات اجتماعی (بررسی موردی فضای پیاده مقابل تئاتر شهر و سبزه میدان تهران)»، به بررسی ارتباط کیفیت فضاهای پیاده شهری با میزان تعاملات اجتماعی پرداخته است. با توجه به نتایج پژوهش توجه به مواردی مانند امکان درک کلی فضا، داشتن مقیاس انسانی، ایجاد بهانه برای ماندن در فضا، امنیت در فضا، حس تعلق خاطر و وابستگی، پرهیز از اختصاصی کردن فضاها و آلودگی بصری، در ارتقای کیفیت فضاهای پیاده و افزایش تعاملات اجتماعی اهمیت دارد.

- قیبتی و دیگران (1390)، در تحقیقی با عنوان «ارزیابی میزان رضایت مندی از ایجاد مسیرهای پیاده در بافت‌های تاریخی و کهن (نمونه موردی طرح پیاده راه‌سازی خیابان 15 خرداد شهر تهران)»، به بررسی دیدگاه‌ها و نظرهای شهروندان درباره‌ی پیاده راه سازی خیابان 15 خرداد پرداخته است.

- شورمیچ و بهادری (1390)، در تحقیقی با عنوان «باز زنده‌سازی حیات اجتماعی در بافت تاریخی شهرها، با نگرشی نو به مسیرهای پیاده گردشگری»، به بررسی نقش مسیرهای پیاده گردشگری در احیای حیات اجتماعی بافت‌های قدیمی شهر شوشتر پرداخته است.

- مطهری و دیگران (1390)، در تحقیقی با عنوان «پیاده راه، عنصر گم شده در طرح‌های بافت فرسوده‌ی شهری (مورد مطالعه طرح منظر محله‌ی هاشمی منطقه 10 شهر تهران)»، به بررسی نقش و اهمیت پیاده راه‌ها در طرح‌های نوسازی شهری پرداخته است.

5- مبانی نظری

اختراع اتومبیل و ورود آن به شهرها در جنبه‌های مختلف زندگی شهری نقش به‌سزایی داشته و با افزایش سرعت جا به جایی، چهره‌ای دگرگون از شهرها به وجود آورده و بر همه‌ی کارکردهای شهری به نحوی تأثیر گذار بوده است. به علاوه، ترویج و افزایش سیستم‌های حمل و نقل موتوری در شهرها علاوه بر مصرف انرژی‌های تجدید ناپذیر باعث آلودگی محیط زیست می‌شود و سلامت و نشاط افراد را تهدید می‌کند (احمدی و حبیب، 1387: 1). در طول دهه‌های گذشته، اتکای بیش از حد شهرسازی مدرن به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده که افول ارزشهای اجتماعی، فرهنگی، بصری و کاهش کیفیت محیط شهری را در این بافتها به همراه داشت، انتقادات زیادی از سوی صاحب نظران مسائل شهری در زمینه‌ی شهرسازی مدرن مطرح ساخته است (قربانی و جام کسری، 1389: 55)؛ چرا که تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسب عناصر شکل دهنده‌ی شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابه‌جایی‌ها بر اساس حرکت فرد پیاده بود؛ یعنی او اندازه و فاصله‌ها را تعیین می‌کرد (قرب، 1383: 18). این نوع جابه‌جایی، هزاران سال تجربه شده و در واقع حرکت عابر پیاده، ساختار سکونتگاه‌ها را شکل می‌داده است. توجه جدی و عملی به ساماندهی حرکت پیاده و پیاده راه‌ها به اواخر دهه‌ی 1940 بر می‌گردد. در شهرهای اروپایی، این انگاره با هدف خارج

ساختن محدوده‌های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت‌های کهن و احیای اجتماعی مراکز شهری، مطرح و اجرایی شد (حیبی، 1380:44).

شهرها در گذشته از قابلیت پیاده‌مداری بالایی برخوردار بودند (معینی، 1385:5). پیاده روی قدیمی ترین شکل جابه‌جایی انسان در فضا است که می‌توان آن را حق طبیعی استفاده‌کنندگان از فضای شهری دانست (معینی، 1386:16). اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهری اتفاق می‌افتد، در آن صورت نقش فضاهای پیاده در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر غیر قابل انکار می‌نماید. پیاده روی، هنوز هم مهمترین امکان برای مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهری به شمار می‌رود. پیاده روی بیشترین نزدیکی را به محیط دارد، بنابراین اجازه می‌دهد فرآیند تفسیر و به‌خاطر آوردن منسجم‌تر باشد. این پدیده از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردار است (قربانی و جام‌کسری، 1389:60). پیاده راه‌ها معاری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می‌توانند شور و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهرها آورند، مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و پایداری مراکز شهری را تضمین نمایند. این فضاها با توجه به ماهیتشان از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردارند و با جذب انواع وسیعی از گروه‌های اجتماعی به سوی خود حس همگرایی، تعامل و برخورد مستقیم شهروندان را با وجود بینش‌ها، احساس‌ها، خواسته‌ها و گرایش‌های مختلف تقویت می‌نمایند. تا زمانی که شهرها به دلیل ارتقای کیفیت زیست محیطی در جهت کاهش سوخت فسیلی، بهبود سلامت جسمی و روانی انسان، افزایش روابط اجتماعی بین شهروندان، بهبود کیفیت اجتماعی و فرهنگی در شهر و کمک به انسانی‌تر کردن محیط‌های شهری به حرکت عابر پیاده وابسته است؛ بازگشت و رویکرد مجدد به سرزندگی فضاهای شهری به خصوص در مراکز شهری و از دیدگاه عابر پیاده ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است (Carmona et al 2003, Hillman et al 1990). بسیاری از صاحب‌نظران مدیریت شهری بر این باورند که زندگی در شهرها، به حضور بیشتر مردم پیاده وابسته بوده است نه با اتومبیل (Bohl 2000). به اعتقاد جیکوبز ارتقای سیمای خیابان به وسیله‌ی افزایش حضور پیاده به بهبود سیمای شهر و تصویر ذهنی افراد کمک می‌کند (Jacobs, 1961: 27). از نگاه او این پیاده‌روهای شلوغ و پر جنب و جوش هستند که با فراهم کردن عرصه‌های بالقوه‌ای از امکان روابط متقابل اجتماعی و گستره‌ای از روابط گوناگون به مرکز شهر معنا می‌بخشند (شوای، 1375: 296-304). در مجموع راپاپورت رفتار و حرکت عابر پیاده به طور کلی متأثر از دو پارامتر اصلی فیزیکی و فرهنگی - اجتماعی است (Rapoport, 1989, 84). تأمین حرکت پیاده در شهر، حضور طولانی‌تر مردم در محیط شهری و مطلوبیت فضاهای شهری را به همراه دارد. اندیشه‌ی ایجاد فضای شهری برای انسان و شهری برای حیات انسانی‌تر، شهرسازان را با تعریف و کارکرد جدیدی از مسیرهای حرکت مواجه نمود. در دیدگاه جدید، خیابان می‌توانست به عنوان عنصر اصلی جامعه‌ی مدنی، محل نمایش کل شهر، تولد حیات اجتماعی، مکانی جهت مفهوم کلمه‌ی انتخاب، محل تجمع آزادانه افراد، با هر سلیقه، مذهب و طبقه اجتماعی باشد (زریونی، 1375:46)؛ بنابراین ساماندهی و احیای مراکز شهری به عنوان گزینه‌ای قابل اعتنا، علاوه بر تحقق هدف حفاظتی و احیاء، به سبب

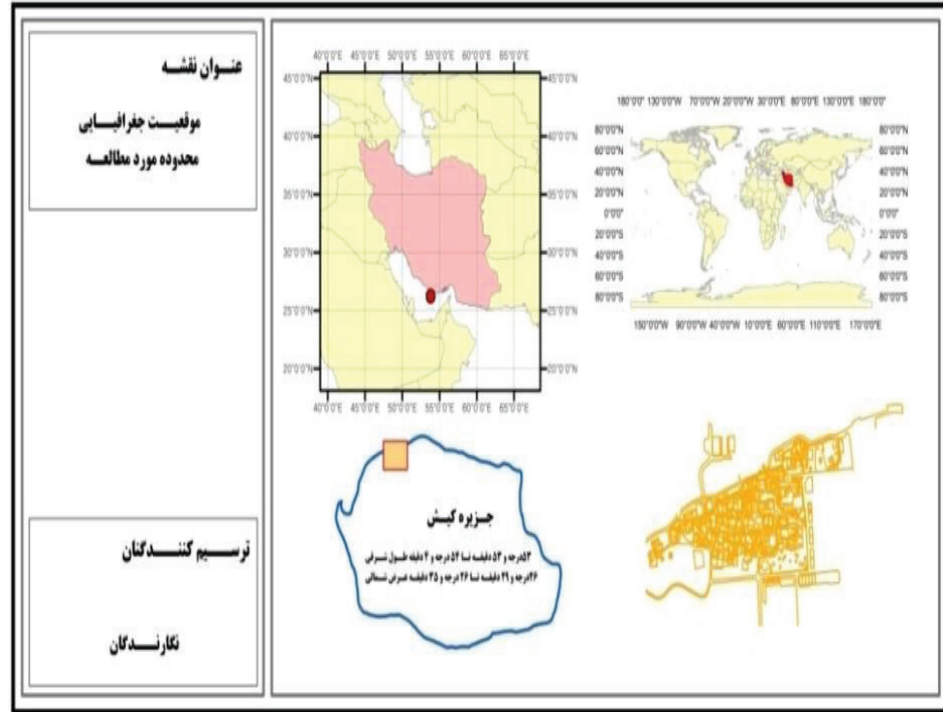
ارتقای کیفی فضاهای مربوطه و تجهیز مناسب آن، که همزمان نیازهای ساکنین محلی، گردشگران و نهایتاً خود بافت را تأمین می‌کند، قادر به توسعه صنعت گردشگری و در احیای محدوده‌ی مورد نظر مؤثر خواهد بود. می‌توان از این اقدام در ایجاد فضاهای مطلوب و جدیدی که سبب توسعه‌ی درونی شهر می‌گردند نیز بهره برد. در نتیجه زایش فضای جدید از دل فضای کهن، برای نظارت و مراقبت توسعه برون‌ی شهر با هدف توسعه‌ی درونی اهمیت می‌یابد (تابنده و پشتونی زاده، 1389: 60).

پیاده راه‌ها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می‌توانند شور و شادابی را به مناطق مرکزی شهرها آوردند، مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و در نتیجه پایداری مراکز شهری را تضمین نمایند. این فضاها، خیابان‌های محصور هستند که ترافیک سواره در آنها حذف شده، تسلط کامل با عابر پیاده است و از وسایل نقلیه‌ی موتوری تنها به منظور سرویس دهی به زندگی جاری در معبر استفاده می‌شود. بنابراین، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است. این فضاها هم از نظر ارتباطی و هم به لحاظ کالبدی - فضایی، جایگاه ارزشمندی در ارتقاء و بهبود کیفیت محیطی در مراکز شهری دارند. این فضاها با توجه به ماهیتشان از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردارند و با جذب انواع وسیعی از گروه‌های اجتماعی به سوی خود، حس همگرایی، تعامل و برخورد مستقیم شهروندان را با وجود بینش‌ها، احساس‌ها، خواسته‌ها و گرایش‌های مختلف تقویت می‌نمایند (محمدزاده، 1384: 265).

۱۷۳ پیاده راه، هم به دلیل حفظ بناها و مناطق با ارزش تاریخی و هم به دلیل تقویت سیمای شهر و هم از جهت تبدیل شدن به عنصری هویتی، در امر هویت بخشی به شهر نقش مهمی ایفا می‌کند؛ بنابراین احداث پیاده راه‌ها از جمله روش‌هایی است که می‌تواند در تجدید حیات مدنی مراکز شهری مؤثر باشد. به همین دلیل پیاده راه‌ها راه حلی علمی و عملی برای بسیاری از مشکلات حاد مراکز شهری هستند که می‌توانند با تخریب موقعیت‌های اقتصادی و فیزیکی، افت کیفیت زندگی، آلودگی، تراکم و کوچ طبقه‌ی متوسط از مرکز شهر مبارزه کنند (قربانی و جام کسری، 1389: 62).

6- معرفی محدوده‌ی مورد مطالعه

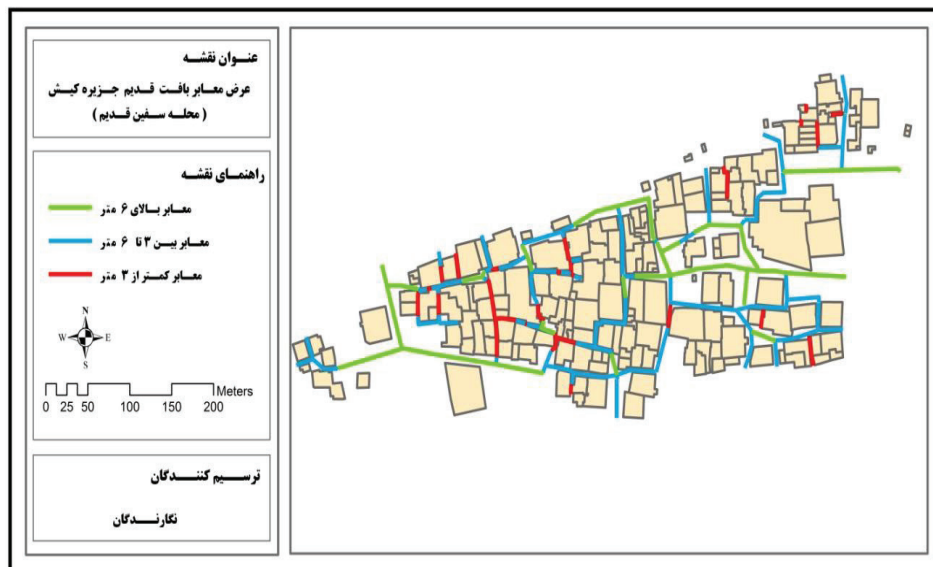
جزیره‌ی کیش با ۹۰ کیلومتر مربع مساحت از زیباترین جزایر خلیج فارس است که در ۱۸ کیلومتری کرانه‌ی جنوبی ایران بین مختصات جغرافیایی ۵۳ درجه و ۵۳ دقیقه تا ۵۴ درجه و ۴ دقیقه طول شرقی از نصف‌النهار گرینویچ و ۲۶ درجه و ۲۹ دقیقه تا ۲۶ درجه و ۳۵ دقیقه عرض شمالی واقع شده است. قدیمی‌ترین و پرجمعیت‌ترین آبادی باقی‌مانده از گذشته‌ی کیش، سفین قدیم (بافت قدیم) است (مختارپور، ۱۳۷۹: ۱۲). این محله در شمال غربی جزیره قرار دارد (نقشه شماره 1) و از سمت شمال به دریا و ساحل ختم می‌شود. محله فوق دارای 17 هکتار مساحت و 1700 نفر جمعیت است (صادقی، 1390: 59).



نقشه شماره 1: موقعیت محدوده مورد مطالعه

7- تجزیه و تحلیل

ساخت کلی و ابتدایی محله بر مبنای حرکت پیاده شکل گرفته است؛ اما با ورود اتومبیل به جزیره ساختار فضایی و مسیرهای تردد محله به گونه‌ای تغییر یافته‌اند که مناسب عبور این وسیله‌ی نو رسیده باشد. به گونه‌ای که امروزه در 86 درصد محله تردد اتومبیل ممکن است. در نقشه‌ی شماره 2 عرض معابر درون بافت، نشان داده شده است.



نقشه شماره 2: عرض معابر درونی بافت قدیم جزیره کیش

تردد اتومبیل، امکان تردد و پیاده روی با آرامش و امنیت بالا را سلب کرده است. همچنین در پی فرسودگی محله و کیفیت پایین ابنیه کیفیت پیاده راهها نیز تنزل یافته است. سنجش میزان رضایت ساکنان از کیفیت پیاده راهها نشان دهنده-ی عدم رضایت آنها از کیفیت کالبدی است. بعضی از پیاده راهها خاکی هستند و بهداشت مناسبی ندارند؛ پیاده راههایی هم که آسفالت هستند برای پیاده روی آرامش بخش، کیفیت مناسبی ندارند.

احساس تعلق خاطر به مکان بیانگر احساس، دلبستگی و علاقه‌ای است که شخص به مکانی خاص دارد. سنجش میزان تعلق خاطر به محله و فضای پیاده راهها نشان دهنده‌ی آن است که 79.5 درصد بومیان تعلق خاطر بسیار زیادی دارند و فقط 4.6 درصد بومیان تعلق خاطر پایینی نسبت به محله‌ی خود داشتند. ارزیابی ساکنان در زمینه‌ی علاقه و تمایل به بهسازی پیاده راهها و تمایل به پیاده روی، بالاتر از میانگین است و آزمون تی تک نمونه‌ی معناداری آن را اثبات می‌کند (جدول 1). میانگین محاسبه شده 3.28 است. سطح معناداری محاسبه شده در آزمون تی، کوچک‌تر از 0/05 است؛ یعنی با ضریب اطمینان بالای 95 درصد مردم تمایل زیادی به پیاده روی در صورت بهسازی پیاده راهها دارند. در نتیجه فرضیه 2-2-1 تأیید می‌شود.

جدول ۱- آزمون تی تک نمونه‌ای تمایل مردم به پیاده روی و بهسازی پیاده روها.

One-Sample Statistics							
t test	تعداد	میانگین	انحراف معیار	میانگین خطای معیار	t	درجه آزادی	سطح معناداری sig

	120	3.28	.777	.071	3.875	119	0/0000

برای سنجش ارتباط بین بهسازی و نوسازی پیاده راه‌ها در بافت قدیم جزیره کیش و افزایش میزان تعاملات و ارتباطات اجتماعی در فضای پیاده راه‌ها از آزمون **Kendall's tau-b** و ضریب اسپیرمن در محیط نرم افزار **spss** استفاده شد. در جدول شماره 2 نتایج آزمون نشان داده شده است. وزن **Kendall's tau-b** برابر با $0/608$ و سطح معناداری کمتر از $0/05$ است؛ یعنی بر اساس این آزمون با سطح اطمینان بالای 95 درصد بین بهسازی و نوسازی پیاده راه‌ها و افزایش میزان تعاملات اجتماعی رابطه‌ی معنا داری وجود دارد. در نتیجه فرضیه 2-2-2 که بیانگر ارتباط معنادار بین بهسازی و نوسازی پیاده راه‌ها و افزایش تعاملات اجتماعی بود، تأیید می‌شود.

جدول 2: آزمون معناداری ارتباط بین بهسازی پیاده راه‌ها و افزایش تعاملات اجتماعی در بافت قدیم جزیره کیش

Symmetric Measures		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	.608	.040	14.375	.000
	Spearman Correlation	.721	.041	11.294	.000 ^c
Interval by Interval	Pearson's R	.732	.037	11.661	.000 ^c
N of Valid Cases		120			
a. Not assuming the null hypothesis.					
b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					
c. Based on normal approximation.					

برای تحلیل آماری و سنجش معناداری ارتباط بین بهسازی و نوسازی پیاده راه‌های محله‌ی سفین قدیم و توسعه گردشگری در این محله‌ی تاریخی و هویتی نیز از آزمون Kendall's tau-b استفاده شد. با توجه به اینکه سطح معناداری محاسبه شده در مدل 0/000 و کوچکتر از 0/05 و وزن Kendall's tau-b برابر 0/705 است. (جدول 3) در نتیجه فرضیه‌ی 3-2-3 تأیید و معناداری ارتباط بین بهسازی و نوسازی پیاده راه‌ها و افزایش میزان جذابیت محله و افزایش گردشگران اثبات، و نتیجه‌گیری می‌شود که هر چه پیاده راه‌های بهسازی و نوسازی شده بیشتر بیانگر هویت تاریخی و فرهنگی محله باشد، گردشگران بیشتری را به خود جذب می‌کند.

جدول 3: آزمون معناداری ارتباط بین بهسازی پیاده راه‌ها و توسعه گردشگری در بافت قدیم جزیره کیش

Symmetric Measures		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	.705	.043	14.866	.000
	Spearman Correlation	.783	.043	13.686	.000 ^c
Interval by Interval	Pearson's R	.772	.037	13.204	.000 ^c
N of Valid Cases		120			
a. Not assuming the null hypothesis.					
b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					
c. Based on normal approximation.					

نتیجه‌گیری

پیاده راه‌های بافت قدیم شهرها بخش مهمی از فضاهای عمومی و سازمان فضایی- عملکردی شهر محسوب می‌شوند که بستر برقراری روابط اجتماعی چهره به چهره‌ی انسانی، درون اجتماع شهر تلقی می‌شوند. نتایج مطالعه و بررسی وضعیت پیاده راه‌های بافت قدیم جزیره کیش بیانگر این است که از دهه‌ی 40 شمسی به بعد این پیاده راه‌ها

متناسب با حرکت اتومبیل تغییر پیدا کرده و سیطره و اولویت بر حرکت سواره است. میزان رضایت ساکنین از کیفیت کالبدی پیاده راه‌ها پایین است؛ اما مردم و ساکنان قدیمی نسبت به پیاده راه‌ها حس بازگشت به خاطرات گذشته و هویت دارند و خواهان احیای پیاده راه‌ها به سبک قدیم و متناسب با حرکت پیاده هستند، چرا که پیاده راه‌های قدیم سرشار از فعالیت و تعاملات اجتماعی و ارتباطات به صورت رو در رو بودند و در محیط صمیمی و ایمن شکل می‌گرفتند. میزان تمایل ساکنان به بهسازی و نوسازی محله در سطح بالا قرار دارد و آزمون تی تک نمونه‌ای نیز معنا داری آن را اثبات کرد. سنجش ارتباط بین بهسازی و نوسازی پیاده راه‌ها و به تبع آن افزایش تعاملات اجتماعی در محله از طریق آزمون تاو سی کندال سنجیده شد که معنا داری آن اثبات و فرضیه تحقیق نیز تأیید شد. در نتیجه پیشنهاد می‌شود پیاده راه‌های موجود منطبق با ویژگی‌های تاریخی و اجتماعی، بهسازی و نوسازی شوند تا منجر به افزایش تعاملات اجتماعی در فضای محله شود.

پیشنهاد می‌شود در محله‌ی سفین قدیم پیاده راه گردشگری ایجاد شود. موقعیت توریستی جزیره کیش سالیانه بیش از یک میلیون گردشگر را به خود جذب می‌کند، بخشی از گردشگران علاقه‌مند به مسائل فرهنگی، تمایل دارند با فرهنگ و هویت بومیان این جزیره زیبا آشنا شوند که با ساخت پیاده راه در بافت قدیمی جزیره می‌توان آنها را به سوی بازدید از بافت قدیم رهنمون ساخت. ورود گردشگران به بافت، موجب احیاء و حفظ ارزش‌های سنتی و بومی خواهد شد. آنها طالب دیدن نشانه و صورت‌های مختلف فرهنگ سنتی هستند و هر چه سنتی‌تر و قدیمی‌تر باشد برای آنها جذابیت بیشتری دارد. گردشگران از طریق سود اقتصادی‌ای که به ساکنان بافت می‌رسانند آنها را به حفظ و احیای فرهنگ بومی خود ترغیب خواهند کرد. با برنامه ریزی صحیح و فروش صنایع دستی و ایجاد بازارچه‌ی گردشگری، می‌توان روح حیات و تازگی را در بافت دمید و شغل و درآمد پایداری برای بعضی از ساکنان بافت فراهم کرد.

- احمدی، ملیحه و حبیب، فرخ (1387)، توسعه پایدار شهری با تأکید بر حرکت پیاده در آسیا، نشریه علوم و فناوری محیط زیست (1-13)، دور دوم، پاییز، شماره 3.

- ایزدپناه، محبوبه (۱۳۸۵)، ارزیابی تأثیر طرح‌های نوسازی و بهسازی محله‌ای بر ارتقای محیطی مراکز شهری، نمونه موردی طرح نوسازی و بهسازی محله نظامیه شهر تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای، دانشگاه شهید بهشتی.

- تابنده، محسن و پشتونی زاده، آزاده (1389)، محورهای شاخص شهری و دلانهای بوم شناسانه رودها (ارتقای هویت مکانی با تأکید بر مسیرهای پیاده گردشگری)، نشریه هویت (62-51)، سال چهارم، شماره 6، تهران.

- حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۸۷)، مقدمه‌ای بر روش تحقیق در علوم انسانی، انتشارات سمت. چاپ پانزدهم.

- حبیبی، محسن (1379)، مسیر پیاده گردشگری، نشریه هنرهای زیبا (51-43)، شماره 9.

- شماعی، علی و پوراحمد، احمد (۱۳۸۹)، بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه جغرافیا، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم.

- شوای، فرانسواز (1375)، شهرسازی تخیلات و واقعیات، ترجمه‌ی سید محسن حبیبی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

- شورمیچ، رمضانعلی و بهادری، محمد رضا (1390)، باززنده سازی حیات اجتماعی در بافت تاریخی شهرها، با نگرشی نو به مسیرهای پیاده گردشگری، خلاصه مجموعه مقالات همایش بین المللی زندگی پیاده در شهر، تهران.

- صادقی، محمد (1390)، بهسازی و نوسازی بافت قدیم جزیره کیش با تأکید بر ابعاد اجتماعی و اقتصادی، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه پیام نور مرکز رضوانشهر صدوق، یزد.

- عباس نیا، رضا و دیگران (۱۳۸۷)، شناسایی منابع ریسک اصلی داخلی در پروژه‌های نوسازی و بهسازی شهر تهران، نشریه بین‌المللی علوم مهندسی دانشگاه صنعتی شریف، جلد ۱۹، شماره ۸.

- قبیٹی، فهیمه و دیگران (1390)، ارزیابی میزان رضایت مندی از ایجاد مسیرهای پیاده در بافت های تاریخی و کهن (نمونه موردی طرح پیاده راه سازی خیابان 15 خرداد شهر تهران)، خلاصه مجموعه مقالات همایش بین المللی زندگی پیاده در شهر، تهران.

- قربانی، رسول و جام کسری، محمد (1389)، جنبش پیاده گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده راه تربیت تبریز، فصلنامه علمی و پژوهشی مطالعات شهری و منطقه ای (72-55)، سال دوم، شماره 6.

- قریب، فریدون (1383)، امکان سنجی ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه در محدوده تهران قدیم، نشریه هنرهای زیبا (17-28)، شماره 19.
- کنف الاخر، هرمان (1387)، اصول برنامه ریزی طراحی تردد پیاده و دوچرخه، ترجمه فریدون قریب، تهران: انتشارات دانشگاه تهران .
- کیانی، اکبر و دیگران (۱۳۸۹)، بررسی هویت شهری در بهسازی و نوسازی بافت‌های تاریخی (مطالعه موردی: شهر گور فیروز آباد)، مجله علمی و پژوهشی فضای جغرافیایی، شماره ۳۰ .
- مختارپور، رجبعلی (1387)، دو سال با بومیان کیش، تهران: نشر ورجاوند، چاپ اول.
- محمدزاده، رحمت (1384)، بررسی مسائل و مشکلات پیاده‌روی در بازار تبریز با رویکرد گردشگری، مجموعه مقالات سمینار شهرها و مردم، تبریز.
- مطهری، زینب السادات و دیگران (1390)، پیاده راه عنصر گم شده در طرح های بافت فرسوده شهری (مورد مطالعه طرح منظر محله هاشمی منطقه 10 شهر تهران) ، خلاصه مجموعه مقالات همایش بین المللی زندگی پیاده در شهر، تهران.
- معینی، سید محمد مهدی (1385)، افزایش قابلیت پیاده مداری، گامی به سوی شهری انسانی تر، نشریه هنرهای زیبا (5-16)، پاییز، شماره 27.
- معینی، سید محمد مهدی (1386)، رفتار عابر پیاده، در ارتباط با مکان های مسکونی و تجاری مطالعه موردی منطقه 6 شهرداری تهران، نشریه هنرهای زیبا (15-26)، زمستان، شماره 32.
- نیک سرشت، مریم ناز و نورعلیزاده، مریم (1390)، ارزیابی کیفیت فضایی عرصه پیاده شهری با میزان تعاملات اجتماعی (بررسی موردی فضای پیاده مقابل تئاتر شهر و سبزه میدان تهران) ، خلاصه مجموعه مقالات همایش بین المللی زندگی پیاده در شهر، تهران.

22- Bohl, C. (2000), New Urbanism and the City: Potential Applications and Implications for Distressed Inner, City neighborhoods, Housing Policy Debate 11(4), pp 761-801.

23- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T. and O. Taner (2003), Public Places Urban Spaces, Architectural Press, UK.

24- Hillman, M., adams, J., and J. Whitelegg (1990), One False Move: a study of Children's Independent Mobility, PSI Publishing, London.

25- Jacobs, J (1961); The Death and Life Great American Cities, The Failure of Town Planning, New York: Vintage.

26- Rapoport, A. (1980), Pedestrian Street Use, culture & perception, "Public Street for Public Use", Edited by Anne Vernez Moudon, Columbia University Press, New York.

